

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 36.º ANNO

Contende uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

NUMERO 857

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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

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.º
Telephone: Central-27

SUMÁRIO — A Companhia dos Caminhos de Ferro em 1922, por Fernando de Sousa, pag. 219 — A Crise do Numerario, por Quirino de Jesus pag. 221 — Parte Off cial. pag. 223 — Linhas estrangeiras, pag. 224 — Linhas portuguezas, pag. 224 — Dr. Ariosto de Moncada, pag. 225 — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio) pag. 226 — Caminho de Ferro directo de Sevilha a Lisboa, por An rade 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 relatorio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes referente ao exercicio 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 augmento das sobretaxas. Infelizmente, a situação cambial não se modificou, exercendo pois a sua nociva influencia no preço dos materiaes e no custo da vida, que dá logar 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 propria da Companhia e 99 km. de linhas alheias que explora. Na rede propria 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 trafego liquidas de impostos, no conjuncto da rede propria 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 Caceres.....	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 ga-rantida.....				
Torres - Figueira - Alfa-rellos.....	5.072	3.465	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 Leuzá.....	297	189	10.256\$	1.205\$
Total.....	1.783	1.347	18.000\$	

Salta aos olhos a pequenissima receita do ramal de Caceres.

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 francezas, 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% conforme algumas empresas sollicitaram, os preços das passagens expressos em réis serão respectivamente 240, 176 e 120 e se atingirem 900% como se diz que vae succeder nos Caminhos de Ferro do Estado, serão 300, 220 e 150, preços muito superiores aos francezes. Haverá ainda a disparidade de se achar restabelecida a normalidade e melhorados o material e os serviços em França, offerecendo-se aos passageiros as commodidades 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 augmento de sobretaxas é imposto pelas condições geraes da nossa economia e pela necessidade imperiosa de augmentar 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 acorados 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, atrazos 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 empresas 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.

Emquanto as despesas subiram 1.352 %, as receitas cresceram apenas 863 %.

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
Despesa d'exportação "	53.160	44.461
Receita liquida "	12.878	—293
Conjunto d'exploração %	80,85	101,58

O augmento 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 augmento de 665.000 km, quasi todo em comboios de passageiros, visto que nos de mercadorias o augmento 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	Augmento 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 augmento 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 egualdade 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 tráfego franco-hispano-portuguez apesar do serviço dos vagões de eixos intermutaveis.

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

Importa registrar que o Estado cobrou em 1922 3.875 contos de impostos sobre o tráfego, mais 1.308 que em 1921 e mais 3.376 que em 1914. Junte-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 aufero 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 incluídos os subsídios a reformados e pensionistas.

A's despesas d'exploração ha que acrescentar 3.171.189\$87 de despesas extraordinarias, sendo 748 contos de novas construcções e trabalhos complementares, 776 de mobílias 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 differenças de cambio excedem as 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 despesas extraordinarias, que em rigor são da c/ d'estabelecimento e não d'exploração, 716.464\$56 da insufficiencia 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, 165 466\$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 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 administram.

J. Fernando de Souza

A crise do numerario

A escassez de numerario nos bancos é o sintoma característico da crise presente. Deve-se ao proprio inflacionismo de notas, despesas publicas e privadas créditos, dividas, preços, funcionarios militares e civis, bancos, banqueiros, negociantes e industriais de varias especies, num paiz 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 fictícios. Era tambem de facto para alimentar, com o proprio dinheiro desses ordenados e subvenções, o commercio, a industria, a lavoura, o operariado e as classes liberais. Era para

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

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 effeito ainda se tornaria maior pela circumstancia de se lançar um emprestimo interno de 180.000 contos figurados em Lbs, 4.000.000. Foi uma sangria bem sensível, 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 insufficiencia aparente de notas. Primeiramente é a propria caresia galopante dos serviços publicos e particuláres e das mercadorias, apesar de se ter quasi estabilisado o valor da libra em torno de 100\$00, desde o comêço 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 fiduciários, mesmo num paiz 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 ellas 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 augmentar!

Para nada faltar houve nas praças um comêço de panico. Porquê? Por outros motivos da desordem economica. Com diversos estabelecimentos bancários houve desatinos e até crimes. Elles cairam num ce to desprestigio. Este foi communicado, mais ou menos, aos restantes. Uma tal situação torna sempre bem possivel uma onda perigosa de boatos, desconfianças e receios uma corrida, lenta e surdo-muda, ou brusca e estrepitosa, mas sempre esvasiadora. 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 dissémos que estávamos rolando para situações mais ou menos análogas ás da Austria e da Alemanha, e por fim da Russia; com differenças apenas accidentais. Lá iriamos se a vida do Estado, das classes, das familias, dos individuos fosse a que vem sendo!

Com o inflacionismo vicioso de tais instinctos 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 teriamos sem esta desorganisação nacional. A continuacão das mesmas causas, com o poder das forças adquiridas, teria effeitos cada vez piores. Estes seriam maiores destruicões fatais de gente de bens e de producção. E' isso o que ralmente querem numerosos elementos da politica, da banca, do commercio, da industria, da agricultura, das classes liberais e operarias e do funcionalismo. Eles querem que augmentem sempre as suas receitas nominais, as despesas e consumos desregradas, numa terra onde há cada vez menos homens e menos tra-

balho effectivo e util. Querem, portanto, mais notas para as necessidades reais e ficticias de um pais ralmente 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 obrigassem a recuar derepente. O enfêrmo 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 a adormecida razão do doente a acceitar o inevitável remédio.

Uma das primeiras é o corte fundo nas actuais despesas 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. Outra 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 preconizado 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'aquellas, a situação vai trazer, sejam quais forem as difficuldades ou consequencias.

E' obvio que os próprios sintomas da crise de numerario exigem remedios, que apenas podem ser paliativos nesta conjuntura. 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 Depósitos 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 viver do crédito reciproco, pelos pagamentos a praso e pelos vencimentos prorogados até onde fôr possivel. São ainda todos elles com o sacrificio de liquidarem parte dos seus productos 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 augmentar 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 esperanza e a restauração pela interferencia do estrangeiro. O quarto é o da Tcheco-Slováquia. Ela por si mesma cortou nas despesas até onde poudes, fez entrar as receitas da reorgadisação 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 viagem.

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 aparelhos.

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 "dreadnought".

A marinha ingleza possui, actualmente, 59 submarinos dispondo os de maior classe de 12 pollegadas.

Um submersivel do typo do "XI" póde ser construido dentro de dois annos.

A Hulha Branca

O physico sueco Swante Arrhenius calcula em 745 milhões de cavallos-vapor a potencia hydraulica 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 hydraulico 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, obter-se-hiam 56 billiões de calorías; infelizmente, no estado actual das cousas, não se capta senão a 14.ª parte daquella formidavel energia, correspondendo a 4 billiões de calorías.

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



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 simultanea 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 juridico para que assim se torne concorde e harmonica; e ainda

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

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

Hei por bem sob proposta dos Ministros do Comercio 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 necessarias 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 Serviço 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 juridico do Ministerio.

Art. 2.º—É da competencia conjunta dos Ministros do Comercio 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 fluvias, marítimas e outras vias ferreas.

§ 1.º—Os processos respectivos serão organizados nos termos do § unico do artigo anterior e remetidos ao Ministerio do Comercio 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 necessarias a essas construções, fora da area das concessões mineiras respectivas, será feita pelo Ministro do Comercio 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 minerio das concessões mineiras a que respeitam, e de outras que lhe sejam agregadas, por pertencerem ao mesmo concessionário, podendo, porém, o Governo auctorizar ou impor que transportem outros minérios, mercadorias e passageiros, mediante tarifas da sua aprovação.

§ 1.º—Os concessionários que hajam aproveitado des'a auctorização 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, inclusive no indicado no artigo 104.º 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 esgotamento das minas objecto dessas concessões, ou se torne economicamente impossivel a lavra daquelas.

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

§ 2.º—No alvará de concessão de caminhos de ferro mineiros, poderá auctorisar-se a exploração da linha ferrea por periodo não superior a noventa anos alem da data em que for verificado o esgotamento das respectivas minas ou a impossibilidade economica da sua lavra, quando se reconheça a importancia da linha mineira para transporte simultaneo de mercadorias e passageiros.

Art. 5.º—A fiscalização dos caminhos de ferro mineiros construidos 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 juridico do Ministerio 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 Ministerio do Comercio e Comunicações em comissão permanente e gratuita de serviço publico.

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

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

MINISTERIO DO COMMERCIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do numero 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 accessorias e promover a sua publicidade e distribuição, depois de superiormente aprovadas;

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

20.º Elaborar e submeter á aprovação superior os contractos de serviços combinados;

21.º Superintender no serviço das agencias de tráfego e aduanelas;

22.º Estudar sob o ponto de vista comercial os projectos dos horarios, 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 metulosamente, mas com celeridade sob as causas originarias, de forma que a informação a dar não exceda nunca trez mezes, 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 á 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 serviço próprio de tais repartições.

§ unico.—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 mez findo foram augmentadas 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 territorio da republica alemã,

Um terço do augmento nas tarifas de passageiros e um quarto do das de mercadorias é destinado ao pagamento de indemnisações resultantes da occupação do Ruhr.

Linha electrica sueca-norueguesa.—Em 10 de Julho ultimo foi aberta á exploração uma linha electrica transcandinava, que é considerada a maior linha ferrea de traccão electrica construida 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, proximo do Golfo de Botnia, tendo a extensão de 483 kilometros.

O principal tráfego deste caminho de ferro é constituido por mineral de ferro magnetico das minas de Lofoten.

Linhas francezas.—As receitas dos caminhos de ferro francezes desde 1 de Janeiro a 10 de Junho do corrente anno excedem as de igual periodo do anno anterior d'uma media de uns 6 %, como se vê dos seguintes numeros:

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 q e em 1922
Paris-Orléans	400.866.0 0 frs.	+ 21.152.000 do que em 1922
Este	441.452.00 f s.	+ 10.356 000 d, 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* á assembleia geral realizada em 22 de Junho ultimo, a receita liquida das suas linhas no anno 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 exercicio de 1922 com uma receita de 36.351.073\$143, e uma despesa de 24 270.621\$280.

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

No Mexico.—Vae ser concluida a construcção da linha ferrea já ha tempos iniciada entre a cidade de Chilmahua e o porto Topolobampo, no Oceano Pacifico.

Esta linha estabelecerá uma rapida comunicação entre os estados do norte do Mexico e os da costa occidental.

Material para os Andaluzez.—O governo de Espanha acabou de conceder mais um adeantamento a companhia dos Andaluzez para aquisição de material, na importancia de 3.057.355. Essa importancia será aplicada a compra á Sociedade La Bruges A. Nicaise et Delcuve de M chel-les-Bruges (Belgica) de 15 carruagens de 1.^a classe com inter-comura-

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

Alem disto, adeantou mais á mesma Companhia a quantia de 783.150 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 á 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 distancias de applicação:

Passageiros	6 quilómetros
Mercadorias, animais e veiculos	12 quilómetros

Esses preços são ligaveis 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 às abaixo ou vice versa	Simplex (Ida)			Ida e Volta		
	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.	2\$00	1\$80	1\$20	3\$50	3\$00	2\$00

Nestes preços estão incluidos 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 epigraphe no nosso numero de 16 de Julho, que a noticia dada pela *Gaceta de los Caminos de Hierro* relativa a uma suposta inauguração de uma carreira aerea «Latécoère» 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 francezes.

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

Dr. Ariosto de Moncada

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

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

O Dr. Alfredo Moncada 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 character altruista que lhe marcára um logar distincto 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 sobrecilhos 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'aquelle arcaboço 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'aquelle 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 creança, 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 d'elle 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 Portuguesa 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 ahi 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 successor, 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 alguém o prazer de as contemplar.

Explendido cavaqueador, tinha sempre uma historia ou uma anedocta armenisar 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 illustre 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 pesar.



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 supprimir 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 transferencia, tendo já approved 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
à 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	Preço medio por tonelada	Custo total		
1914	114.430,081	5\$74	657.505\$8	305.896\$62	963.402\$49
1915	105.104,917	12\$80	1.342.765\$43	394.754\$21	1.737.519\$64
1916	125.792,426	23\$79	2.991.688\$75	677.870\$86	3.670.509\$61
1917	36.248,684	46\$33,3	1.680.235\$05	620.880\$54	2.311.095\$59
1918	15.830,512	73\$71,3	1.166.914\$41	807.029\$35	1.973.943\$76
1919	74.700,982	48\$96,5	3.657.719\$77	1.174.581\$97	4.832.301\$74
1920	99.274,706	17\$54,9	17.809.790\$97	2.411.231\$73	20.221.021\$70
1921	113.111,728	161\$40	18.265.971\$63	5.952.566\$95	24.218.538\$58
1922	137.721,633	142\$97,6	19.690.980\$3	10.453.074\$16	30.144.054\$48

Pelo exame d'este quadro se verifica que, em 1922, houve o augmento de Esc. 5:925 515\$90 no custo dos materiaes importados, incluindo n'estes o carvão. Varias causas contribuíram para este augmento, alem da depressão cambial: a elevação dos direitos de Alandega 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. 0/0 K	23	80,80	148,80	647 0/0
Cobre em chapa	" 0/0 "	215	538,75	536	249 0/0
Aros para rodas	" 0/0 "	23	98	57	248 0/0
Rails.....	" 0/0 "	16,50	64,75	-	-
Eclisses.....	" 0/0 "	24	74,75	-	-

Não estão incluídos n'este quadro os preços dos rails e eclisses 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			Augmento 1922 sobre 1914
		1914	1921	1922	
Travessas	rectangular (cada)	\$79	5\$60,8	6\$49	821 0/0
	correntes. (cada)	\$64	3\$21,3	5\$96,9	933 0/0

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 desagradavel e triste que a estação offerecia.

Pejada de annuncios postos ao acaso, de facil deterioração e inesteticos, a gare offerecia aos estrangeiros que nela desembarcavam uma apparencia 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 miseravel, a transformou numa estação elegante e alegre.

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

E' o sr. engenheiro Jaime Galo um dos mais habéis 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 ferroviarios
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 ferro-viarios com cursos para machnistas, operarios, telegrafistas e escripturarios.

N'essa escola já estão matriculados mais de sessenta alumnos

Materiaes adquiridos em Portugal.

A importancia das aquisições de 1914 até 1922 vae 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 pletóra de pesetas em que os nossos vizinhos hespanhoes 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; além de outros importantes melhoramentos para que seria necessario dispendir muitissimos milhões de pesetas, em alguns casos sem grande utilidade.

Dá-nos isso a impressão da necessidade que os capitalistas hespanhoes sentem em applicar as suas disponibilidades, e não tendo imaginação para inventar outras coisas de utilidade pratica, idealisam linhas férreas, algumas das quaes por não terem justificação plausivel 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 portuguezes; agora, porem appareceu 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 Camiños de Hierro*, no seu numero de 20 do mez 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 eco 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, e de 590 quilometros e empregou-se vinte e quatro horas em a percorrer; construida a linha directa ficaria reduzida a 350 quilometros e podia-se percorrer em seis horas

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

Que projectistas nós somos e que fertilidade de imaginação tem os hespanhões! Lamemtavel 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 coisa não é do que a livre expressão de bons desejos de nm, tres ou dez individuos; não passão d'isso. Aqui onde não se encontra dinheiro particular nem do Estado para construir outros caminhos de ferro necesarios, 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 construir e sustentar um caminho de ferro fosse uma coisa assim como o estabelecimento de uma diligencia ou um serviço de auto-noveis.

Muito mais facil e mais economico seria construir o de Huetra a Ayamonte, por Gibrabon, para ligar com a cêde 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 gosto em Marrocos 1.389 milhões de pesetas sem proveito. Calculem os leitores os caminhos de ferro complementares que poderimos 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 elevad s se encontram em posição social, mais responsáveis são do nosso desvario e atroz, pela sua indolencia, apatia ou falta de interesse pela 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 transito por Lisboa, poderia garantir uma receita sufficiente para se manter essa tal linha?

Parece-nos muito problematico.

Os excursionistas portuguezes e os amadores das touradas?!

Trafego de mercadorias, tambem não vemos a possibilidade de attingir um *quantum* sufficientemente 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 concluíram 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 n'essa obra que, quando outra maior vantagem não trouxesse, ao menos concorreria para nos familiarisar mais com as formosas filhas da Rainha do Guadalquivár, 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 trasia 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 alcool absoluta e essencia, tendo um valor tecnico consideravel, conforme demonstrou o conferencista, ao refutar as objecções feitas ao novo carburante.

Os francezes 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.

VIAGENS E TRANSPORTES

Excursões de sociedades scientificas, litterarias, artisticas 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 scientificas, litterarias, artisticas 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 espectáculo 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.

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 á 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 indemnisações por atraso dos vagões vazios que são reguladas pelas percentagens estabelecidas no art.º 59 do Regulamento para policia e exoração 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 vão receber carga e regressem d'uma estação para onde foram carregados.

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**, alvaia-des 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 hydraulicos 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. — **Cautchou** 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

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 isboa

GUERREIRO GALLA

Largo de S. Domingos, 11, 1.º

Telegr.: «MARAIWA»

Agente no Porto

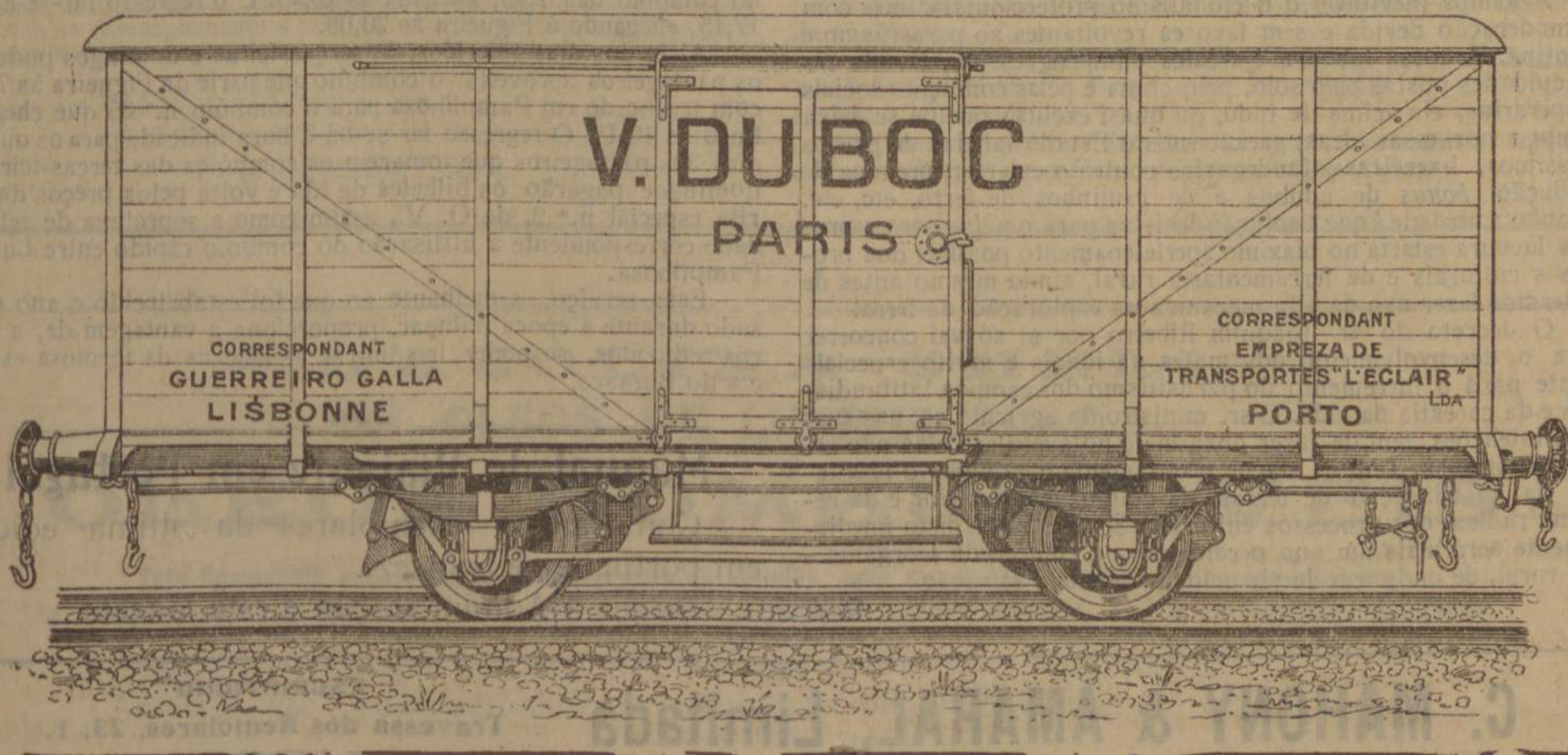
Empresa de Transportes L'ECLAIR, L.^{DA}

Rua da Fabrica, 5

Telegr.: «SILREIS»

Unica Empresa de Transportes Internacionaes dispendo de wagons de eixos intermutaveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas ferro-viarias francezas, 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 Empresa não se poupon a sacrificios nem a despesas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clentela, 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 commercio 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 notavel 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 economica. A lei da oferta e da procura, embora continue a existir e a ter acção, está imensamente limitada pelo furor comum do instinto lucrativo. Cada qual sabe que pode exigir um alto preço porque tem a certeza de que todos os outros esticam tambem 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 sufficiente de restrições contra este egoismo 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 noutro aspecto. O sr. Joaquim Ribeiro invoca-a e decreta-a para a industria e o commercio interior que vão esmagar os consumidores. Mas logo a põe absolutamente de lado quando se trata da lavoura. Ahi adopta um proteccionismo formidavel 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 tem ha a prohibição absoluta de entrada de trigo exótico, a não ser para suprir o deficit cerealifero do país. Ainda nesse caso quer que sobre ele incida um direito que o não deixe sair mais barato do que o trigo indigena, sendo o produto para fomento rural. Numa palavra, é absolutamente prohibido ao português comer pão barato, porque a nossa agricultura quer que ele o coma carissimo.

Achamos inevitavel 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 ideias; garanta-nos o Estado tabelas de preços altissimos, barreiras alfandegarias 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 propria 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 latifundiarios e da carestia da vida. O sr. ministro da agricultura, nas suas boas intenções, tem de fazer obra mais notavel 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.

Prorrogação da sobretaxa nas tarifas espanholas

Terminou em 11 de Agosto findo o prozo 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 visinho paiz promulgou um decreto prorrogando por mais tres mezes, isto é, até 11 de Novembro proximo futuro, a cobrança dessa sobretaxa.

Esta sobretaxa já tem sido prorrogada varias vezes e para preiodos de tres mezes, aguardando-se que o parlamento aprove o nosso regulamentação dos caminhos de ferro, pela qual se prova termo de regime dos **antecipos** feitos pelo Estado ás empresas para estas poderem acudir ao acrescimo das despesas com os mosteiros e com os salarios e ordenados ao pessoal, adeantamentos esses que atigem 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 sufficiente para compensar importancia dos adeantamentos. Os demais ministros, porem, não estiveram de acordo e d'ahi a resolução de se ampliar por mais tres mezes 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 á população desta cidade, sobretudo á 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 á sua disposição carruagens directas, partindo da Figueira: ás segundas, quartas e sextas-feiras, no combóio das 10,25, chegada a Luso-Bussaco ás 13,03; aos sábados, no combóio das 7,15, chegada ás 10,15. E o regresso far-se-há ás 17,15, chegando á Figueira ás 20,08.

Além dos dias referidos, ás terças-feiras e domingos poderão os passageiros aproveitar o combóio que parte da Figueira ás 7,15, com trasbordo em Pampilhosa para o combóio n.º 35 que chega a Luso ás 10,15. O regresso far-se-há á hora indicada para os outros dias. Os passageiros que tomarem os combóios das terças-feiras e domingo pagarão 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 epoca 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 francez).

Dirigir á Administração d'esta Gazeta.

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º

LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

Material de caminhos de ferro para Moçambique

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



Arrematações

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes 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 soma 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 deposito 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 deposito 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 mez findo o serviço de seguro de bagagens, em condições identicas ás 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 Rapidos

A recente circulações «diaria» dos «Papidos» n.ºs 3 e 4, nesta Companhia, vem sendo muito apreciada pelo publico dadas as interessantes e multiplas correspondencias que aqueles comboios asseguram para os diferentes pontos do Paiz e para o Estrangeiro e o conforto e comodidade oserecidos pelas belas carruagens que fazem parte da composição dos mesmos comboios.

O primeiro destes tem as seguintes correspondencias:

Em «Pampilhosa»: comboio n.º 13 (às segundas, quartas e sextas-feiras) e n.º 11 (aos domingos, terças-feiras e sabados) de A. A. procedentes de Figueira; n.º 18 e 52 (às segundas, quartas e sextas-feiras¹ Alferelos) e n.º 51 (rapidos 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'Oñoro: comboio n.º 2 da S. F. P. para o Estrangeiro.

O segundo comboio tem as seguintes correspondencias:

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

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

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

Os mesmos combois tambem asseguram comodas e rapidas correspondencias para Paris, Pirineus e Côte d'Azur.

GAZOLINA SHELL

OLEOS DE LUBRIFICAÇÃO

OLEOS COMBUSTIVEIS

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

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

THE LISBON COAL & OIL FUEL COMPANY LIMITED

Charles H. Bleck — Manager

Direcção: RUA AUREA, 32

Escriptorios: RUA DO CRUCIFIXO 49

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

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



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 include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprinas a creação e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & Co. — 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, Obidos, 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 acido phosphorico soluvel
em agua para todas as culturas

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

Enxofre americano

da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga
e perfeita installação de moagem de Portugal
estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

gente e Revendedora da

Deutsche Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio—Sulfato de potassio e Kainite

Bagaços oleaginosos para alimentação de gado

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

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

PÓS DE KEATING
MATAM

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

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

PARIS

Hotel Bayard

11, Rue Richer

Proprietarios: 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 aposentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesal

Preços modicos

Falla-se portuguez

End. teleg.: BAYAROTEL

Numerosas referencias em Lisboa e Port

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias as 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 ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, E OUTROS

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

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

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Agentes das principaes Companhias de Navegação

CAES DO SODRE, 64

—Para os mais importantes portos do mundo—

entre as quaes

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 Societa 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 Portuga do Carvão Cardiff «LEWIS MERTHYR»

REPRESENTANTES DIRECTOS DAS PRINCIPAIS CASAS CONSTRUCTORASE 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 officina metalurgica. Instalações de soldadura electrica para aço, *ferro fundido, cobre e suas ligas, aluminio*, etc. Instalações de soldaduras autogenea. Oleos especiaes de lubrificação.

Standard Steel Works Company—Rodados, aros, molas, etc., para locomotivas e vagon. Toda e qualquer obra de officina 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 minerios. Aparelhos de gare. Cabrestantes electricos. Rolda, nas de lubrificação automatica. Bombas para oleos e liquidos 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 ba-teis para docas. Instalações completas de descarga de carvão. Transportadores fixos e moveis para carga e descarga. Bombas e machinas de rebitar hydraulicas. Pressas hydraulicas. Guindastes e guinchos hydraulicos. 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 minimo para navegação fluvial.

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

Falcot, Charpentier & Cie.—Basculas para viaturas, vagon, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de ma-tadouros. Machinas para ensaios de materiaes.

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

P. H. Muntz & Co. Ltd.—Chapas «Muntz», prego e feltro 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 Conserxas e Lithographia — Arame e arco para enfardar

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS
Sociedade anonyma dos ATELIERS GERMAIN

Séde 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 sobreceiente.
 Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparehos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

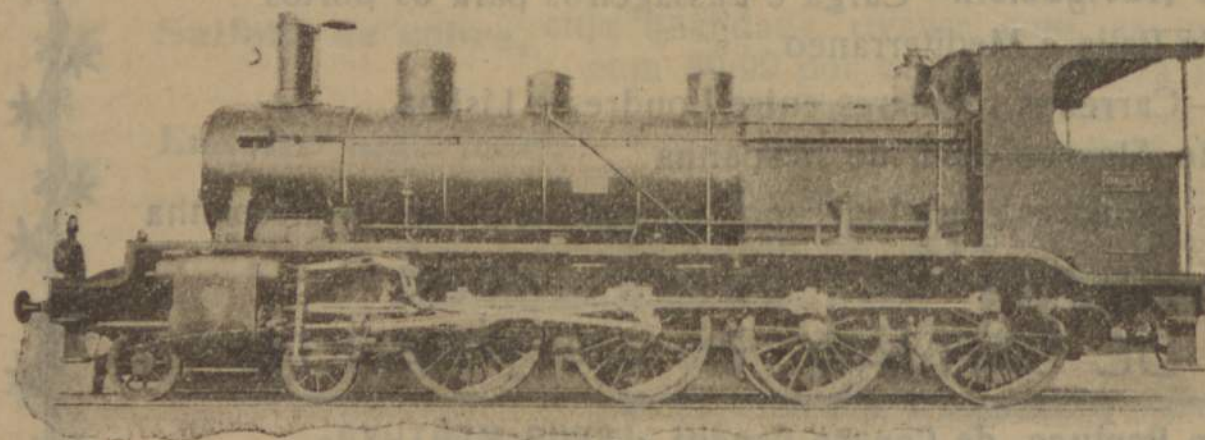
Carruagens automoves. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-RO-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCIO 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 falando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — 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 C^O L^{TD})

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 Corbell, A ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE: N.º 7, a ESSONNES

ADRESSE TELEGRAPHIQUE: SIGN L-ESSONNES



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE A. B. C., 6.º EDITION

Agencia 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