

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921,  
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 888

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 16 de Dezembro de 1924

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

Anexo deste numero

Comp. dos Cam. Ferro Port. — 9.º, 10.º e 11.º aditamentos á tarifas interacionaes n.ºs 312, 301 e 302, g. v.

SUMMÁRIO

A linha de Vizeu a Foz-Tua por J. Fernando de Souza. Pág. 267  
Os Raios 269  
Linhas Estrangeiras. 270

Os caminhos de ferro do Sul de Angola . . . . .	271
Carriagens-cantinas nos expressos indianos . . . . .	271
Da «Lei do Selo» em particular e da política do posto em geral, por Augusto da Costa . . . . .	272
Publicações recebidas . . . . .	273
Aumento da tarifa de transporte em varios paizes . . . . .	273
Linhas Portuguesas e Viagens e Transportes. . . . .	274
Parte Financeira e Locomotivas de petroleo . . . . .	275
Parte Official e Carteira dos accionistas. . . . .	276
Curso de cambios comprados . . . . .	275

## A Linha de Vizeu a Foz-Tua

### ANTECEDENTES HISTÓRICOS

por J. FERNANDO DE SOUZA

Agita-se acaloradamente na região beirôa e especialmente no distrito de Vizeu a questão da directriz que deve ser adoptada para a linha de Viseu a Foz-Tua.

Formam-se comissões regionaes, multiplicam-se nos jornaes, sobre tudo na imprensa local, artigos e entrevistas, dominados cada um pelo critério do interesse de cada região, senão de cada localidade.

E' pois oportuno o estudo do assumpto, imparcialmente empreendido e subordinado ao criterio da conciliação do interesse geral com as conveniencias regionaes. Vamos pois empreende-lo, começando pela resenha dos antecedentes, que sobremodo elucidará o assumpto.

Como é sabido, varios erros se cometem no delineamento das nossas principaes linhas.

Deveria ser a linha do Douro rigorosamente marginal em toda a extensão, evitando-se o desvio entre o Porto e Mosteirô por Penafiel. A linha do Norte devia ter sido mais internada, seguindo por Tomar e Miranda do Corvo a Coimbra e substituindo a inflexão de Aveiro por um ramal. A da Beira Alta deveria bifurcar da do Norte em Miranda, seguindo por Arganil e pela beira-serra a Ceia e Gouveia, ou, pelo menos, ter partido de Coimbra, seguindo pelo vale do Mondego, em vez do Entroncamento na Pampilhosa.

Deixemos porém o que devia ter sido e não foi para examinarmos o que se fez em relação aos lineamentos principaes da nossa rede ferroviária, que in-

teressam o Norte do paiz, a saber: a linha do Norte, a da Beira Alta e a do Douro.

Convergem a primeira e a ultima ao Porto, mercado principal de regiões minhota, transmontana e grande parte da beirôa.

A linha do Douro é a principal artéria da vasta e acidentada bacia d'esse rio que não comporta uma rede propriamente dita. Na sua vertente esquerda que é a beirôa, as linhas secundárias devem convergir á principal pelos vales afluentes do Douro e assegurar assim as relações com o Porto, e em segundo logar as que existam, ou possam existir, entre Traz-os-Montes e a Beira, relativamente pouco importantes, mas interessantes e dignas de atenção.

A linha da Beira Alta oferece em Vila Franca das Naves uma acentuadissima inflexão para o Norte, antes de caminhar para a Guarda.

As trez linhas principaes são todas de via larga, achando-se as da Beira e Norte ligadas com as do Minho e Douro apenas em Campanhã, á mercê portanto da ponte Maria Pia, que facilmente pode ser destruida. Conviria, pois, que outra ligação houvesse tambem, mais internada.

Resta ainda mencionar a linha de via estreita, de 1<sup>º</sup>, de Vizeu a Santa Comba e a do Vale do Vouga de Vizeu a Espinha com um ramal para Aveiro, com um ramal para Aveiro com 176 km., que a despeito de alguns defeitos de traçado, pois a sua extensão poderia ter sido reduzido, presta grandes serviços á região e com exploração mais desafogada maiores os

pode prestar. A sua receita em 1924 deve exceder 30 contos por kilometro.

Convém finalmente lembrar que na vertente direita do Douro existem as seguintes linhas, todas de via de 1<sup>m</sup>:

a) Pocinho ás proximidades de Miranda e Vimioso, com 32 km. em exploração até Carviças, que na estação de Pocinho tem contacto com a linha do Douro. Serve o planalto de Miranda.

b) Foz-Tua a Bragança, com 135 km., de que é concessionaria a Companhia Nacional, á qual também pertence tambem a de Vizeu a Santa Comba.

Esta linha pode ser prolongada na direcção de Vinhaes e ir entroncar em Hespanha n'alguma linha que ali se construa.

c) Regoa a Chaves, de 1<sup>m</sup>, explorada pelo Estado, com 98 km., servindo o vale do Corgo, Vila Real, Vila Pouca e as estancias de Pedras Salgadas e Vidago.

d) Vale do Tamega, da Livração á região do Porto, explorada até Amarante com 13 km. e em construção na região de Basto, devend oseguir o vale e ligar-se á anterior nas imediações de Vidago e ao prolongamento da de Guimarães a Fafe nas imediações de Cabaceiras de Basto ou Cavez.

Para facilitar as relações da Beira com o Porto e Traz-os-Montes ocorre naturalmente a idéa de construir algumas linhas transversaes, alem da do Vouga, já construida, aproveitando para isso vales afluentes ao Douro.

Emygdio Navarro, espirito de larga envergadura e rasgadas iniciativas, mandou estudar grande numero de linhas ao Norte do Mondego, nas duas vertentes do Douro. Ocorreu naturalmente a ligação de Vizeu com o Douro por S. Pedro do Sul e pelo vale do Paiva, tendo o seu prolongamento até Chaves na linha do vale do Tamega.

Outra ligação foi estudada, da Regua a Vila Franca das Naves, de via estreita, dando seguimento á linha da Regua a Chaves, por Lamego, Moimenta, Vila da Ponte e Trancoso.

Estudou-se ainda a ligação do Pocinho com Vizeu, cruzando a anterior em Vila da Ponte e com Vila Franca das Naves pelos vales do Côa e Massueime, esta de via larga, porque assim se projectara a do Pocinho a Miranda, a que então se atribuia exagerada importância sob o ponto de vista internacional, quando a sua função é quasi só de fomento regional.

Chegou a ser apresentado um projecto de lei, que providenciava sobre a construção de algumas dessas linhas. Importa observar que no estudo das de via estreita se adoptaram os limites de 150<sup>m</sup> de raio para as curvas e de 18<sup>m</sup>/m para as pendenças, estatuidos para as de Foz-Tua a Mirandela e Santa Comba a Vizeu, já construidas.

Mais tarde em 1898, propuz a Elvino e Brito o delineamento methodico das redes complementares das linhas do Estado ao Sul do Tejo e ao Norte do Mondego por duas comissões tecnicas, que procedessem a um inquerito administrativo de utilidade publica, em que fossem ouvidas as corporações representa-

tivas dos interesses locaes. Sobre esses planos se pronunciariam as estações consultivas, sendo afinal classificadas as linhas pelo Governo a fim de se proceder sucessivamente á sua construção.

O principio do inquerito publico previo aplicar-se-ia de futuro a qualquer nova linha que se pretendesse construir.

Um decreto subsequente ao de 6 de outubro de 1898 que ficou sendo, até 1910, com o de 31 de Dezembro de 1864 e a lei de 14 de julho de 1899, a base da nossa politica ferroviária, (depois ...) encarregou uma terceira comissão tecica do delineamento da rede complementar entre o Tejo e o Mondego.

A comissão da rede do Norte era composta dos abalisados engenheiros João Joaquim de Matos, Justino Teixeira, Povoas, Moraes Sarmento e Luciano de Carvalho, relator.

O seu relatorio, datado de 3 de julho de 1899, é um trabalho notavel e bem documentado com as respostas ao questionario dirigido ás camaras e associações regionaes, governadores civis e associação de engenheiros civis.

Preconisou a comissão a linha de 1<sup>m</sup> da Regoa a Vila Franca, vindo entrar no vale de Tavora em Moimenta e seguindo por Sernancelhe, Vila da Ponte e Trancoso á Vila.

A ligação do Pocinho com Vila Franca, anteriormente preconisada, foi preferida com razão a de Foz-Tua a Vizeu, que reunia as duas linhas da Companhia Nacional.

Como a Comissão classificou de via larga a do Pocinho a Miranda, reputava inconveniente o seu seguimento do Pocinho a Vila Franca, paralelo á fronteira demasiado proximo dela.

Era preferivel pois fazer a linha de via estreita e interna-la, dando-lhe por extremos Foz-Tua e Vizeu. Demais, a região servida seria mais valiosa sob o ponto de vista de trafego e o vale do Tavora daria saida para o do Douro.

Havia sido iniciado anteriormente o estudo da linha de Vizeu ao Pocinho, existindo o projecto completo dos lanços entre Vizeu e Vila da Ponte, onde cruzava a linha da Regoa a Vila Franca.

A comissão, obedecendo á lei do menor esforço, adoptou pois essa directriz de Vizeu a Vila da Ponte pelo vale da ribeira de Satam e pela portela de Aguiar. Alem da Vila da Ponte descia-se o Tavora até á foz, subindo-se depois o Douro.

Preconisava-se ao mesmo tempo a linha de Vale do Paiva, de Vizeu por S. Pedro a Entre-os-Rios, tendo um troço comum, até S. Pedro, á do Vouga.

No relatorio e depois do inquerito eram pois propostas, alem desta ultima, as linhas de via estreita de Regoa a Vila Franca e Vizeu a Foz-Tua, com o arredamento na Vila da Ponte, atribuindo-se-lhes respectivamente 120 e 112 km. d'extensão e os limites de 150<sup>m</sup> para os raios das curvas e 25<sup>m</sup>/m para as pendenças.

Foi a Associação dos engenheiros civis que propôz a linha de Foz-Tua a Vizeu, em substituição da

de Lamego a entroncar na do vale de Paivà, cuja suppression alvitrou.

Foi e ja tambem que propoz a eliminação da linha do Pocinho a Vila Franca, de pouco trafego e inconveniente sob o ponto de vista militar.

Ouvido o Conselho superior de obras publicas e a Comissão superior de guerra, o decreto de 15 de fevereiro de 1900 classificou as linhas de 1º da Regoa a Vila Franca e de Foz-Tua a Vizeu, cruzando-se nas proximidades de Moimenta e não na Vila da Ponte.

Classificou mais a linha do Pocinho a Vila Franca, com 1º.

Vinte e trez anos passaram sobre o caso, até que a lei n.º 1327 de 25 de agosto de 1923 autorisou o Governo a contratar com a Companhia Nacional a construção e exploração da linha de Foz-Tua a Vizeu, ligação das suas concessões anteriores, garantindo o juro de 6% ao capital necessário para a construção. E' insuficiente esse juro, que deveria ser elevado a 8%.

Ainda ha pouco se garantiram 7% á linha do Cavado.

A Companhia, empenhada em ligar as suas duas linhas actuaes, unificando a exploração com melhor aproveitamento do material circulante, empreendeu os estudos, cingindo-se á directriz esboçada pela Comissão de 1898, a qual por seu turno aproveitou os estudos feitos para a linha de Vizeu a Pocinho.

Antes de findar esta resenha histórica, que facilita

o estudo do assumpto, importa mencionar a lei de 1 de julho de 1903, que mandou construir por conta do Estado as linhas da Regoa a Chaves e da Regoa a Vila Franca.

Adoptou-se para ambas o limite de 25  $\text{m}^{\text{m}}$  para as pendentes e reduziu-se o raio minimo das curvas a 75 $\text{m}$ , depois de ter baixado a 60 $\text{m}$  no projecto do troço de Regoa a Vila Real.

Fôra entretanto concedida a linha do Vale do Vouga, em cujo projecto os raios das curvas desceram a 90 $\text{m}$ .

Convém ainda mencionar a linha de Tarouca-Vizeu-Mangualde classificada pelo decreto de 1900 e da qual foi ha tempos estudado para via larga, como ramal da linha da Beira Alta, o troço de Mangualde a Vizeu.

Outro-sim mencionei a linha do Entroncamento por Miranda, Arganil, Ceia e Gouveia, de via de 1º, classificada por decreto de 1907.

Pensou, antes da guerra, a Companhia do Vale do Vouga em construir a linha de Vizeu por Nelas e Ceia a Gouveia, em prolongamento da sua, que ia servir a parte alta da cidade, adoptando a directriz mais facil e de maior trafego.

Noutro artigo daremos conta das reclamações regionaes acerca do traçado Vizeu Foz-Tua, apreciando-o sob o ponto de vista tecnico e economico.

## OS RAIOS

(Do Brazil Ferro-Carril)

Bernays Johnson, inventor que já possue nove patentes, estuda ha muitos anos os meios de obter a transmissão da eléctricidade por meio de ondas herzianas. Uma das suas últimas experiencias científicas causou assombro. Contrariando as leis da gravidade, conseguiu fazer elevar ao ar, o modelo de um pequeno couraçado construido para a prova, a regular distância do seu transmissor. Bastou localisar sobre o mesmo couraçado as emanacões do transmissor especial de força, para que flutuasse no espaço. As lampadas electricas que haviam no modelo, incendiaram-se e o pésado artefacto vogava para um e para outro lado, conforme queria Johnson.

Finda a experiencia, afirmou o inventor que aumentando proporcionalmente, a corrente eléctrica, poderá fazer com couraçado de qualquer tonelagem, p'rem, quando estivesse á altura desejada, corta subitamente, a emissão de fluido e fazel-o espatifar-se contra o sólo no ponto ou logar que se quizer.

Não passou jamais sobre a idéa de quem quer que seja, mesmo de um autor de novelas fantásticas, que se pudesse arrebatar das ondas um "dreadnouth" de 20.000 toneladas, e atira-lo sobre a terra firme.

Depois dessas experiencias, Johnson ousou falar do "raio da morte", inventado por Mathews, decidindo publicar os seus estudos e trabalhos sobre a matéria. Está trabalhando na descoberta do raio Z, ha dez annos: foi uma obra do acaso a sua descoberta.

Estava na sua oficina fazendo experiencias com os seus instrumentos eléctricos, notou, com surpresa que conectando-os de uma forma diferente, ouviu um estrondo infernal no atelier que construira ao lado. As

ferramentas elevaram-se ao ar, algumas das quaes se fundiram. O acidente produziu radiações até então desconhecidas. Começou a investigar as causas produtoras do fenomeno. Construiu aparelhos, que produzissem e controlassem as potentes radiações, ás quaes deu o nome de raio "Z".

Compõe-se o aparelho de um dinamo comum gerador de corrente alternativa. A corrente produzida passa por um transformador que lhe aumenta a voltagem em elevada escala: dirige-se ainda a corrente a um alternador que a faz vibrar ou desviar do seu fluxo, milhares de vezes por segundo. Deste ponto a força eléctrica passa por uma série de bobinas de forma original. As bobinas são a alma do aparelho dos geradores da força até agora desconhecida. Se na proximidade do tubo, em torno da qual ficam as bobinas estiver um pedaço de ferro ou aço, este vôa para dentro do tubo. O bronze, ao contrario, é expelido com a violencia de uma bala. Outros metaes, fundem-se.

Depois de longos estudos Johnson construiu o reflector de forma e lipsoide formado por camadas de aço, sobre aluminio. Sobre este reflector os raios "Z" reflectem se como a luz.

Para que poderão servir os raios "Z"? Para destruir os aeroplanos, fazendo-os cair e além disso fundi-los todos. Focalizando-se com raios "Z" um couraçado, os seus depositos de polvora e explosivos deflagrão. Em terra o mesmo sucederá com os canhões, as carabinas, as espadas, tudo finalmente que tenha um pouco de metal.

O raio "Z" vem assim, por de parte os raios da morte que deram notoriedade a Grindell Mathews.



**Linhos espanhóis** — Por disposição do Ministério das Obras Públicas foi aberto concurso entre os produtores espanhóis de energia eléctrica, para o fornecimento de energia com destino à tracção da secção espanhola do caminho de ferro de Ripoll-Puigcerdá, cuja exploração se está fazendo a vapor.

— A companhia do caminho de ferro de San Feliu de Guinxols a Gerona resolveu pôr em circulação mil obrigações ao portador (de uma emissão de 1.500) de quinhentas pesetas cada uma, do juro anual de 6 por cento, livre de impostos, pagos por semestres vencidos em 15 de Julho e 15 de Janeiro, e amortizáveis em 50 anos. Oferecem-se a 97 por cento ou sejam 485 pesetas por título.

— Também a Companhia dos Andaluzes oferece em subscrição pública 32.000 obrigações de uma emissão de 40.000 feita em 1920.

São de 500 pesetas cada, e do juro de 6 % ao ano, pago em 1 de Abril e 1 de Outubro e amortizáveis no prazo de 46 anos por sorteio ao par, se se cotizarem ao par ou sobre o par, e por compra na bolsa se se cotizarem abaixo do par. Oferecem-se a 95 % ou sejam 475 pesetas por título.

Esta companhia que ha tempos trazia uma questão com o fisco francês sobre as cotas correspondentes a diversas séries de obrigações "Andaluces" e "Sevilha-Gerez-Cadiz", tendo o litígio sido agora resolvido em seu favor, resolveu prosseguir na nacionalização das referidas obrigações nas mesmas condições em que o estava fazendo, antes de levantar o pleito.

— A Companhia geral de Artefactos e Portland Asland, de Barcelona, requereu a concessão de um caminho de ferro secundário, sem garantia de juro do Estado, de Vilaluenga a Villaseca-Mocejón (Toledo).

— No dia 21 de Novembro último foi aberto ao serviço um Despacho Central em Segóvia, o qual faz serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande velocidade, entre a estação de Segóvia, da Companhia do Norte, e o Despacho Central, e também a domicílio.

— Além das companhias que já dissemos terem deixado de cobrar a sobretaxa de 15 % nos preços das tarifas, também passaram a não fazer essa cobrança a companhia do Tremvia de Onda ao Grao de Castellon, que não tem serviço combinado com outras linhas, e a dos Caminhos de Ferro de La Robla a Valmaseda e Luchana.

— O Directorio outorgou a concessão da linha estratégica de Ontaneda (Santander) a Calatayud (Zaragoza), de via larga, com a garantia de juro de 5 %.

— Desde 15 de Novembro último a Companhia dos Andaluzes pôs em circulação um comboio expresso diário entre Madrid e Algeciras em ligação com o serviço marítimo para Gibraltar. A travessia Algeciras-Gibraltar ou vice-versa efectua-se em cerca de meia hora.

**Linhos franceses**. — A fim de estudar a adopção do dia de 8 horas nos caminhos de ferro franceses, o ministro das Obras Públicas nomeou uma comissão no Conselho Superior de Caminhos de Ferro, presidida pelo vice-presidente deste o sr. Fontancille.

A comissão já efetuou a sua primeira reunião resolvendo proceder a uma consulta aos interessados. Serão primeiramente ouvidos os sindicatos ferroviários e depois os directores das companhias.

Em quanto se não conhecem os resultados das consultas não será adoptada resolução alguma sobre o assunto.

**Caminhos de ferro suíços**. — A administração dos caminhos de ferro da Suiça resolveu reduzir 30 por cento nos preços das suas tarifas de transporte de mercadorias para poder enfrentar a competência que lhe estão fazendo as empresas de transporte em camiões e automotoras.

Esta redução deve importar numa diminuição de uns 45 milhões de francos nas receitas, mas só assim poderá recuperar o tráfego que tem sido tirado ao caminho de ferro pelas empresas de transportes pela via ordinária.

Entretanto esta resolução só entrará em vigor quando a situação dos transportes internacionais e a situação financeira da administração tiverem melhorado.

**O Tribunal de Caminhos de Ferro na Irlanda**. — No dia 14 de Novembro último começou a funcionar na Irlanda o Tribunal criado para a fusão dos caminhos de ferro do Estado livre.

O primeiro trabalho deste Tribunal será a revisão das tarifas das Companhias que ficaram fusionadas ou absorvidas e modificadas, de acordo com as circunstâncias.

A revisão das tarifas deve estar concluída no prazo de três meses.

Segundo declarações do Ministério de Indústria e Comércio, as bases das tarifas de passageiros e mercadorias terão de ser consideravelmente reduzidas.

## Tenente-coronel Raul Esteves

Encontra-se ha dias de cama com um forte ataque de gripe o nosso prezado amigo e distinto colaborador, tenente-coronel Raul Esteves, comandante do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro a quem apresentamos os nossos cumprimentos desejando rápidas melhorias.

# Os caminhos de Ferro do Sul de Angola

Conferencia do engenheiro sr. Pinto Teixeira

Extrato do jornal "A Época"

Constituida a mesa pelos srs. ministro do Comércio, presidindo, e Ernesto de Vasconcelos e Lisboa de Lima, como secretários, este ultimo fez a apresentação do conferente, após o que entrou na explanação do seu tema de "A Baia dos Tigres e os caminhos de ferro para o Planalto" o sr. engenheiro Pinto Teixeira.

O conferente começou por explanar a situação dos caminhos de ferro do Sul de Angola em 1919, data em que chegou à província para dirigir esses serviços, relatando a sua desorganização em pessoal e material fixo e circulante.

Disse ser o troço da Chibia o que em melhor estado se encontrava e que devido à pouca atenção das instâncias superiores a linha viera a importar em dez vezes mais em 1921 do que um ano antes pudera custar.

Referiu vários pormenores de estudos e que destes estudos estão já concluídos 99 quilómetros.

Sobre a exploração económica do caminho de ferro de Mossâmedes salientou que os seus resultados não são lisongeiros devido à pobreza momentânea do território donde os colonos têm emigrado para outros pontos em que as produções tropicais lhes dão mais ganhos.

A propósito disse ser bastante para o serviço a via reduzida da linha, porquanto se esta fôr de via larga, difícil seria mesmo a organização dum combóio diário.

E referindo-se ao objectivo da linha comparou o atraço da nossa colónia com o desenvolvimento dos outros territórios, salientando que a própria Damalandia tem duas cidades de certa importância com casas que são monumentos, e acentuou que tudo isso se deve não só ao auxílio financeiro como aos técnicos enviados para lá, pois que nessa antiga possessão alemã não faltam os engenheiros.

Quanto ao caminho de ferro dos Tigres é este, em seu entender, de importância capital, pela riqueza das culturas, da criação de gado e dos minérios a explorar. O seu custo ao câmbio actual atingirá 300 mil contos, porém muito mais vale a riqueza do território a atravessar.

Salientando essa riqueza fez denotar quanto são cubiçados estes nossos territórios por onde é fácil a cada passo encontrar técnicos estrangeiros sob o disfarce de turistas, comerciantes, etc. fazendo reconhecimentos. Ressaltou essas cubiças dos nossos vizinhos, as quais veem de longe.

Os *boers*, na opinião do conferente, embora amigos dos portugueses são acima disso *africanders*, porque aspiram, os velhos, ainda à independência do Transvaal, e os mais novos pensam no domínio da União.

Da citação destes factos concluiu que se não de-

# Carruagens-cantinas nos expressos indianos

Uma companhia de caminhos de ferro na Índia acaba de dar uma grande lição às companhias europeias.

Na Europa, que saibamos, por enquanto só os passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes em viagem nos combóios expressos podem satisfazer em trânsito a maior das necessidades da vida — comer —, porque só para êsses existem as carruagens-restaurantes. Os passageiros de 3.<sup>a</sup> classe que não têm entrada na grande maioria dos combóios rápidos por estes não terem carruagens dessa classe, vêem-se forçados não só a viajar mais devagar, como a não poderem tomar qualquer refeição senão nos bufetes das estações em que êsses combóios têm paragem.

A Great India Peninsula Railway reconhecendo que os passageiros de 3.<sup>a</sup> classe também têm direito a reparar as forças durante a viagem, e como os seus combóios percorrem grandes distâncias, estabeleceu a inovação nos seus expressos que têm todos carruagens de 3.<sup>a</sup>, cantinas para os passageiros de estes classe.

Estas novas carruagens são montadas em tres *boggies*, sendo a cantina instalada num dos extremos. Uma parte é reservada ao sexo feminino, e a outra a passageiros de ambos os sexos, podendo também os passageiros das outras classes servir-se da cantina, pois há *passereles* de intercomunicação das carruagens.

Os lugares são dispostos longitudinalmente em duas filas ao comprimento da carruagem e outra ao centro, à excepção da parte contígua à cantina. Em cada carruagem podem acomodar-se 37 senhoras e 182 homens.

Na cantina são servidas refeições e bebidas, quentes ou refrescos, conforme a época do ano e as diferentes castas de passageiros que viajam por aquêle país.

Para quem sabe que os serviços dos caminhos de ferro da Índia Inglesa são dos mais perfeitos que existem, a inovação não lhes causará a menor surpresa. É apenas mais uma das muitas comodidades que êles oferecem ao público.

Bom seria que as empresas europeias lhes seguissem todos os exemplos.

envolvermos os nossos territórios, nos encontraremos em grave perigo.

Diz haver um remédio que é o de colocar gente portuguesa em Angola.

O conferente que é oficial de engenharia, demais demonstrou que o caminho de ferro que parte da Bahia dos Tigres, sob o ponto de vista militar é de importância também e que deve ser preferido ao de Porto Alexandre.

Por fim reatou a sua difícil viagem através as dunas e os territórios do interior por onde deverá passar essa via de penetração.

Recebeu largos aplausos ao finalizar a sua interessante conferência.

# DA "LEI DO SÉLO" EM PARTICULAR E DA POLÍTICA DO IMPOSTO EM GERAL

POR AUGUSTO DA COSTA

Um esteta-sociólogo qualquer classificou, há tempo, a reacção das forças económicas contra a lei do sêlo como um movimento contra a "selagem dos pirolitos." "A selagem dos pirolitos," na verdade, prestava-se à chacota, oferecia pasto á *blague* dos intelectuais que nunca provaram pirolitos, e dava à resolução do comércio um aspecto da brincadeira d'homens sérios, ou duma revolução por um copo de agua. O demónio, porém, e o pior, estava, e está, em que a selagem das bebidas alcoólicas, e das perfumarias, e de tudo quanto o legislador quis meter na lei, além de ser um mau precedente que se abria, e que podia levar o Estado a exigir, ámanhã, um sêlo em cada objecto d'usodoméstico, era ainda uma lei péssima, quer quanto à sua regulamentação, quer quanto à sua substância.

Se a abundância de leis nunca foi, para qualquer sociedade, um símbolo de saúde e de progresso, a multiplicação de leis fiscais também não é, de forma alguma, um símbolo de prosperidade económica nem de prosperidade fiscal. A multiplicidade de leis sobre impostos, cada uma delas determinando uma nova forma de tributar a actividade nacional, não é mais productiva do que dois ou três impostos nacionais, de fácil cobrança, e incidindo sobre as *coisas* e não sobre as pessoas que as detêm.

O imposto é um encargo normal de toda a produção, porque é pelo imposto que a Produção concorre para as despesas que o Estado tem de fazer para que a tranquilidade pública, e as condições de todo o trabalho nacional, sejam garantidos, e esse trabalho possa desenvolver-se, e a nação, por ele, enriquecer-se. A Produção, por consequência, não pode nem deve fugir a esse tributo,—mas desde que ele não ultrapasse os limites da razão e da justiça. Isto, quanto à *quantidade*, se assim me posso exprimir: e, quanto à forma de lançamento, a melhor forma é incorporar o imposto no objecto produzido, imediatamente à sua produção, e no local onde o objecto é produzido.

Esta é também, se não estou em erro, a opinião do deputado nacionalista Ferreira da Rocha. Porque a aplicação, e a cobrança do imposto são tanto mais fáceis no logar d'origem, quanto mais difíceis—e vexatórias—são em casa do comerciante, depois do produto ter sido posto em circulação.

O imposto, porém, seja qual for a forma da sua aplicação e a coisa ou pessoa sobre que incida, é sempre mal recebido. Quem pode fugir-lhe, foge. Quem não pode fugir-lhe totalmente, engana o Estado o melhor que pode e sabe. Isto é humaníssimo, e não há

leis humanas capazes de modificarem a natureza humana. Nestas condições, o ideal seria que o imposto fosse totalmente abolido.

E' possível fazê-lo? Não. O Estado exerce uma função de polícia e justiça social que implica despesas, e essas despesas têm de ser pagas pela riqueza nacional, em todas as suas modalidades. Mas, se não é possível extinguir, duma forma geral, o Imposto, é possível, e relativamente fácil, reduzi-lo a proporções mais justas, menos pesadas, tirando-lhe, sobretudo o aspecto inquisitorial que hoje reveste.

O raciocínio é simples, a operação exposta não é complicada: quanto menos forem as despesas do Estado, menos é a sua necessidade de receitas.

Porque não diminui o Estado, então, as suas despesas? Não diminui, não tem diminuído até aqui, por um duplo vício inato na sua constituição. No entanto, duas formas o Estado teria de realizar essa operação de conveniência nacional: a primeira, seria proporcionar as suas despesas às receitas de que dispõe, e não, conforme está fazendo, proporcionar as receitas às despesas. A seguir-se esta orientação que o mais simples bom senso administrativo impõe, o Estado não se veria na necessidade de impôr todos os dias novos encargos às forças produtoras do país, em benefício exclusivo das clientelas que o rodeiam, das classes inativas que realizam, praticamente, o mais puro *comunismo burocrático*, sucedaneo do caldo e da brôa à portaria dos conventos. Extincta essa legião enorme de *orçamentívoras*, o Estado poderia imediatamente equilibrar o orçamento, e dispensar-se de impôr novas contribuições a um contribuinte já demasiadamente sobrecarregado.

Mas essa redução nas despesas do Estado seria ainda insuficiente sob o ponto de vista da redução máxima do imposto. Para que tal redução fosse possível, o Estado teria de circunscrever a sua acção áquelas funções sociais que constituem a sua missão própria: exercito, marinha, magistratura e diplomacia. Apenas para as despesas inherentes a tais funções o imposto devia de concorrer. Quanto ao mais, caminhos de ferro, correios, transportes, etc.—tudo quanto to, entregue á administração do Estado dá, fatalmente, déficit—tudo o mais, entregue a empresas particulares, por natureza indicadas para gerirem, com benefício para todos, tais negócios, e para exercerem tais funções. Assim, sob pretexto de que os lucros de tais funções vão enriquecer os cofres do Estado, em vez de enriquecerem os cofres particulares, o público não estaria obrigado, como está, a contribuir com pesa-

# Publicações recebidas

*Anuario de Ferrocarriles.* — Año XXXII — Madrid — Recebemos um exemplar da edição d'este ano do magnifico Anuario de que é Director o ilustre Sub-Chefe do Tráfeço do Norte de Espanha e Director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Sr. D. Henrique de la Torre.

Como nos anos anteriores vem recheiado de preciosas informações que muito interessam ao público em especial ao comercio. Abre com um prologo em que vêm relatadas todas as invenções e melhoramentos importantes introduzidos durante o ano nos caminhos de ferro, tales como as instalações aerofónicas nos combóios, os autópassinetros eléctricos, a nova locomotiva aerotermica, etc, etc.

A terceira parte é preeenchida pela legislação ferroviária, inclusivé o Estatuto do Novo regime de caminhos de ferro em Espanha.

O Anuario de Ferrocarriles é uma publicacão de grande utilidade não só em Espanha, como tambem no estrangeiro para quem tenha relações com os caminhos de ferro daquèle país.

Agradecemos o exemplar que nos foi ofertado.

*Rivista Técnica delle Ferrovie Italiane* — Via delle Coppelle, 35 — Roma. — Recebemos o número de 5 de Novembro que, como de costume, interessantissimos artigos técnicos e excelentes gravuras.

*Revista ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria e Seguros* — Calle de San Moteo, 15 — Madrid. — O n.º 22, de 25 de Novembro.

*Brazil Ferro-Carril* — Avenida Rio Branco, 117, 3.º — Rio de Janeiro. — N.º 372, de 13 de Novembro.

*Bulletin de l'Association International du Congrès des Chemins de Fer.* — N.º 11 do vol. VI, correspondente ao mês de Novembro.

dissimos impostos, anualmente, para os prejuizos *reais* que a gerência administrativa de tais funções pelo Estado, de facto, dá. A função do Estado é em resumo, *governar e não administrar*.

Quando chegará, porém, o dia em que o Estado entrará no caminho destas reformas orgânicas? E' impossivel determina-lo. O que, no entanto, é já hoje mais do que certo, é que o Tempo levará o Estado à restrição das suas funções. Levam-n'o a isso as forças nacionais em reacção latente contra a hipertrofia do Estado, e essa reacção será tanto mais forte quanto mais consciente for, e quanto mais claros forem, no espirito de todos os elementos em reacção, os limites naturais do trabalho.

No momento social que atravessamos, as tendências naturais do Estado são todas *socialisantes* tendentes a tornar cada vez maior o seu predomio sobre a nação.

A Nação compete, portanto, reagir, até ao ponto de obrigar o Estado a confinar-se exclusivamente nas atribuições que lhe pertencem.

## O aumento das tarifas de transporte em vários países

A subida dos preços das tarifas de transporte dos caminhos de ferro, estão ainda, em alguns países, longe de parar, e portanto de se lhes encontrar uma estabilização. Recentemente ainda em vários países os governos se viram na necessidade de autorizar aumentos alem daquêles que desde a guerra foram postos em vigor. Assim é que no Brazil a *Great Western de Brazil Railway*, que no ano passado fechou com um déficit de 115.268 libras, foi autorizada a elevar as suas tarifas em mais de 50 %, sobre os cincuenta já antes em vigor, isto devido à desvalorização da moeda e tambem à insuficiencia das tarifas, que, parece, estavam muito baixas.

A *Leopoldina Railway* tambem já pediu autorização, que ainda lhe não foi concedida, para um novo aumento.

Na Romenia em Outubro foi auctorizado o aumento de 25 %, sobre igual aumento já concedido desde Agosto, e espera-se que a partir de Janeiro proximo uma nova sobretaxa de 50 %, seja posta em vigor.

Na Russia o Comissariado dos transportes propoz um aumento geral de 10 %, sobre o transporte de passageiros e mercadorias, mas receando-se que esse aumento geral efectasse a economia do país, foi resolvido aplicar os seguintes coeficientes: 7 %, a passageiros e a cereais, farinhas, a maioria das matérias primas, lás e combustiveis; 20 %, às madeiras; 10 %, ao petrólio, produtos manufaturados da pequena indústria; 10 %, às carnes, gorduras e queijos; 3 a 5 %, aos artefactos da grande indústria.

Estes aumentos entraram em vigor em 1 de Outubro último.

Na região do Sarre tambem as tarifas de passageiros foram aumentadas a partir de 1 de Outubro.

Os caminhos de ferro de Queenblandia, elevaram as tarifas em 5 % para as mercadorias, e 7,5 % para os passageiros. Só os transportes de gado é que não tiveram aumento, excepto os carneiros cujo transporte foi elevado de 20 %, bem como a lá.

No Chile o Governo autorizou o aumento geral de 20 % para as empresas poderem aumentar os salários do pessoal.

Na Turquia a Companhia dos caminhos de ferro Smirna a Aidiu que expoz a sua situação ao governo, mostrando que estava perdendo 1.000 libras por semana, foi autorizada a aumentar as tarifas durante o exercicio corrente duma quantia indispensável para cobrir o *deficit*.

As linhas alemãs, bem como as austriacas, tambem, como tivemos ocasião de noticiar oportunamente, as tarifas de ter vários aumentos e é de supôr que ainda não estacionassem.

De tudo isto se conclue que ainda está longe o dia em que os caminhos de ferro de todo o mundo entrem num periodo de normalidade, que, certamente não será a normalidade de antes da guerra, em que julgámos escusado pensar, mas emfim uma normalidade.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Cambio da 2.ª quinzena de Dezembro

Para o estabelecimento dos preços em escudos dos participes das companhias espanholas e francesas nos bilhetes entre Portugal e França das tarifas internacionais 301, 302 e 312 g. v. da Companhia Portuguesa, vendidos durante a segunda quinzena d'este mês, é computada a peseta em 3\$30 e o franco em 1\$30.

### Armazenagem nas estações de mereadorias destinadas a serem carregadas em vagões particulares

O Governo autorizou a Companhia Portuguesa a incluir no seu Complemento à tarifa de despesas acessórias um novo artigo (3.º), cujo teor é o seguinte:

"As mercadorias depositadas nas estações para serem transportadas em vagões particulares disfrutam da isenção de direitos de armazenagem durante o prazo de cinco dias, a contar da data em que começaram a ser depositadas. Findo este prazo e se as mercadorias não forem expedidas, ficarão sujeitas aos direitos de armazenagem que lhe correspondem nas condições da tarifa de despesas acessórias em vigor.

### Pagamento de portes ao caminho de ferro por meio de cheques e contas correntes

No passado mês de novembro efectuou-se uma reunião dos presidentes das Camaras de Comércio francesas em que se achavam representadas 130 dessas corporações.

Entre as várias resoluções tomadas, houve uma que se refere ao pagamento dos portes das remessas ao caminho de ferro por meio de cheques. Desejam as Camaras de Comércio que as diferentes empresas ferroviárias lhes concedam esse regime e para isso se vão dirigir ao governo propondo uma alteração nas Tarifas gerais que permita essa concessão.

A conveniência que dêsse regime resultará para muitos comerciantes é bem patente. Para as companhias de caminhos de ferro é que se nos afigura não acarretar conveniência alguma, antes pelo contrário, lhes pode trazer o inconveniente da demora na recépção de quantias importantes.

Outra resolução da Assembléa das referidas Camaras foi a do estabelecimento por parte das companhias de caminhos de ferro do regime de conta corrente com os grandes transportadores, a exemplo do que já fazem os caminhos de ferro do Este e da Alsacia-Lorena, mediante uma garantia bancária por parte dos expedidores.

Resta saber se as empresas ferroviárias estarão todas dispostas a aceitar a proposta que se nos afigura favorável apenas aos donos das mercadorias transportadas.

## "NOVIDADES"

Passou hontem o aniversário d'este nosso colega, motivo por que o felicitamos enviando a todos os que n'élle trabalham um abraço de amizade.

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

Para o numero de 1 de Janeiro proximo contamos com a colaboração de:

Engenheiro Carlos Manito Torres, Tenente-coronel Raul Esteves J. G. (artigo o Tunel do Rocio), Engenheiro Manuel de Melo Sampalo, Capitão Menezes Ferreira, etc. etc.

## Locomotivas de petrólio

Várias casas constructoras de locomotivas estão procurando criar um tipo de máquina movida a petrólio, e já tem efectuado bastante experiências para conseguir obter o tipo que mais convenha aos caminhos de ferro. A aplicação do combustível líquido a locomotivas já não é novidade, mas torna-se preciso um certo tempo de experiência para se poder assentar definitivamente em dados positivos sobre o que convém adoptar.

A máquina consome óleo crú do tipo dos empregados nos motores Diessel. Caracteriza-se em que o vapor se aplica ao lado oposto do piston que funciona pela explosão do óleo. Quando se põe a máquina em movimento por meio do vapor, aquecem-se rapidamente os cilindros, e o sistema de combustão interna faz funcionar a locomotiva. A circulação da água está directamente ligada à caldeira. O calor que se desperdiça na combustão, utiliza-se na geração do vapor e não existe aquecimento excessivo do piston nem nas demais partes da máquina.

Não estando limitada a passagem da água pelo ponto de ebulição, aquece muito mais com este procedimento, resultando no fim da compressão que a temperatura obtida é suficiente para inflamar o óleo mais pesado, motivo porque se requere uma pressão de 500 a 550 libras por polegada quadrada nos motores ordinários Diessel.

A caldeira, que é de pequenas dimensões e de uma extrema simplicidade, é provida de um carburador de óleo para elevar a temperatura do vapor. Logo que começa a funcionar a combustão interna volta ao carburador, deixando passagem apenas ao pequeno escape de óleo. Necessitando-se maior potência, pode voltar-se o carburador instantaneamente e ajustar-se a força de vapor que se requere.

O aspeto exterior destas máquinas que actualmente constrói a casa Kitson & C. é a de uma locomotiva a vapor do tipo 262 sem tender o que permite, o seu funcionamento para deante e para trás sem necessidade de dar a volta na estações terminais.

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, com ser a única publicação da especialidade que se publica em Portugal, é ainda agora a mais barata revista portuguesa. Desejando, porém, aproveitar este momento para introduzir na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* alguns melhoramentos que se impõem, esta empresa resolveu elevar a partir de 1 de Janeiro o preço anual para 30\$00.

Ainda assim, a *Gazeta* que passa a ter imediatamente 16 páginas é a mais barata publicação do género. Esperamos que os nossos leitores e assignantes reconhecerão a justiça do nosso esforço, recordando que o preço de antes da guerra era de 4\$00. Nenhuma publicação portuguesa tem preço inferior a 15 ou 20 vêses o de 1914.

## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

*Eis que a divisa cambial persiste em melhorar — sem que, apesar disso, se faça sentir bastante, como era, de esperar, na balança comercial.*

*Qual a razão? A razão é sempre a mesma: — falta de confiança na estabilidade cambial. O comerciante faz e muito bem, o seguinte raciocínio:*

— «Comprei com a £ a 150\$00; actualmente está a 100\$00. Conseguintemente podia vender com 25% de prejuízo, porque com menos quantia iria comprar igual «stock». Mas qual a razão porque a £ subiu a 150\$00?

Qual a razão porque desceu agora a 100\$00?

Ninguém o sabe!

*Eis af: — ninguém o sabe. A situação económica é a mesma: — as colheitas nem por isso são melhores; — a indústria encontra-se num lamentável estado; — enfim, a importação aumenta e a exportação diminui. Perante isto...*

*Perante isto, sobe ao poder um ministério radical, da presidência do Sr. José Domingues dos Santos, e a situação cambial mantém-se, sem modificações sensíveis. O que significa isto?... Chilo sá?*

*Agora, porém, surgem novos factos. As Companhias dos Fósforos e dos Tabacos, com os seus monopólios prestes a terminar, oferecem a troco da renovação dos contratos, imprestimos ao governo. Isto significa muito! Apesar de todos os desgovernos, Portugal é um país de recursos. Chegou a ocasião de equilibrarmos o nosso destrambelhado estado económico e financeiro. Aproveite o governo, como lhe compete, a situação. Há muitos anos que se não apresenta um horizonte desanuviado. Esperemos! E vejamos depois se este governo é um governo de partido (no pessimo sentido da palavra) ou um governo que zela os interesses nacionais.*

*Será bom, entretanto, não esquecer, quanto aos tabacos, o que o Sr. Júlio de Melo e Matos dizia há dias em A Epoca, repelindo os seus antigos brados na Monarquia. A questão dos tabacos interessa extremamente à região de o Douro. A cultura nacional do tabaco precisa de ficar garantida, porque se viu já que uma legislação deficiente e anti-nacional favorecia a importação contra a produção nacional. Não nos esqueçamos, porém, de que a crise periódica do Douro ficará em parte atenuada — sem prejuízo para o Estado, — com um bom contrato dos tabacos.*

*As poucas culturas do Douro produzem a inferioridade económica dessa província. Lembremo-nos de que os tabacos iriam beneficiar o pequeno lavrador em especial que não tem recursos para combater a crise.*

## ANUNCIO

COMP. DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

### Compra de tóros de pinho

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

As propostas devem ser dirigidas ao sr. Engenheiro Chefe do Serviço de Via e Obras desta Companhia, em Figueira da Foz, Figueira da Foz, 20 de Novembro de 1924.

O Engenheiro Director da Exploração,

Joaquim Abrantes



## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Decreto n.º 10.356

Considerando que o disposto no n.º 4.º da condição 50.º do contrato de 5 de Fevereiro de 1907 não fixa a data desde quando os dividendos das ações e os juros das obrigações da Companhia concessionária ficam isentos de qualquer imposto pelo prazo de trinta anos;

Considerando o disposto em diplomas similares ao objectivo de tal isenção, que consiste em atrair capitais para a realização das linhas ferreas, como importantes instrumentos de ação económica;

Considerando que na consulta da douta Procuradoria Geral da República, de 12 de Abril findo, não se aende à circunstância de que a vantagem consignada incidia sobre elementos ainda não existentes, visto que os capitais eram estrangeiros e as ações e obrigações não tinham cotação na nossa Bolsa, nem estavam sujeitos aos nossos impostos;

Considerando que no parecer do sr. Consultor Jurídico se refere o requisito da lei de 14 de Julho de 1899, que é atrair capitais, e haveno vantagens financeiras em que esses capitais sejam nacionais;

Considerando que a isenção, a partir da data em que se pode efectuar, isto é, desde a emissão em Portugal, facilitava esta operação conveniente da nacionalização das nossas linhas ferreas, e resultando desta operação lucro para o Estado no fim de trinta anos, que jamais resultaria se os capitais continuassem estrangeiros;

Considerando os pareceres da Divisão do Movimento e do Tráfego e da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro:

Hei por bem, sob proposta dos Ministros do Comércio e Comunicações e das Finanças, ouvindo o Conselho de Ministros, decretar que o prazo de trinta anos a que se refere a condição 50.º do contrato de 5 de Fevereiro de 1907 se conte desde a data da emissão em Portugal das ações e obrigações da Companhia concessionária da linha do Vale do Vouga.

Os Ministros do Comércio e Comunicações e das Finanças assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 21 de Novembro de 1924. — MANUEL TRIXEIRA GOMES. — Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro — Daniel José Rodrigues.

## Divisão de Via e Obras

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para ser declarada a expropriação por utilidade pública e urgente de quatro parcelas de terreno para a construção da linha de resguardo do apeadeiro de Cacia: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, consoando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada a expropriação por utilidade pública de quatro parcelas de terreno medindo, respectivamente, 54<sup>m2</sup> 43, 91<sup>m2</sup> 90, 77<sup>m2</sup> 25 e 310<sup>m2</sup> 39 para a construção da linha de resguardo do apeadeiro de Cacia, situada ao quilómetro 289,276 da linha do Norte.

Paços do Governo da República, 31 de Outubro de 1924. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Henrique Sátiro Lopes Pires Monteiro.

CARTEIRA DOS ACIONISTAS  
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

A) — Pagamento do coupon n.º 55 das obrigações privilegiadas de 3 %, e 4 %, do 1.º grau, correspondentes ao 1.º semestre de 1921.

Estes coupons, cujo valor nominal é de Frs. 7,50 para o de 3 %, e Frs. 10, — para o de 4 %, estão sujeitos à dedução dos impostos a pagar ao Fisco Francês pelo 1.º semestre de 1924 para que as obrigações respectivas tenham cotação na Bolsa de Paris.

Liquido a receber:

coupons de 3 % ..... Frs. 6,45

" 4 % ..... 8,56

Os coupons que forem pagos em Portugal, selarão em Escudos, ao câmbio do dia.

B) — Pagamento do coupon n.º 52 das obrigações privilegiadas de 3 %, «Beira Baixa», e do n.º 51 das de 4 1/2 %, do 1.º grau (série n.º 1 a 8.504) correspondentes ao 1.º semestre de 1921.

Estes coupons, que são do valor nominal de Frs. 7,50 para os de 3 %, «Beira Baixa», e de Frs. 11,25 para os de 4 1/2 %, são só pagos em Portugal, em Escudos ao câmbio do dia ou em Francos por cheque s/ Paris, à escolha do portador desde que os portadores façam acompanhar os seus coupons de uma declaração cuja formula lhes será fornecida na sede da Companhia.

O coupon das obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau da série n.º 8.505 a 11.466, está sujeito à dedução da Contribuição de Registo, visto a dita série não ter cotação no Estrangeiro, o que lhe reduz o valor

a Frs. 10,68 por coupon.

Os pagamentos em Lisboa fazem-se na sede da Companhia, estação do Rocio, todos os dias úteis, das 11 às 13 e das 14 às 15 horas, a partir de 1 de Janeiro de 1925.

Os pagamentos em França são feitos pelos correspondentes da Companhia conforme os anúncios que serão publicados naquela país.

Caminhos de Ferro Portugueses — Lisboa, 13 de Dezembro de 1924

O Presidente da Comissão Executiva

(.) José A. de Mello Sousa.

## Curso de cambios, comparados

	Em 31 de Outubro		Em 16 de Dezemb.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lon res.	101.000	102.000	99.500	100.000
Paris	1.179	1.185	—	1.150
Mad. d.	3.000	3.030	—	3.020
Alemanha	5.500	4.800	—	—
Amsterdam	8.849	8.949	—	8.620
New York	21.900	22.130	—	24.350
Italia	951	960	—	925
Suissa	4.230	4.270	—	4.190
Bruxellas	1.070	1.089	—	1.065
Libras	—	—	—	—

# BANCO DE PORTUGAL

SOCIEDADE ANÔNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Capital 13:500.000\$00

SÉDE — Rua do Comércio, 148 — LISBOA  
Caixa Filial no PORTO

Agências em todas as capitais dos distritos administrativos do Continente e Ilhas dos Açores, e Madeira, na Covilhã, Figueira da Foz, Guimarães, Lamego e Seubal, e Correspondências Privativas em Elvas, Extremoz, Loulé, Olhão e Vil. Nova de Portimão

Correspondentes nas principais terras do País e mais importantes praças do Estrangeiro

OPERAÇÕES — Descontos, transferências, empréstimos e créditos em conta corrente, compra e venda de cambiais, cartas de crédito sobre praças estrangeiras, depósitos de dinheiros e valores e todas as transacções que pela natureza especial da sua instituição lhe são permitidas.

MAQUINAS - TUBAGEM - CORREIAS

F. STREET & COMPANY LIMITED

Serralheria e Fundição

R. Poço dos Negros

LISBOA

AS UNICAS BATERIAS GARANTIDAS



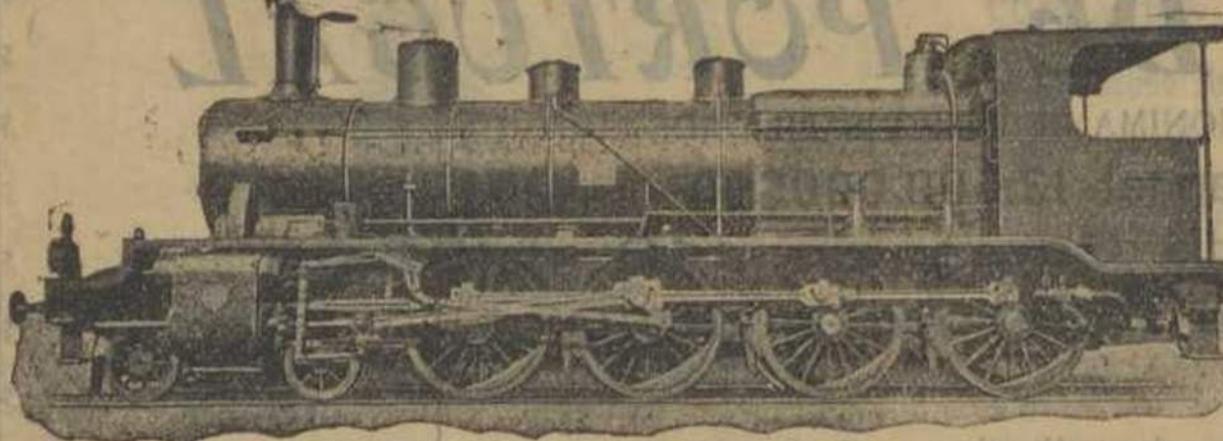
95% do material fornecido para a C. P., Sul e Sueste e Minho e Douro, utiliza a bateria alcalina NIFE, por ser a melhor.

Representantes exclusivos

Toscano & C.ª, Limitada

Rua de S. Paulo, 117 — LISBOA — Portugal

# SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, nalguns 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 Gaud, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Crèche (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways  
Locomotivas, tenders, carruagens, vagões para todas as vias.

Agentes gerais para Portugal e Colônias:

**BELLO & BRAVO** Rua Augusta, 177, 1.<sup>o</sup>

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anónima dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

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

Carroagens de luxo e ordinárias — Carroagens de tramways

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobreceidente. Fornecedores das grandes administrações e belgas, francesas e estrangeiras.

#### Seção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os géneros. — Aparelhos para elevação.

#### Seção AUTOMOVEIS

Carroagens automóveis. — Motores fixos a essência e a petróleo. — Peças mecânicas em todos os géneros.

Endereço telegráfico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

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

Sede — LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.<sup>o</sup>

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGÊNCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBELLO, A. B. C. (5<sup>th</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL & EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACION

#### FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

FRANÇA—Paris, 8, Rue do Helder

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

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

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

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiagode Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanga, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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