

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 891

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

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

EDITOR

Carlos d'Ornellas

Annexos deste numero

Inserimos na secção de «Viagens e Transportes» o anexo correspondente a este numero.

SUMMÁRIO

Caminhos de Ferro dos Tigres	Pag. 37
Os futuros caminhos de ferro portuguezes, por Delfim M. Monteiro	» 39
Brindes e Calendarios e «Diario dos Açores»	» 40
Extensão ferroviaria mundial em 1922	» 41
A reforma bancaria e a «liberdade de comercio», por Augusto da Costa	» 42

Da questão dos sinais fixos da via	» 43
Publicações recebidas	» 45
Viagens e transportes e Linhas portuguezas	» 46
Linhas estrangeiras	» 47
Tribunal arbitral e Banco de Portugal	» 47
Aparelho preventivo contra as tempestades	» 48
Uma locomotiva electrica para grandes rampas	» 48
O trafego de passageiros e a exposição britanica	» 48
O trabalho da companhia Danuvio-Sav.-Adriático	» 49
Parte Financeira	» 49
Carteira dos accionistas	» 50
Curso de cambios, comparados	» 50
Parte Official e Arrematações	» 51

Caminhos de ferro dos Tigres

Conferencia realizada em 20 de Dezembro de 1924

NA

Associação dos engenheiros civis

Iniciamos neste numero a publicação da brilhante conferencia feita na Associação de Engenheiros civis pelo distinto engenheiro Sr. Francisco Pinto Teixeira, a cujo zelo e proficiencia estão hoje confiados os Caminhos de Ferro do Estado, de que é Administrador geral.

Refere nele o Sr. Pinto Teixeira os seus estudos acerca do caminho de ferro da bahia dos Tigres de tanta importancia para o nosso dominio de Angola.

No proximo numero acompanharemos a continuação da conferencia de um esboço de carta de região com a directriz estudada para o caminho de ferro.

Ex.^{mo} Snr. Presidente, Ex.^{mas} Colegas:

Em primeiro lugar devo um agradecimento a V. Ex.^a, Snr. Presidente, por me ter confiado o encargo de fazer nesta sala uma palestra acerca de caminhos de ferro coloniais, pedindo a V. Ex.^a me poupe na sua critica, se caso falhar á sua expectativa. A V. Ex.^{as} devo uma explicação, a-pesar de pertencer a esta douta Associação há 14 anos. Essa explicação é a de me justificar de me haver arriscado a aceitar o convite para fazer esta palestra. Essa justificação é em minha consciencia a necessidade que sinto cada vez mais viva, mais imperiosa de interessar os técnicos pelas nossas colónias, especialmente por Angola, a maior de todas. Essa justificação provem da certeza cada vez mais segura, de que Portugal para manter as suas industrias precisa de manter e de aumentar os únicos mercados, de que pode dispor, as suas colónias. Provem do axioma fixado no tratado de Versailles, de que

sò são dignos de conservar as colónias em seu poder os Países, que teem recursos para rapidamente as desenvolver. E, meus senhores, não são já os marcos de Diogo Cão e do Cabo Negro que nos garantem a posse de Angola. Essa garantia está nas obras de fomento e obras de arte, que ali executamos, e essas não se fazem sem técnicos. A justificação que tenho a dar da minha presença aqui não é portanto o desejo de dar nas vistas, nem a de dar lições que outros mais competentes, do que eu, poderiam fazer com mais exito. Essa justificação está, pois no querer aproveitar a ocasião para chamar a atenção de V. Ex.^{as} para a questão colonial, para Angola, que tanto tem andado em discussão nestes ultimos tempos e cuja situação tão obscura está a-pesar-dessa discussão, porque a politiquice tem exagerado calamidades, que não existem, transformando-se em derrocadas, dificuldades que em todas as colónias e em todos os tempos teem surgido, e que os países que as possuem, se as quizerem continuar possuindo, teem de vencer. Quis chamar a atenção de V. Ex.^{as} porque hoje as nossas colónias e sobretudo Angola por ser a melhor e a maior, apenas precisa de duas coisas para se conservarem portuguezas: a de fixar muitos portuguezes que trabalhem, a de fixar muitos técnicos, porque sem eles, repito, não se erigirão os marcos que a civilização de hoje exige. Angola não está morta,

está em crise, a que a metropole tem de valer, dando dinheiro. Assim, ainda ha pouco fez a Inglaterra a sua colonia Kennia, que vendo as suas libras desvalorizadas a ponto de nem sequer os alemães da navegação que a serviam lhe pagarem, teve de pedir áquella nação, onde se governa a mais e poliuquice a menos, que a socorresse com umas centenas de milhares de libras, que só pagará quando puder, para fazer face a encargos que tomou e não pode solver com os seus próprios recursos, e que resultaram da aquisição de material ferro-viário indispensavel ao desenvolvimento do país. Assim nos diz a Inglaterra como se fazem colónias. Assim emprega a Inglaterra um capital, de que tem a certeza virá a ser reembolsado.

Dito isto, e antes de entrar propriamente no assunto desta palestra, peço licença a V. Ex.^a, para recordar um pouco da geografia de Angola na parte sul. A fronteira deste lado tem uma parte já fixada pelo rio Cunene. A cêrca de cinquenta quilómetros para o norte fica a tam falada Baía dos Tigres, que dá o nome ao caminho de ferro de que vamos falar. A mais cem quilómetros ao sul de Mossamedes. A Baía dos Tigres é uma grande baía contida entre a costa e uma longa restinga de areia com o comprimento de cerca de 28 quilómetros. É hoje um porto de pesca, com umas centenas de contos em armações e embarcações, onde vivem algumas famílias brancas com descendencia, lá nascida, que vai já na segunda geração, formando uma povoação pequena, com algumas dezenas de serviços que para ali são deportados pelos tribunais da provincia. É que a baía dos Tigres, sendo ás portas de um deserto, não tinha habitantes próprios, quando lá assentamos arraiais. Para o interior segue-se uma faixa desertica e arenosa de cerca de 180 quilómetros de largura, limitada a sul pelas montanhas de Fernando Leal, ou Alvaro Ferreira, a leste pelo rio Muende ou Imbar, afluente do Caroca, que nasce na tam falada serra da Chela e vai desaguar sob a areia um pouco ao norte de Porto Alexandre. Para norte estende-se para alem de Mossamedes, estreitando-se á medida que caminhamos para norte, por forma que em frente de Mossamedes apenas tem a largura de pouco mais de cem quilómetros. Para leste, para alem do rio Muende, entra-se no fertil e quás europeu, pelo seu clima, planalto da Huila, que segundo a directriz fixada para o caminho de ferro dos Tigres atinge a altitude máxima de 1400 metros. Desce em seguida até á fronteira leste, atravessando o Otchindjau e o Humbe em direcção ao rio Cunene, a Cafima e depois em direcção ao rio Cubango, um dos maiores de Angola, e á Rhodesia, a grande colonia ingleza do centro de Africa. Nesta direcção mede a provincia cêrca de 1.200 quilómetros.

Feita esta iniciação geografica passemos ao caminho de ferro.

Como procedi ao reconhecimento

Antes propriamente de relatar como executei este reconhecimento, desejo frizar que não segui exactamente as indicações que se encontram nos livros, especialmente os franceses, mais do nosso conhecimento. Neles indica-se um estudo preliminar sobre a carta numa escala grande, determinando provisoriamente a direcção geral do traçado e fixando certos pontos impostos pelas necessidades comerciais, industriais, economicas e, por vezes estrategicas. É este reconhecimento sobre a carta completado com o reconhecimento sobre o terreno que dá os elementos para o traçado a figurar no anteprojecto, com as características que tiverem sido fixadas e que se encontram em três dados do problema: raio minimo das curvas, rampa integral maxima, perfil transversal.

Em Africa, como de resto na maioria dos países novos, as cartas faltam, feitas em grandes escalas. A escala corrente é a de 1:200:000, ou ainda menor, mas onde apenas os portos e alguns pontos do interior estão bem determinados. Todo o restante recheio é obtido por levantamentos expeditos, nem sempre muito conscienciosos. Aqui tem portanto V. Ex.^a, o primeiro embaço para quem em Africa tenha de fazer estudos de caminhos de ferro. Não podemos fazer o reconhecimento sobre a carta, porque não há cartas. O embaço aumenta, porem, consideravelmente, quando as informações da região, por mal conhecida, divergem ou se contrariam, quando os guias se não obtêm, porque a região não é habitada. Em compensação a escolha da directriz é facilitada, porque estando incipientes e distanciados os actuais centros comerciais, industriais e economicos, o criterio a seguir é caminhar da costa para o interior pelo trajeto mais curto entre os locais, onde os mais importantes desses centros se manifestam, embora por vezes a centenas de quilómetros de distancia uns dos outros, ou então subordinarmos a considerações estrategicas para garantia da pacificação dos indígenas e para segurança contra as ambições dos vizinhos, considerações que em geral não nos levam a afastar muito daquele criterio, por a actividade commercial e industrial se fixar em regra nas regiões de maior população indigena.

Teremos então de proceder de um modo bastante diferente daquele, pelo qual se procede na Europa, onde as cartas minuciosas abundam, onde sempre se encontram guias e recursos de toda a especie. Em Africa onde nada disto se consegue, onde há regiões mal servidas de água, no trajecto que deveria seguir, onde era voz corrente que depararia ou com um deserto arenoso e

seco, que eu seria o primeiro português a percorrer e pela primeira na direcção leste-oeste, mais do que em qualquer outro local e ocasião eu teria de ser minucioso, mas rápido, sob pena de ter de deixar o trabalho em meio. Eis a razão porque necessitei de me fazer acompanhar de mais tres europeus, para executar este reconhecimento. E' que, isolado não me teria sido possível tomar nota dos dados topograficos, geologicos, da fauna e da flora e ainda pesquisar águas como era mister em dois meses e meio aproximadamente, que levei a fazer a travessia dos Tigres, ao Otchinjau, tendo de atravessar um deserto. Esses tres europeus deveriam ter sido técnicos em minas, em botânica e em zoolo-

gia. Não foi porem, possível obtê-los, porque os não havia disponíveis, nem desejos de sofrer as agruras de tal serviço. Escolhi portanto tres homens do mato, habituados ás febres, ao calor, ao sol e à sede. Dois eram officiais do exercito, o major reformado Germano Moreira, e tenente Almeida, capazes de, uma vez metidos nesta aventura ir até ao fim, atravez de todos os sacrificios, e um outro proprietario em Mossâmedes, Henrique de Moura, homem decidido, emérito caçador, já de meia idade, capaz de explorar os recursos locais em caça para nos alimentarmos se isso se tornasse necessario.

Continua

OS FUTUROS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

por DELFIM M. MONTEIRO

SERÁ possível continuar-se a irregular e deficiente rede das linhas ferreas portuguezas de forma a que no futuro ela possa completar-se para poder satisfazer às legitimas necessidades do paiz?

E' difficil responder-se, principalmente, se atendermos ás nossas lutas sociaes cujo grau de acuidade é apenas reflexo do que elas têm tomado no mundo depois da grande guerra e da terrivel revolução russa ao pé da qual a chamada grande revolução francesa parece, apenas, uma ridicula revolução de creanças!

Todos os dias vemos desenvolverem-se cada vez mais os seus perniciosos frutos e alastrando successivamente na Europa, na Asia, na Africa, na America, em toda a parte!

O mundo atravessa uma terrivel crise social como nunca houve e deante dela vemos succumbirem os restos do prestigio que a autoridade ainda tinha.

Não é preciso recordar o que entre nós tem sucedido e todos os leitores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» conhecem o que tem sofrido a disciplina do pessoal das nossas linhas ferreas, acentuando-se, principalmente, a desordem e a anarquia nos Caminhos de Ferro do Estado, mais do que os outros trabalhados pelos *meneurs*.

Não convivia para fugir á malefica acção d'estes entregar as linhas á administração de uma ou mais empresas particulares?

Só assim poderíamos, talvez, evitar o agravamento da doença que tam caro custa já ao Estado.

Ha anos, o nosso illustre e sábio director podia com orgulho e verdade dizer que a administração dos Caminhos de Ferro do Estado não era inferior à da Companhia Portuguesa. Podia-se então, contando com a sua progressiva receita liquida, basear nela os encar-

gos de um emprestimo destinado à construcção de novas linhas.

Podíamos assim, sem grandes vôos mas, tambem, sem risco ir completando pouco a pouco a nossa rede ferro viária.

Mas o que lá vae, lá vae e já não tem remedio e, por isso, se o Estado não pode hoje empregar tal processo, vejamos se não é possível, usando outros meios, completar a rede dos nossos caminhos de ferro na metropole.

Nas colonias, pelo menos na provincia de Moçambique que eu conheço por lá ter trabalhado 10 anos, sobretudo no estudo e construcção de caminhos de ferro, succede o mesmo que na metropole. E por experiencia propria posso dizer que, difficilmente, poderá com bom successo a administração do Estado construir e administrar directamente linhas ferreas nas colonias.

Lá, como cá, as questões do pessoal tomam a maior parte do tempo às direcções e difficilmente lhes sobra tempo para outros assuntos que não sejam os de mero expediente.

E se, analogamente ao que os ingleses tem feito nas suas colonias, eu supunha ha anos que devia o Estado construir e administrar os seus C. F. colonias, hoje entendo que não o deve fazer e antes procurar na administração das Companhias, mais livres da acção dissolvente da politica, a solução do problema.

E, se tal processo convem para as colonias, com mais razões ele deve ser empregado na metropole como sempre fez a Inglaterra e os Estados Unidos da America.

Vem a proposito dizer que, antes da guerra, um engenheiro americano, de reputação mundial, e cujo

nome me não ocorre agora, numa notavel conferencia demonstrou que, com excepção dos Caminhos de ferro do estado da Prussia e de outras linhas de muito menor importancia, não era renunciadora a administração do Estado.

E se, então, era assim, o que não se pode dizer hoje depois da profunda transformação que a grande guerra e a revolução bolchevista operaram no mundo?

Ninguém de boa fé ousará contradita-lo, como eu tive ocasião de ver fazer-se nalguns jornais da União Sul Africana.

Deve por isso considerar-se axioma indiscutível a administração das linhas férreas por empresas particulares.

E este facto é tanto mais evidente que começa a apresentar-se a tese de que nos caminhos de ferro — analogamente ao que succede com as estradas — não deve procurar-se receita liquida, devendo ser construídos, apenas, para bem da comunidade e simples meio de fomento.

Nas actuaes condições economicas do paiz não me parece possível, mesmo, com elevada garantia de juro, obterem-se capitaes destinados á construção de caminhos de ferro. Basta reparar para os inumeros anuncios que todos os dias se lêem nos jornaes pedindo dinheiro e solicitando-o até com a taxa de 30 %.

Algum material ferroviario, fixo ou circulante, se poderá talvez, conseguir pelas reparações alemãs.

Não me parece, todavia, que isso se possa considerar auxilio certo e eficaz para a construção das nossas linhas, mesmo, por causa do instavel equilibrio politico da Alemanha. Deve, assim, considerar-se este, aliás pequeno, recurso muito aleatorio e problematico.

Para a construcção de novas linhas férreas é preciso pois, o emprego de largos capitaes que as condi-

ções economicas do paiz difficilmente podem fornecer e menos provavel me parece que tais capitaes nos venham de fora.

Só com os recursos nacionaes se pode contar.

Vejamos, portanto, como taes capitaes se podem obter, notando, tambem, que, apezar da larga circulação fiduciária, as notas cada vez mais escasseiam na praça de Lisboa e, ainda mais, no resto do paiz.

Tem-se por vezes falado n'um aumento de circulação fiduciária, *exclusivamente* destinado a fomentar a riqueza nacional.

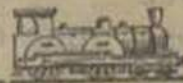
A ideia é sedutora, mesmo, porque ella permitiria ao Governo, analogamente ao que se está fazendo na Inglaterra, combater a crise do desemprego, ou *chômage*, que todos prevêem dever tomar um aspecto de maior acuidade e a que é indispensável acudir já, sem demora, atacando ao mesmo tempo o terrivel flagelo do urbanismo, semente de toda a especie de lutas sociais.

Prudente me parece, tambem, empregar o sistema com todas as cautelas, devendo para isso o parlamento votar uma lei especial para cada linha férrea a construir.

E, assim, atendendo a que, actualmente, o custo de construção por kilometro de via deve importar em cerca de 400 contos, se supuzermos de 100 kilometros a extensão do caminho de ferro, seriam precisos, para a sua construção, 40.000 contos, ou seja, com um reduzido material circulante, 50.000 contos.

O actual ministro do Comercio e Comunicações é um homem inteligente e de boa vontade e daria um bom exemplo de administração se experimentasse o processo que resumidamente acabamos de apresentar.

N'outro artigo tratarei detalhadamente da maneira como me parece conveniente pôr esta ideia em pratica.



BRINDES E CALENDARIOS

"A PATRIA"

Da Companhia de Seguros "A Patria" (Sociedade Alentejana de Seguros), em Evora, recebemos 6 interessantes folhinhas para o corrente ano.

HAARMANN & LANCHOFF

Desta firma acima, importante fabrica de papel para jornal, recebemos um magnifico calendario perpetuo.

SILVA & C.^a

Da importante fabrica de "Tecidos de Lã" de Silva & C.^a na Covilhã, recebemos três interessantes cromos (sinal para livros) que bastante agradecemos.

MIRANDA & FILHOS

Dos joalheiros portuenses Miranda & Filhos recebemos três interessantes e artisticas folhinhas para o corrente ano.

"Diário dos Açores"

O "Diário dos Açores", importante jornal de Ponta Delgada, acaba de iniciar o seu 55.º ano de existência, publicando um interessante número especial de 12 páginas, a cores, colaborado por alguns dos mais distintos escriptores continentais e açoreanos e que apresenta um excelente aspecto gráfico, de verdadeiro jornal moderno, que muito honra a imprensa das nossas Ilhas.

Entre a sua escolhida e variadissima colaboração figuram os nomes illustres de Aquilino Ribeiro, Coronel Francisco Afonso de Chaves, Marquez de Jocomé Corrêa, Comandante Botelho de Sousa, Américo Durão, Gorrêa da Costa, D. Alice Moderno, D. Maria da Camara, M. da Silva Carreiro, Ferreira de Castro, Eduardo Frias, Rebello de Bettencourt, Vitorino Nemésio, Duarte de Viveiros, Côrtes Rodrigues, etc.

Ao "Diário dos Açores", estrenuo defensor dos legitimos interesse da terra açoreana, apresentamos as nossas sinceras saudações.

Extensão ferroviária mundial em 1922

O "Archiv Fur Eisenbahwesen" de Julho e Agosto de 1924, publicou os interessantes dados estatísticos que abaixo transcrevemos, e dos quais se conclue que da soma das linhas férreas existentes em 1922, postas em seguida umas às outras, resultaria uma linha cêrca de 30 vêses maior que a circunferência do meridiano da terra.

De mais de metade da extensão dessa enorme linha é detentor o continente Americano.

América	Metros
Alaska	1.285.591
Argentina	37.258.004
Barbados	801.282
Bolívia	2.416.718
Brazil	30.094.736
Guiana inglesa	167.336
Colombia	1.489.934
Canadá	63.619.860
Chile	8.529.309
Costa Rica	878.514

Cuba	4.835.045
República Dominicana	656.472
Guiana Holandesa	59.533
Equador	1.049.068
Guatemala	986.317
Haiti	268.703
Hawaii	390.987
Honduras	899.431
Jamaica	320.191
Martínica	223.651
Mexico	26.456.787
Terra Nova	1.530.159
Nicarágua	321.800
Panamá	479.482
Paraguay	497.181
Perú	3.198.692
Porto Rico	547.060
S. Salvador	411.904
Trindade	173.772
Estados Unidos	404.562.133
Uruguay	2.659.677
Venezuela	1.061.940

Africa Sud. Alemã	2.102.963
Egypto	7.784.446
Africa Equatorial	2.482.687
Sudão Francês	2.757.826
Costa do Ouro	312.146
Kamerun	310.537
Madagascar	646.818
Maurícia	215.606
Marrocos	1.386.958
Moçambique	732.095
Nigéria	1.811.734
Reunion	127.111
Serra Leôa	539.015
Togolandia	326.627
União Sul Africana	18.463.275

Austrália	Metros
Dist. F. de Gambera	8.045
Nova Gales do Sul	8.759.396
Nova Zelandia	4.844.699
Northern Territory	318.582
Queensland	11.300.007
Austrália do Sul	5.578.403
Tasmania	1.395.003
Victoria	6.997.541
Austrália Ocidental	7.785.951

Európa	Metros
Albânia	67.578
Austria	6.337.851
Bélgica	11.090.837
Bulgária	2.613.016
Tcheco-Slovaquia	14.027.262
Dinamarca	4.965.374
Esthonia	1.432.010
Finlandia	4.289.594
França	35.549.129
Inglaterra	39.253.164
Alemanha	57.639.207
Grécia	3.190.647
Hungria	9.526.889
Italia	20.114.109
Iugo-Slavia	9.169.691
Letónia	2.847.930
Lituânia	3.119.851
Luxemburgo	537.406
Malta, Jersey, Man	109.412
Paizes Baixos	3.444.869
Noruega	3.444.869
Portugal	3.425.561
Romania	11.785.925
Russia Européa	49.557.200
Polónia	15.884.048
Espanha	15.517.196
Suecia	15.182.524
Suiça	5.346.707
Turquia	413.513

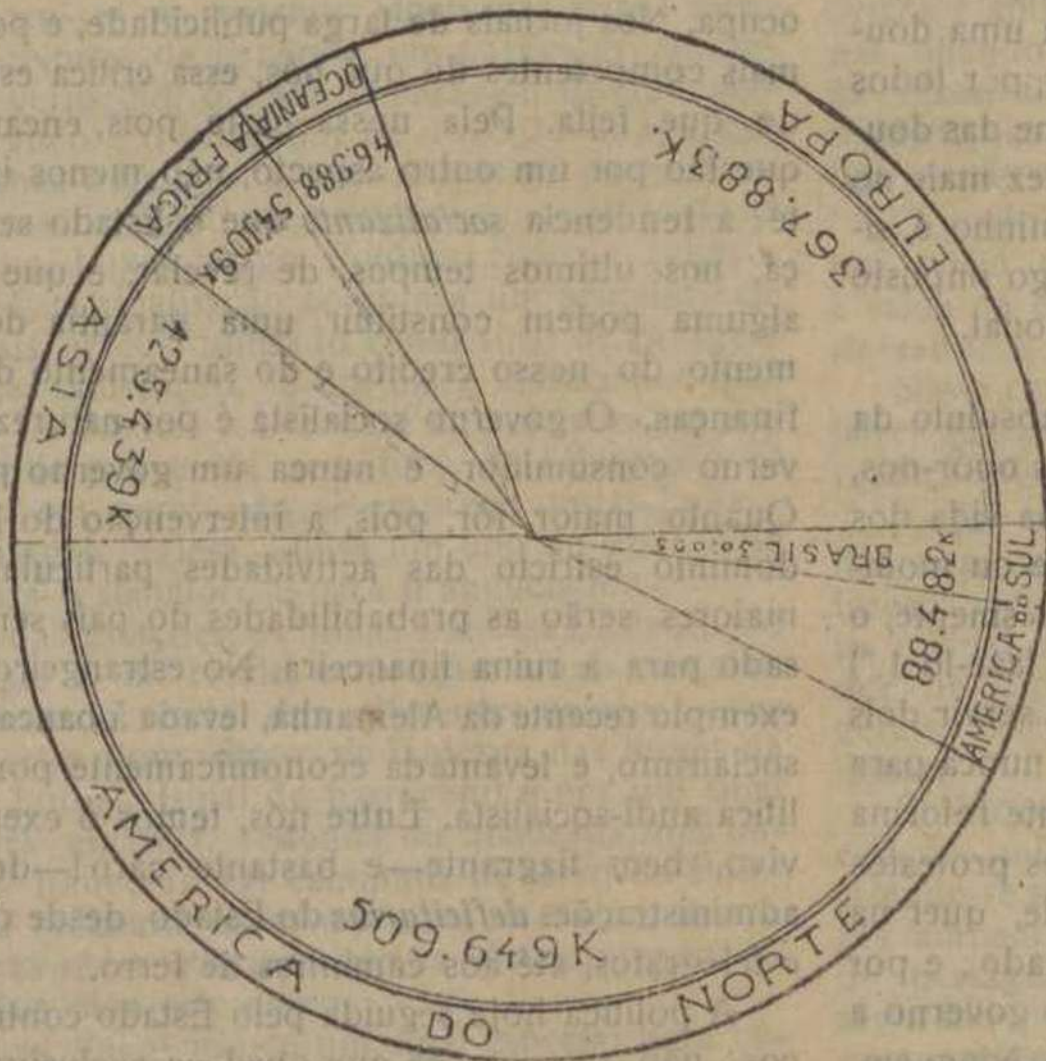


Diagrama da viação ferrea mundial em 1922

Ásia	Metros
Ásia Menor, Syria e Arabia (inclusivé Chypre)	6.160.861
Índia Inglesa	65.148.410
Ceilão	1.177.778
China	11.002.342
Cochinchina, Cambo-dje Anam Tonkin Japão (incl. Chosene Formosa)	19.764.956
Malaia (Borneo, Celebes etc.)	1.871.267
Índia Holandesa	3.028.138
Persia	564.759
Pondichéry	94.931

Índia portuguesa	86.886
Philipinas	1.303.290
Russia (Asiática)	10.548.604
Sião	2.289.607

Africa	Metros
Angóla	1.316.162
Abyssinia	796.455
Algeria e Tunis	6.789.980
Congo Belga	2.032.167
Africa Oriental Inglesa	1.369.259
Africa Central Inglesa	279.966
Africa Oriental Alemã	1.435.22

Resumo	Metros
América	598.131.269
Ásia	125.439.249
África	54.109.061
Austrália	46.987.627
Europa	367.883.369
Total	1.192.550.575

A reforma bancária e a

“liberdade de comércio,”

PER AUGUSTO DA COSTA

Não seremos nós quem venha quebrar lanças por um dogma da economia liberal, neste caso a “liberdade de comércio” que o governo veio atingir com a reforma bancária que houve por bem decretar. Sim ou não, para o Estado democratico que nos governa, a liberdade constitui um dogma? Sim ou não a livre-concorrência, a lei da oferta e da procura, a liberdade economica e a liberdade de comércio constituem, para esse Estado, outros tantos pontos de doutrina, bastas vezes proclamada? Se sim, não se comprehende que o governo queira a todo o transe interferir na vida dos bancos, limitando-os nas suas funções, imiscuindo-se na sua administração, fiscalizando a sua escrita: é um atentado à boa doutrina democratica, é, acima de tudo, um abuso d'autoridade, e é ainda, em ultima instancia, um atentado contra o senso-comum. Se não, se o Estado já não aceita como boas as doutrinas da economia liberal, que o diga duma vez para sempre e que oponha a uma doutrina caduca e anarquica uma doutrina nova e organica. O que não pode ser, por todos os motivos e mais um, é o Estado, em nome das doutrinas da economia liberal, entrar cada vez mais no caminho do socialismo d'Estado. Tal caminho é, simultaneamente um contra-senso e um jogo imposto ao livre desenvolvimento da economia nacional.

* * *

Porque não defendêmos o principio absoluto da liberdade economica, tambem não podêmos opôr-nos, em absoluto, a que o Estado intervenha na vida dos bancos. Que o Estado actualize, uniformize ou modifique a legislação bancaria, está bem. Simplesmente, o Estado, ao entrar por este caminho, deve fazê-lo 1.^o) em nome do interesse do país, e não para servir dois ou três amigos; e 2.^o) para *melhorar*, e nunca para piorar o que está. Ora, se contra a recente reforma bancaria tantos protestos se levantam, esses protestos fundamentam-se, quer na inexequibilidade, quer na inconstitucionalidade do decreto, por um lado; e por outro, nas *intenções* claras que levaram o governo a tomar uma tal medida de coacção bancaria. Ninguem, nem mesmo os mais directamente interessados—ou lesados—ninguem nega ao governo o direito de legislar sobre materia bancaria: o que se pretende, simplesmente, é que se lesgile com acerto, e se procure servir os interesses do país, em vez de os prejudicar.

Certamente, a industria bancaria, pela sua propria natureza, e pela intima ligação que existe entre ela e a vida financeira do país, precisa viver sob um *contrôle* activo e constante do Estado. A fortuna movel, é por natureza vagabunda, anonima e sem patria. A especulação, por seu turno, se é um factor constante na vida financeira do país, podendo causar-lhe serias perturbações, tem o seu correctivo natural na boa admi-

nistração e no credito do Estado—o que implica a ideia, por assim dizer, dum freio automatico aos seus desmandos. Em todo o caso, porem, estes dois factores, associados—fortuna vagabunda e especulação—são de molde a justificar uma defeza constante, da parte do Estado, da riqueza nacional. O que não se justifica, porem, é o processo de que Estado agora se serviu para a realização desse objectivo: nem a socialização da industria bancaria, nem a entrada para a direcção dos Bancos duns tantos politicos, nem a intromissão do Estado na escripta dos particulares—nenhum destes processos é bom para realizar o fim proposto. E tão pouco bons eles são, que a gente tem duvidas sobre se as intenções do governo foram, na verdade, acautelar os interesses do país. . . .

* * *

Torna-se desnecessário fazer aqui a critica, sob o seu aspecto juridico, da reforma bancaria que nos ocupa. Nos jornais de larga publicidade, e por pessoas mais competentes do que nós, essa critica está já mais do que feita. Pela nossa parte, pois, encararemos a questão por um outro aspecto, não menos interessante: a tendencia *socializante* que o Estado se não cansa, nos ultimos tempos, de revelar, e que de forma alguma podem constituir uma garantia do levantamento do nosso credito e do saneamento das nossas finanças. O governo socialista é por natureza um governo consumidor, e nunca um governo productor. Quanto maior fôr, pois, a intervenção do Estado no dominio estricto das actividades particulares, tanto maiores serão as probabilidades do país ser arremesado para a ruina financeira. No estrangeiro, temos o exemplo recente da Alemanha, levada à bancarrota pelo socialismo, e levantada economicamente por uma politica anti-socialista. Entre nós, temos o exemplo bem vivo, bem flagrante—e bastante caro!—de todas as administrações *deficitarias* do Estado, desde os correios e telegrafos, até aos caminhos de ferro.

A politica hoje seguida pelo Estado contra os Bancos, não nos parece que obedeça exclusivamente ao desejo de colocar dois ou três amigos em bons logares; obedece tambem ao proposito de ter ao dispôr do Estado as estamparias dos Bancos emissores, sabido como é que o Estado costuma cobrir os seus *deficits* a mais com o papel saído dessas estamparias. O mal assim, complica-se, portanto. E mais uma rasão, por isso mesmo, para que não vá por diante nos seus efeitos. Tal como está, o Banco de Portugal ainda pode opôr uma certa resistencia às exigencias perdularias do Estado; amanhã, porem, com o Estado dentro da sua direcção—o Banco não será mais do que uma secção do ministerio das finanças. E é isso, exactamente, o que é preciso que não aconteça.

DA QUESTÃO DOS SINAIS FIXOS DA VIA

(Resumo do relatório de M. Laigle, Engenheiro chefe da Via da Companhia do «Midi»,
apresentado à Associação Internacional dos Caminhos de ferro).

I — Sinais

A sinalização francesa emprega um grande número de sinais, diferindo pela forma e côr. tendo, em geral, a sua origem no código de sinais. Assim, no que se refere às linhas principais, disco vermelho, o sinal de paragem absoluta; de quadro de xadrês vermelho e branco, o de afrouxamento de marcha, que são do tipo bandeira; o semáforo de paragem de bloco e o indicador de direcção das agulhas, que são do tipo de palheta; e também o sinal anunciador verde e branco, de criação mais recente.

Porém, nem todas as linhas usam estes sinais: a companhia de Paris-Orleans não emprega o disco vermelho; a de Paris-Leão-Mediterrâneo não emprega o anunciador vermelho-branco; o *Midi* não emprega o semáforo porque adoptou o bloco automático com sinais "fechados", e o Norte faz uso dum sinal especial—o anunciador de palheta dos semáforos de bloco.

Encontram-se os mesmos sinais nas linhas espanholas; o Norte de Espanha, em particular, emprega o disco vermelho, o sinal de paragem absoluta vermelho e branco e o indicador de direcção de agulhas.

Nas linhas francesas, é preciso pôr de parte as da Alsacia e Lorena, que teem a sinalização semelhante às da Finlândia, Luxemburgo, Polónia, Suiça e Tchecoslováquia. Esta sinalização comporta um semáforo de um ou mais braços, utilizado como sinal de paragem e como de bifurcação, e um disco anunciador que, nas linhas da Alsacia e Lorena é completado por um braço quando serve de semáforo de bifurcação. O anunciador em geral não se emprega nestas linhas.

A sinalização inglesa, utiliza um tipo de sinal, o de palheta, para o semáforo e para o anunciador.

Dentro das estações, as linhas francesas, à excepção das de Este e do Norte, empregam sinais especiais para autorisar a saída dos diferentes desvios; estes sinais constam dum disco de lanterna nas linhas da Alsacia e Lorena (sinal de barragem) e por um sinal de bandeira amarela, redonda ou quadrada, nas outras linhas francesas. Os caminhos de ferro da Polónia e os da Finlândia usam um sinal de barragem.

As outras rédes que inquerimos não empregam sinais especiais para este efeito.

Nalgumas linhas usa-se um sinal especial para comandar as manobras de recuo.

II — Principios de sinalização

Ocupar-nos-hemos apenas das linhas providas de aparelhos de "Block-system", que são geralmente empregados nas linhas de circulação rápida, deixando de lado as linhas equipadas de bloco automático, que constitue objeto de um estudo especial.

O regime permissivo é o empregado com mais frequência nas redes francesas. O regime de bloco absoluto não se encontra em França (as linhas da Alsacia e Lorena são excluídas) senão na linha Paris-Orleans e em certas linhas do Estado, se exceptuarmos alguns ramais de caracter especial.

Além do semáforo, a sinalização dum posto de

bloco comporta ou um único bloco vermelho, utilizado simultaneamente como annunciador e como sinal de cobertura dum combóio parado pelo semáforo (Paris-Leão-Mediterrâneo e a maior parte das linhas do Estado), ou um annunciador único, a proteção dum combóio parado pelo semáforo estando considerado como assegurado pelo semáforo precedente (Norte) ou os dois sinais, disco vermelho e annunciador, tendo cada um as suas funções distintas (Este). A Companhia de Paris-Orleans, ainda que applicando o regime do bloco absoluto, assegura além disso a cobertura dum combóio parado pelo semáforo, por meio de um sinal especial, o quadro de xadrês vermelho e branco que normalmente não é manobrado após a passagem dos combóios.

Os semáforos e os sinais vermelhos-brancos são sempre munidos de petardos, e por vezes de pedais de paragem quando constituem cabeças de bloco; os discos vermelhos têm sempre pedais de fechadura automática e isto algumas vezes nos annunciadores; os discos e annunciadores são sempre repetidos às máquinas quando são ultrapassados fechados. Finalmente, às vezes, além dos encravamentos habituais de continuidade, os pedais de saída não permitem fazer via livre senão com a intervenção do combóio.

O posto duma gare secundária é semelhante a um posto em plena via. O semáforo é estabelecido à saída da estação e por vezes é estabelecido um sinal de xadrês à entrada.

Nêste caso, certas linhas admitem a entrega de via livre quando um combóio estaciona na gare sob a proteção dos aparelhos.

Assim se encontra sucessivamente o disco vermelho para proteger um combóio parado diante de bifurcação, o annunciador, o disco verde de afrouxamento, o sinal de xadrês, o semáforo de bloco e o indicador de direcção. Estas disposições nem sempre são gerais, certos sinais não são utilizados em todas as linhas.

O bloco é interrompido à passagem nas grandes estações, salvo nas da linha do Norte. Esta interrupção estende-se por vezes até os postos extremos; outras vezes também é limitada aos postos que enquadram a gare de passageiros. O espaçamento das circulações é assegurado pelos sinais que protegem as manobras e os encravamentos entre portos realisam a sua ligação.

Não ha geralmente intervenção dum chefe de serviço para autorisar os movimentos; existem no entanto, algumas instalações com posto central commandando ferrolhos estabelecidos em certas alavancas dos postos de manobras. O uso de circuitos de via desenvolve-se cada vez mais.

Comparada a sinalização francesa com a sinalização da maior parte dos países da Europa central, apresenta uma grande simplicidade, que resulta do pequeno número de sinais utilizados. Tomemos como tipo de sinalização a linha de Alsacia Lorena.

O bloco é absoluto. Um posto de plena via comporta dois sinais: semáforo e annunciador. Com efeito, os limites de cantões coincidem quasi sempre com as extremidades duma estação e o bloco é interrompido

neste intervalo. Ha sempre intervenção do chefe de serviço para abertura dos semáforos de entrada e de saída, que estão normalmente fechados; e ha tambem a intervenção do combóio, duma parte, depois do funcionamento do semáforo de entrada, para dar a via livre ao posto de saída da gare precedente, e doutra parte, para a *mise* automática em paragem do semáforo de saída. Um aparelho central assegura as comunicações com os postos de entrada e de saída da gare.

A sinalisação duma bifurcação não difere da dum posto de plena via, senão na substituição dum semáforo habitual por um de muitos braços; a direcção dada é indicada pelo número de palhetas inclinadas. A rede d'Alsacia e Lorena completa esta sinalisação com o estabelecimento, sobre o anunciador, dum braço que é apresentado quando a direcção dada corresponde a um ramo desviado.

A sinalisação duma grande estação é a mesma, em princípio, que a duma estação secundária. O que é para registar, é o aparelho central por meio do qual se exerce a acção do chefe de serviço.

Semáforos intermediários são estabelecidos segundo as necessidades para assegurar a protecção dos movimentos na extensão da gare.

A complicação da sinalisação francesa é devida, não só ao emprego do regime permissivo, mas tambem às linhas francesas terem querido adoptar uma sinalisação completa, quere dizer, suscetível de dar a um maquinista todas as indicações úteis relativas ao seu percurso.

Quanto ao modo de explanação geralmente em uso nas estações francesas, comparada ao que utiliza sistemáticamente um posto central, parece corresponder uma economia importante de mão d'obra. A liberdade deixada aos agulheiros permite talvez obter uma grande rapidês para a preparação dos itinerários. Os dois sistemas têm as suas vantagens e os seus inconvenientes.

III — Forma dos sinais de dia e de noite

A preocupação de dar aos sinais uma bôa visibilidade, deve dominar a escolha das formas e aparências a dar aos sinais; é necessário que os sinais sejam percebidos a grande distância e sejam nitidamente caracterizados.

A maior partes das administrações fixam uma distância mínima de visibilidade. Em França uma duração de visibilidade de dez segundos, pelo menos, é imposta para os discos e anunciadores; nos outros países a distância mínima varia geralmente de 100 a 200 m. e atinge por vezes 500 m. Como medidas complementares das finhas francesas os sinais de paragem absoluta são munidas de petardos e os sinais avançados (discos e anunciadores) são repetidos às máquinas quando os ultrapassam fechados.

Os sinais de dia são do tipo de palhetas ou do tipo de bandeira. A comparação dá logar às considerações seguintes. E' geralmente admitido que a inibibilidade de paletas é melhor; a visibilidade dos sinais de bandeira dá no entanto satisfação às linha que as utilizam.

Tem, contudo, um real interesse a indicação positiva que dá um sinal de palhetas à via livre; umas disposições especiais (*écran*), em certas linhas permitem tornar um sinal de bandeiras sempre aparente. Emfim, se o sinal de palhetas permite agrupar facilmente vários sinais num só mastro, não permite pelo contrario, estabelecer tão nitidamente como o topo da bandeira diferenças muito nítidas entre os diversos sinais. Em resumo, os dois tipos de sinais são suscetíveis de dar plena satisfação.

De noite, o emprego de fôcos luminosos directos ou reflétidos num espelho, é geral para os sinais principais das linhas de circulação rápida, à excepção dum único sinal, o anunciador do semáforo do Norte. A iluminação duma bandeira ou duma palheta por reflexão ou por transparência não é utilizada senão para os sinais que não exigem uma forte visibilidade.

Apezar dos inconvenientes geralmente reconhecidos da luz branca, o seu emprego é ainda preceito geral. A supressão da luz branca conduz a introduzir outra côr além do vermelho e do vêrde; o amarelo tem sido adoptado, conquanto as linhas que têm admitido esta côr se declarem satisfeitas, os que têm conservado a côr branca julgam pelo contrario, que o amarelo é difficil de distinguir bem a todas as distâncias; nenhum dêles assinala mais do que os accidentes se produziram em consequência da confusão com fôcos luminosos extranhos ou rutura dos vidros de côr. Algumas redes que utilizam a luz branca preconizam os fôcos de relampago.

A iluminação a petróleo é quasi exclusivamente a adoptada. Na Finlandia adoptam a luz de acetilénio, com relampagos; está em experiência em muitas linhas. A iluminação electrica vae-se generalizando pouco a pouco, principalmente para sinais das estações; contudo as suas applicações são ainda muito restrictas. Os fôcos com lampadas de 12 velas dão bons resultados,

IV — Sinais luminosos de relampago

Os sinais luminosos de relampago não são ainda empregados em geral senão nas instalações de experiência.

A sua visibilidade foi vencida em todos os tempos como satisfatória. Na rêde do Estado francês foi feita uma applicação interessante numa secção de linha onde os sinais são muito numerosos, à entrada de Paris-Saint-Lazare. Tambem nas linhas de Mandchuria Meridional são empregados estes sinais numa secção que comporta 70 sinais.

Os sinais intermitentes ou de relampago parece apresentarem um real interesse para a simplificação da sinalisação nas proximidades das grandes gares. Fóra das gares, o emprego dêstes sinais parece limitado em virtude da energia eléctrica que o seu fornecimento exige.

V — Bloco automático

Com excepção dos Caminhos de ferro da Mandchuria Meridional, só as linhas francesas têm applicado o bloco automático. A maior parte das instalações feitas são recentes; constiuem experiências a que as difficuldades de mão de obra consecutivas da guerra têm prestado com particular interesse.

O Midi todavia tem em serviço o bloco automático ha mais de vinte anos em 655 quilómetros de dupla via.

O bloco é do sistema Hall de corrente contínua; a via é normalmente fechada. Os sinais são de um tipo especial; são constituídos por dois meios-oculos encerrados numa caixa de vidro que giram em torno dum eixo sensivelmente vertical. O funcionamento e a visibilidade destes sinais são muito satisfatórios. O Midi fez além disso, a título de experiência, uma instalação de bloco automático de corrente alternativa na previsão da transformação do bloco de corrente contínua nas suas linhas cuja electrificação, com corrente contínua ou tracção, está proxima.

As outras linhas francesas, Paris-Leão-Mediterrâneo, Cinturas de Paris, Estado, Este, Paris-Orléans e

Norte tem todas realizado nos últimos anos, instalações de ensaio, mais ou menos extensas, que apresentam muitas vezes entre si diferenças interessantes, já pelo programa de exploração, já pelo tipo dos aparelhos.

Estas instalações funcionam com corrente contínua, á excepção apenas de uma das linhas do Estado. Estão todas sob o regime de via livre.

Deve-se citar também o Metropolitano de Paris que, desde 1914, equipara 81 quilómetros de via dupla com bloco automatico, parte com corrente contínua, parte com corrente alternada.

Finalmente a rede da Mandchuria Meridional estabeleceu o bloco automatico de corrente alternada numa secção de 50 quilómetros de linha em via dupla.

A maior parte destas instalações são de data muito recente para que possam fornecer resultados estatísticos interessantes, no que respeita o número ou natureza dos accidentes excepto, o Midi e o Metropolitano, mas esta última linha, pela seu caracter especial, não

permite que os resultados que têm obtido possam ser encarados pelos outros. O Midi, pelo contrario, fornece nma base de apreciação interessante. O número de confusões do bloco automatico produzido nesta linha durante o ano de 1923 foi de 22 por 100 000 movimentos de sinais; este foi sucessivamente de 35 e de 28 no início da sua applicação. Os resultados actuais, alem de satisfatórios, podem considerar-se como representando o que se pode esperar duma instalação desta natureza em exploração normal.

A escolha a fazer entre os dois regimens de exploração, em via livre ou em via fechada, depende de diversas considerações das quais nenhuma parece decisiva; as numeroas experiências que se estão fazendo actualmente permitirão talvez poder-se formular uma breve uma opinião sólida a este respeito o mesmo sucede com outras questões importantes, o estudo da bloco automatico sugere: fio de retorno, natureza das pilhas, tipo de corrente de via alternada ou contínua.



Publicações recebidas

Banco, Ferrocarriles Industria y Seguros.—Eléctricidade, Comércio, Obras Públicas, Metalurgica, Navegacion, Agricultura, Aduanas, Minas y Transvias. Recebemos o n.º 1 referente a 10 de Janeiro.

Congrés des Chemins de Fer. (Bulletin de l'Association Internationale du).—Recebemos o n.º 385 Vol. VII n.º 1 desta interessante revista com 290 paginas com interessantes artigos com alguns mapas. O n.º é referente a Janeiro.

L'Energia Eléctrica.—Revista mensal.—Director Eng. Carlo Bobomi. Milão — Recebemos os fasciculos III do volume I. Magnifica capa a côres, com 118 paginas de texto em papel couché com lindas gravuras.

Asylo de D. Pedro V.—Recebemos o relatório de contas do Conselho Director referente aos anos de 1923 e 1924, mencionando o seguinte resultado da eleição realisada em 27 de Abril de 1924.—Mesa da Assembleia Geral—Presidente—Augusto da Silva Carvalho—Vice-presidente—Rodrigo Aboim Ascensão—Secretários—Antonio José de Sousa Junior e Jose Almeida Pinto d'Araujo—Comissão revisora de contas—Augusto Antonio Borges, João Vinhã e Raul Eduardo da Silva Couto—Conselho Director—Alfredo de Albuquerque, Antonio José Pereira Junior, Antonio Luiz Pereira de Miranda, Guilherme Augusto Coelho, João da Motta Gomes Junior, José d'Assis Camilo e Manoel Antonio Moreira Junior.

Brazil-Ferro-Carril.—Revista semanal de transportes, Economia e finanças. Director Abner Mourão.

Insere artigos interessantes como por exemplo A Produção de fibras no Pará de Alves de Souza, artigo sôbre Sacadura Cabral.—Recebemos os n.ºs 374, a 378.

"A. B. C."—Recebemos os n.ºs referentes a 18 e 25 de Janeiro. O primeiro destes dois números é dedicado à memoria de Sacadura Cabral e o segundo insere magnificas gravuras.

Revista Tecnica delle Ferrovie Italiane—Volume XXVI de 15 de Dezembro do ano findo.

Boletim do Trabalho Industrial.—N.º 122. Inquérito sôbre a alteração da Hora legal. N.º 123. Relatório dos serviços das Circunscrições industriais no ano de 1921.

Nação Portuguesa.—Revista de Cultura nacionalista—Director Antonio Sardinha, N.º 1 da 3.ª série—como os números anteriores este primeiro da 3.ª série, vem recheiádo de excelentes artigos devidos à pena de Antonio Sardinha, Augusto da Costa, Castelo Branco Chaves, Rolão Preto e outros distintos escritores.

Revista Internacional de Dun (Edição Portuguesa).—Recebido o n.º 3 vol VI de Dezembro ultimo.

Bulletin de l'Association Internationale du Congrés des Chemins de Fer.—Foi recebido o n.º 12 referente ao mes de Dezembro findo. Insere interessantes artigos sobre Caminhos de Ferro com algumas gravuras, Falta-nos o n.º 2 desta revista para a nossa coleção.

Gaceta de los Caminos de Hierro.—Revista Técnica y Profesional. O n.º 3.426 de 20 de Dezembro, traz o seguinte sumário: España ferroviária en 1913 y 1923.—Ferrocarriles españoles.—Ferrocarriles extranjeros.—Guia de los accionistas.—Documentos oficiales.—Ingressos de los ferrocarriles. Recebemos o n.º 3.427 de 1 de Janeiro findo.

VIAGENS E TRANSPORTES

Armazenagem de mercadorias nas estações da C. P.

Com data de 30 do mês findo publicou a C. P. um Aviso segundo o qual a partir dessa mesma data, é concedida a armazenagem gratuita durante dez dias nas suas estações, com excepção das de Lisboa C. S., Alcântara-Terra e Mar, Cais do Rego, Braço de Prata, Coimbra e Gaia, às mercadorias depositadas para serem expedidas em vagões completos de carga normal de 10 toneladas, até o máximo de 40 toneladas por cada expedidor. Para as mercadorias a carregar em vagões de carga superior a 10 toneladas é aquele prazo ampliado proporcionalmente ao número de toneladas excedentes a 10.

Esta concessão aproveita tanto para as remessas a expedir em vagões da Companhia como em vagões particulares.

Para as remessas de cascos vazios é, pelo mesmo Aviso, elevado ao dôbro o prazo de armazenagem, nas estações de chegada, estabelecido na Tarifa de Despesas Acessórias.

Estas importantes medidas que representam um grande benefício para o comércio, deve ser recebido com grande satisfação pelo público, não só pelo que ela representam de facto, como também dão a impressão de que a Companhia já pôde começar a trabalhar um pouco mais desafogadamente entrando no caminho da concessão de facilidades aos transportadores, como procedia antes da guerra.

Consta-nos que outras resoluções também importantes para facilitar o desenvolvimento do tráfego vão ser tomadas que hão de ser recebidas com geral aplauso.

Esta atitude da C. P. que, por sua iniciativa, sem terem sido necessárias solicitações dos transportadores para obterem concessões semelhantes às que haviam terminado desde o principio da guerra, mal a situação lhe proporciona começa a pô-las em pratica, é digna dos maiores louvôres.

A autonomia dos caminhos de ferro da Belgica

Nos fins de Julho do ano findo a Camara belga aprovou, por unanimidade, o projeto do governo relativo à autonomia financeira dos Caminhos de Ferro, já apresentado ao Parlamento em Fevereiro.

Em 1923 as receitas dos caminhos de ferro belgas atingiram 1 227 milhões de francos.

Em 1919 e 1920 as receitas foram baixando e em 1921 ficaram reduzidas a 80 milhões em 1922 a 50 milhões. O balanço de 1923 prevê para 1924 um augmento a 12 milhões.



Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios.—Acha-se a concurso até o dia 7 de Março próximo, a adjudicação da exploração desta linha, cujo contrato de concessão caducou em Maio do ano passado, não tendo sido prorrogada a sua validade, pelo que desde então se encontra paralizada.

O *Diário* de 5 do mês passado publicou a portaria autorizando o concurso, e o respectivo anúncio para a exploração pelo prazo de 60 anos.

A praça para a referida adjudicação está anunciada para o dia 7 de Março às 13 horas.

Cais do Sodré a Cascais.—Foi aprovado por portaria de 7 do mês passado do Ministro do Comércio, o projecto de rectificação do troço da linha de Cais do Sodré a Alcântara-Mar, elaborado pela comissão que para esse fim fôra nomeada em Junho de 1924.

Oxalá que a sua execução se não faça esperar muito.

Sintra-Praia das Maçãs.—Pelo Ministério do Comércio e Comunicações foi autorizada a exploração da instalação eléctrica da sub-estação sita na Ribeira de Sintra, pertencente à Companhia Sintra-Atlântico destinada a alimentar a rede de tracção eléctrica de Sintra à Praia das Maçãs, devendo ser feitas umas pequenas modificações na instalação que vêm indicadas na portaria publicada no *Diário do Governo* de 15 do mês passado.

Vale do Cavado.—No dia 18 do mês findo inauguraram-se os trabalhos de construção desta linha, na Póvoa de Varzim. A iniciação dos trabalhos a que assistiram as autoridades civis, o capitão do Porto, representantes da Camara Municipal e da Associação Commercial de Braga, fez-se no meio do maior entusiasmo.

Lavra, por este motivo, grande regosijo entre os povos servidos pela nova linha que deve ir de Póvoa a Braga e a Guimarães.

Apeadeiro de Fogueira.—Segundo uma portaria publicada no *Diário do Governo* de 23 do mês passado, o apeadeiro em construção na linha do Norte a que havia sido primitivamente dado pela C. P. o nome de Paraimo—Fogueira, denominar-se-há simplesmente Fogueira.

Caminhos de Ferro do Estado.—Segundo o último boletim publicado no *Diário do Governo*, as receitas das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro no ano de 1924 foram as seguintes:

	Passageiros	Mercadorias g. v e p. v.	Total
Sul e Sueste . . .	16 536.413\$39	34.256.658\$85	50.795.072\$24
Minho e Douro . .	17 213.290\$02	26.814.950\$56	44.028.240\$58
Total	33.751.703\$41	61.071.609\$41	94.823.312\$82



Linhas Inglesas.— Segundo refere a *Railway Gazette* está dando magníficos resultados o emprego dos vagões metálicos de 40 toneladas de carga, de propriedade das empresas mineiras, nos transportes de carvões minerais.

Recentemente fez-se um combóio com 50 desses vagões saídos das oficinas de Gloucester a Aberpergwn para as minas da casa "Vale of Neath", que são destinados a transportar carvão para Port Talbot e Swansea.

Em Cardiff já se construíram instalações para manejar este material assim como em Queen's Dock.

Várias empresas mineiras vão adquirir este material para assim obterem dos caminhos de ferro uma redução de 5 % nos preços das tarifas de transporte do carvão.

O emprego dos vagões de 40 toneladas deverá contribuir fortemente para o desenvolvimento não só da indústria mineira como da dos caminhos de ferro que verão o seu tráfego aumentar grandemente.

Linhas italianas.— A Conferência Internacional de Horários de Caminhos de Ferro que recentemente reuniu em Napoles, resolveu acelerar doze horas a marcha dos expressos que ligam a Inglaterra, a França e a Suíça com a Europa Central, via Itália.

Linhas russas.— Deve brevemente ser estabelecido um serviço ferroviário directo entre Wadivostock e Paris.

Linhas tchecoslovacas.— Os caminhos de ferro da Tchecoslovaquia estão estudando um projeto de electrificação das linhas da região de Praga.

Primeiramente proceder se há à electrificação de 453 quilómetros de linhas afluentes a Praga, estabelecendo-se a Central em Moldan, proximo da capital, que disporá de uma potência de 19.000 cavalos, que se reputam necessários para assegurar o serviço normal.

A secção de Pilsen a Praga, será a primeira a electrificar-se. Por esta linha transitam por mês uns 40 milhões de toneladas de mercadorias.

As fábricas já existentes podem fornecer a energia necessária.

Serão empregadas três espécies de locomotivas: uma para os expressos da velocidade de 100 km. à hora, com 300 toneladas de carga; outra para os combóios de igual carga a 90 km. à hora, e outra para os combóios de mercadorias de 60 toneladas de carga a 60 km. à hora.

Linhas brasileiras.— Os prejuizos causados pela revolução de Julho do ano findo nos caminhos de ferro da Companhia Paulista estão calculados em mais de 800 contos só no que respeita o material destruido não contando com os prejuizos resultantes da paralização do tráfego que ascende a mais de 300 contos.

A Companhia Mogiana sofreu tambem prejuizos que devem atingir uns 2.000 contos; a Companhia do Noroeste além dos enormes prejuizos no material, foram roubados 5.200 contos em dinheiro, além das mercadorias que se encontravam nos cais que foram saqueadas, e a Companhia Sorocabana sofreu tais prejuizos que nem sequer ainda poudé determiná-los.

Comissão para definir o que deve entender-se por material fixo e circulante, para efeitos aduaneiros

Pelo Ministério das Finanças foi publicada uma portaria nomeando uma comissão composta dos Srs. Joaquim de Lima e Cunha e Roque da Fonseca, vogaes do Conselho do Serviço Técnico Aduaneiro, e Pedro Joyce Diniz, Engenheiro da C. P., para definir e especificar o que deve entender-se por material fixo e circulante não especificado, para caminhos de ferro, tributado pelos artigos 829 e 612 da pauta de importação.

Tribunal arbitral

Foram nomeados árbitros por parte do governo, para o tribunal arbitral que em breve terá de reunir para decidir a questão suscitada entre o governo e a Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares que exploram as linhas de Salamanca a Barca d'Alva e a Vilar Formoso, os Srs. Engenheiro Antonio Vicente Ferreira, e Professor Francisco Antonio Correia, Director do Instituto Superior do Comércio.

BANCO DE PORTUGAL

O Conselho Geral do Banco de Portugal, em legitima defesa declara publicamente:

1.º) — Que nenhum dos seus vogais, com auctorização ou mesmo simples conhecimento do Conselho, ofereceu ao Estado o direito de nomear quatro Directores, reformando-se para isso os Estatutos.

2.º) — Que nunca se preocupou com as ideias politicas dos seus clientes, atendendo sempre e unicamente á respeitabilidade das firmas.

Os vogais do Conselho Geral do Banco de Portugal afirmam pela sua honra a verdade do que dizem e que estão prontos a provar em qualquer campo.

Lisboa, 20 de Janeiro de 1925.

O Conselho Geral do Banco de Portugal

Rodrigo Afonso Pequeto, J. Motta Gomes Junior, Antonio Serrão Franco, Guilherme de Souza Machado, Ruy Ennes Ulrich, Antonio J. Pereira Junior, J. Lobo d'Avila Lima, Fernando Emygilio da Silva, Manuel Antonio Moreira Junior, José Caeiro da Motta, J. Theotonio Pereira Junior, Manuel Casal Ribeiro Carvalho, Ramiro Leão, Antonio Faria Carneiro Pacheco, José d'Assis Gamilo.

— A Companhia Paulista pediu autorização ao governo para inaugurar o prolongamento da linha férrea de Piratininga a Cabralia.

— As companhias Paulista, São Paulo e Minas, do Monte Alto e São Paulo de Goyaz pediram ao governo um aumento de 1,5 % nos preços das tarifas, afim de poderem dar cumprimento à lei das aposentações dos empregados ferroviários.

— As receitas da exploração da Rede Sul-Mineira no período de Janeiro a Setembro do ano findo atingiram a cifra de 7.224.815\$592, a qual apresenta sobre a de igual periodo do ano anterior um excesso de 942.380\$937.

Aparelho preventivo contra as tempestades

Quando uma tempestade chega de dia a escurecer o céu, é necessário prender as luzes nas casas, nas oficinas ou nos estabelecimentos comerciais. A central abastecedora de luz deve então prover imediatamente esse aumento repentino de exigência de corrente mesmo que nesse instante uma grande parte das suas máquinas geradoras não esteja funcionando.

E' preciso um lapso de tempo bastante considerável para pôr em marcha uma geradora, fazer-lhe alcançar a velocidade necessária e têr a corrente bastante para a distribuição. Portanto, se a central pudesse saber de antemão que uma tempestade a setenta e cinco ou cento e cinquenta quilómetros de distância se dirige para ela, ser-lhe-hia fácil pôr a andar as máquinas e dispor da corrente necessária antes das nuvens se terem acumulado sobre o lugar em que está instalada.

O aparelho para esse fim é perfeitamente prático e já está sendo utilizado por algumas empresas de electricidade.

A sua construção baseia-se em certos princípios que a descoberta da telefonia sem fios pôs em relêvo.

Uma das coisas que mais incomodam o dono de um receptor sem ambar é a perturbação causada na atmosfera pelas tempestades proximas ou distantes o que tem sido objecto de grandes estudos por parte dos inventores de tais aparelhos que poderam eliminar esse inconveniente. Por outro lado, essas mesmas perturbações podem ser utilizadas para descobrir a proxima chegada de uma tempestade, de maneira que, o que para auditório do radiotelefone é um inconveniente, é para as centrais de electricidade uma vantagem.

O *Electrical World* de 1 de Novembro último descreve um aparelho detector de tempestades que está funcionando na central da Union Gas & Electric Company de Ciminuati. A arteria é ligada a um coesor de modo que dois electrosinans muito sensíveis servem de relais, tendo além disso uma lampada duma campaihas electricas alimentadas por uma bateria de pilhas sêcas.

Ao aproximar-se uma tempestade a certa distancia, a luz acende-se e a campainha começa tocar pouco mais ou menos uma hora antes de chegar a tempestade. Dessa maneira, os empregados da central têm tempo mais do que suficiente para pôr a funcionar as máquinas antes de que surja a exigência da corrente excepcional.

Uma locomotiva eléctrica para grandes rampas

Na Exposição ferroviária recentemente realisada em Leddin, a casa A. E. G. apresentou uma locomotiva eléctrica para combóios de passageiros e mercadorias das linhas montanhosas da Baviera e Silésia.

Esta máquina pode rebocar combóios de merca-

O trafeço de passageiros e a exposição britânica

Durante os sete mezes em que a Exposição do Imperio Britanico esteve patente; só a Companhia de L. M. S. R transportou quatro milhões de passageiros para a sua estação de Wembley; e se contarmos os que foram para Euston | St. Pancras, essa cifra eleva-se a seis milhões, setecentos e cincoenta mil passageiros, tambem, parece confirmar-se, que foi a Exposição Britanica que teve maior concorrência.

Além do serviço ordinário, a referida Companhia teve que pôr em circulação 2.882 combóios especiais, muitos dos quais das capitães de provincias as mais afastadas. Para maior comodidade dos passageiros, os combóios eram providos de vagões-restaurantes, empregando-se muitas vezes 250 creados e moços diariamente para este serviço.

O número de refeições servidas nos combóios durante o periodo da Exposição, excedeu a 1.220.000, ou seja um aumento de mais de um quarto de milhão, sobre os correspondentes ao mesmo periodo de 1923.

Metropolitano de Barcelona

Foi inaugurado no mês passado o primeiro trôço do metropolitano de Barcelona que vae desde a praça de Catalunha a Esseps. A empresa d'este metropolitano fez um acôrdo com a companhia dos Caminhos de Ferro que fez um acôrdo com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte para um serviço combinado de forma a que os combóios das secções que vão ser electrificadas desde Manreza e Vich a Barcelona cheguem até a praça da Catalunha, onde os passageiros poderão, na estação central subterrânea, tomar os combóios de ou para as linhas que afluem a Barcelona.

dorias de 1.200 toneladas de carga em rampas de 1 por 200, a uma velocidade de 26 km. por hora, ou combóios de passageiros de 500 toneladas, a 49 km., sendo a sua velocidade máxima de 56 km. por hora.

A máquina tem três corpos e 12 rodas, em dois grupos de seis rodas cada; os motores são duplos, do tipo multipolar, e estão colocados depois do primeiro jogo de rodas em ambos os sentidos, efectuando-se a transmissão do movimento por meio de blicos simples.

Na secção central da locomotiva ha um transformador de óleo para um rendimento de 2.050 K. V. A., sendo a sua tensão de 14.000 voltes, incluidos 250 K. V. A. para a calefacção.

Os freios são de ar comprimido, e para regular o seu funcionamento e o dos pantógrfos, ha um motor compressor capaz de produzir 900 pés cubicos de ar comprimido.

A locomotiva é de 1.500 voltes a 16 2/3 períodos por segundo, e o seu peso em ordem de marcha é de 115 toneladas.

O balanço da Companhia Danubio-Sava-Adriático

A Sociedade *Sudbahn* desde 1918 que não publicava nenhum balanço. Transformada em Sociedade dos Caminhos de ferro Danubio-Sava-Adriático, em consequência do acordo concluso em Roma em 1923 pela Itália e as potências nascidas do desmembramento do império Austro-Hungaro, publicou recentemente o seu balanço em 31 de Dezembro de 1923.

As linhas ferroviárias situadas em território italiano, austriaco e yugoslavo são exploradas pelos estados interessados, ficando, porem, sendo propriedade da Sociedade. Apenas as húngaras são exploradas pela Companhia.

Todas as linhas figuram no balanço pela sóma de 54 950.000 francos-ouro.

O activo total, incluindo material oficinas, etc, e os depósitos de dinheiro nos bancos ascende a 86.074.882 francos-ouro. O passivo (capital-acções) figura por 291 milhões de francos-ouro, correspondente a 40 francos por acção.

Um excavador para trabalhos de irrigação na India

A casa Ruston & Hornsby, de Lincoln (Inglaterra), construir recentemente um excavador de grande potência destinado a ser utilizado numas grandes obras que vão em breve ser iniciadas para a irrigação de uns grandes tratos de terreno no Indostão.

Este aparelho, que tem a forma de uma grande grua de vapor, peza ser montado na sua plataforma 300 toneladas. Pode cavar uns 300 a 400 metros cúbicos de terra por hora, equivalente ao trabalho de 300 homens, depositando-a a uma distância de 200 pés do centro da máquina, o que corresponde a cavar sete ou oito metros cúbicos de terra e depositá-la a 200 pés de distância do ponto onde a tomou, em menos de um minuto.

Pode ser também utilizada como guindaste, levantando o seu braço, que tem 36,5 de comprimento, volumes do peso de 22 toneladas num raio de 125 pés. E' montada numa plataforma com carretos Swivelling e pode facilmente transportar-se de um sítio para outro. A sua caldeira de vapor é de grandes dimensões. O depósito de carvão tem capacidade para quatro toneladas, podendo encher-se mecânicamente.

Manual do Viajante em Portugal

Encontra-se há venda em todas as Livrarias.



BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

As festas comemorativas do 4.º centenário de Vasco da Gama não conseguiram despreocupar quantos ou por dever de officio ou porque os seus interesses a isso os obrigam, têm de meditar na situação económica e financeira do país. Também, verdade, verdade, — se não fôsse a intervenção mais do que nunca oportuna da Igreja para salvar a honra da casa, — quasi nem dariamos pelas festas de Vasco da Gama.

A divisa cambial, desde a nossa última crónica, mantem-se estacionária.

Ficará assim por algum tempo? Descerá? Subirá? Ninguém o pode saber... O que se mantem com toda a certeza e parece que dia a dia se acentua é o agravamento progressivo da nossa situação económica e comercial. Para maior desgraça volta a aparecer os milicianos representantes de casas estrangeiras especialmente de tecidos, que aproveitando a fraca laboração das nossas fábricas acorrem a tomar de assalto os nossos mercados. Na verdade a situação não pode ser melhor para a indústria estrangeira tomar posições nas praças portuguesas. Nos maiores centros industriais — repito: — especialmente de tecidos, — como a Covilhã, as fábricas que principiam por reduzir os dias de trabalho estão agora a paralisar de todo. Muitos já nem um dia trabalham em cada semana. E na verdade não podia ser de outra forma. Com efeito, ao passo que, melhorando a nossa divisa cambial, as fábricas tinham fatalmente de modificar, reduzindo-os, os seus preços afim de fazerem frente à concorrência estrangeira, o preço da mão de obra, por virtude duma incompreensível e tola teimosia do operário, mantinham se como dautes. Resultado: — os industriais não podem reduzir os preços tanto como seria necessario para manterem os mercados na mão, veem-se obrigados agora a fechar as fábricas de todo e ás preocupações naturais, junta-se mais esta: — a dos operários sem trabalho.

Durante alguns dias, manobrados pela C. G. T. vimos pela cidade grupos de operários pedindo «trabalho ou pão». A situação é realmente desesperada. Mas porque motivo o dinheiro conseguido nesses band's era destinado, não a minorar as famílias dos operários de empregados, mas a ajudar os presos por questões sociais?... Não se compreende. Ou antes: — compreende-se de mais.

Para coroar o desespero da situação aparece agora o decreto da Reforma bancária, manifestamente inconstitucional e de tal forma imoral nos seus intuitos que ninguém com argumentos sérios, se atreveu a defendê-lo em público. O alarme produzido pelo decreto, produziu grande impressão nos meios industriais, comerciais e bancários.

O parlamento, o ide a questão foi levantada com grande violência pelo sr. Deputado Cunha Leal, cobriu, porém, o ministro. Ainda assim, a vida do ministério encontra-se ameaçada, e as eleições estão à porta... O que virá?...

Interino

Aos nossos assinantes

Afim de nos evitarem maiores despesas de cobrança, pedimos aos nossos Ex.ºs assinantes a fineza de nos enviarem a importancia das suas assinaturas referentes ao corrente ano.

Para maior facilidade ao pessoal dos Caminhos de Ferro resolvemos dividir as suas assinaturas por semestre.

A todos os nossos assinantes que fizeram já os seus pagamentos directamente, os nossos agradecimentos.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

DA BEIRA ALTA

Admissão de caldeiros de cobre

Admitem-se caldeiros de cobre aptos para o trabalho em cal-deiras de locomotivas.

Para tratar nos escritórios da Administração desta Companhia - Rua Victor Gordon n.º 1-Lisboa; nos escritórios dos Srs. Lobo & Freitas, Lda-Rua Infante D. Henrique, 39-Porto e, em Figueira, nos escritórios do Serviço de Material Tracção e na Secretaria desta Direcção, onde se acham patentes as respectivas condições de admissão.

Figueira da Foz, 13 de Janeiro de 1925 - O Engenheiro Director da Exploração, Joaquim Abranches

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Venda de sucatas, barris, etc.

Recebem-se propostas, na Sede da Companhia, Avenida da Liberdade n.º 143, até 31 do corrente para a compra dos seguintes artigos que serão entregues pela Companhia sobre wagons em Tua ou S. Comba:

Sucatas: 5.800 Kilos de trefonds, 620 Kilos de chapins, 250 Kilos de êclises, 4.500 Kilos de aço de aros de máquinas, 6.700 Kilos de aço de aros de wagons, 2.800 Kilos de aço de molas de suspensão e chopae, 8.300 Kilos de ferro forjado diverso, 8.400 Kilos de ferro fundido diverso, 1.500 Kilos de ferro em chapas.

Taras: 87 barris servidos creosote e oleo, 37 bilhas de focom cestos (de 25 e 50 litros), 90 frascos de 1 litro.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1925, O Administrador Delegado int.º Pedro Joyce Diniz

Curso de cambios, comparados

Table with exchange rates for various locations (London, Paris, Madrid, etc.) comparing January 15 and December 30. Columns include 'Comprador' and 'Vendedor' for both dates.

CALENDARIO COMERCIAL PARA 1925. Calendar grid for 1925 with columns for months: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

CARTEIRA DOS ACIONISTAS

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

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% Frs. 8,50

Os coupons que forem pagos em Portugal, e não 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 França por cheques/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 avisos que serão publicados naquelle país.

Caminhos de Ferro Portuguezes - Lisboa, 13 de Dezembro de 1924.

O presidente da Comissão Executiva

(.) José A. de Melo Aousa

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Serviço de Titulos

São prevenidos os portadores de obrigações d'esta Companhia de que, a partir de 31 d'este mez, sera pago o coupon n.º 40, relativo ao 2.º semestre do corrente ano, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, a razão de frs: 6,30 (seis francos e trinta centimos) liquido de impostos em França.

O pagamento realisar-se-ha em Paris, no Comotoir National d'Escompte, 14, Rue Berger; e o que for feito em Portugal será realisado ao cambio de compra do cheque/Paris, que vigorar no dia da apresentação do coupon e com isenção do imposto de rendimento, nos termos do artigo 5 da lei de 29 de Julho de 1899 e do decreto de 21 de Outubro de 1905.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1924.

O Administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Viana

PARTE OFFICIAL

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Via e Obras

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrantes tres parcelas de terreno da linha férrea de Oeste, sendo a primeira com a área de 722.^m217, situ da entre os quilómetros 58.396,40 a 58.823,40, desenho n.º 6831; a segunda com a área de 309.^m233, entre os quilómetros 58.620,40 a 58.823,40, desenho 6828, para ser permutada com terreno de igual superficie oferecida em troca; a terceira com a área de 308.^m235, situada entre os quilómetros 58.891,40 a 58.908,85, desenho n.º 6289.

Paços do Governo da República, 23 de Dezembro de 1924. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Plínio Octávio de Sant'Ana e Silva*

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de ferro do Vale de Vouga; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, declarar necessária e urgente a expropriação por utilidade pública de uma parcela de terreno com a superficie de 1.804 metros quadrados, confinante com a estação

ARREMATACÕES

Venda dum engenho de furar

Esta Companhia tem por vender nas oficinas da Figueira da Foz, com as seguintes características:

- Coluna movel com 700 m/m de altura;
- Veio com 760x270 m/m;
- Base da coluna 200x200 m/m;
- Volante com raio de 400m/m;
- Manivela de 285 m/m;
- Marc S. M. 5 bis.

Tem espera sem tomo e a coluna e carretos acham-se inutilizados.

Recebe propostas até ao dia 7 do mez de fevereiro p. f. dirigidas à Direcção da Exploração d'esta Companhia, na Figueira da Foz.

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

Figueira da Foz, 22 de Janeiro de 1925.

O Engenheiro Director da Exploração, *Joaquim Abranches*

de Aviro, no local designado na planta que a mes na Companhia apresentou.

Paços do Governo da República, 25 de Dezembro de 1924. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Plínio Octávio de Sant'Ana e Silva*

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, na fabrica da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders e todos os pertences. — **Material electrico**, installações completas 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 & Co*. — **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 bordados. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

OLYMPIA

Matinées elegantes todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Continuação do sensacional film em episodios

O Deus Amarelo

Brevemente — Colossal estreia

PÓS DE KEATING

MATAM

DEPOSITO PARA REVENDEDORES
105 RUA dos FANALINHOES
TEL. C. 12117 LISBOA

NAÇÃO PORTUGUESA

REVISTA DE CULTURA NACIONALISTA

Director: António Sardinha

Redacção e Administração

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone C. 27 - LISBOA

ARTE - SCIENCIAS - FILOSOFIA
POLITICA - LITERATURA
ECONOMIA - HISTORIA - SOCIOLOGIA, ETC., ETC.

Todos os bons portugueses devem ler e assinar esta revista, que dia a dia se afirma e se impõe, levantando o nome de Portugal.

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, ALLEMAES, E OUTROS

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

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos 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

Telefone=C. 890

Tel.=KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

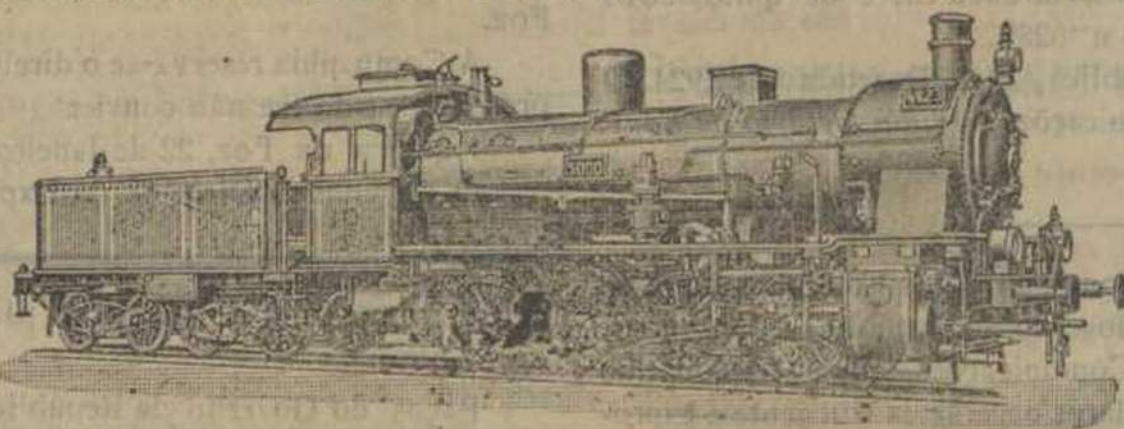
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordha isea, Szanla i, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
_____tecnicos_____

Deposito de material «Koppel» de via reduzida
_____em armazem no paiz_____

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

E

Fernandes, Bragança & Pereira, Lt.ª

RUA DE JULIANO, 41 1.º LI-BOA
Apartado de Correio-97

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.ª; Hambro & Son; Baring Brothers & C.ª.

Em New-York — Brown Brothers & C.ª.

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brzla e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

MEIAS

Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SORTIDO TEM E A QUE MAIS BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravataria e chapelaria

À TODA A HORA A GUA A FERVER
COMAS MAGNIFICAS
CAFETEIRAS E BULLES
DA

**ELETRIGIA**

Santa Justa, 37

Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

Esta fabrica dispendo de maquinismos mais ap rfeicoados para a sua industria, tem sempre nos seus depositos papeis diversos da sua producao, taes como almássos, es rits, impressões, capas em diversas cores e outras especialidades que podem com vantagem substituir os estrangeiros. São os melhores que se fabricam no Paiz e como taes considerádos.

DEPOSITOS

Lisboa - 96, R. dos Douradores, 104

Porto - R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C 2558

Telefone de Porto 864

End. teogr.: Fabrica Matrena - TOMAR

OLYMPIA

Matinéés elegantes todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Continuação do sensacional film em episodios

A Torre de Nesle

Breve mente - Colossal estreia

PÓS DE
KEATING

Gaceta de los Camiños de Hierro

Revista Técnica y profesional

INTERESSANTE E UNICA REVISTA DE ASSUNTOS FERROVIARIOS QUE SE PUBLICA EM MADRID

Preços

ESPAÑA 25 PESETAS
ESTRANGEIRO 40 FRANCOS

Redação

Cuesta de Santo Domingo 13,
piso 2.º

= MADRID =

NAÇÃO PORTUGUESA

REVISTA DE CULTURA NACIONALISTA

ARTE - SCIENCIAS FILOSOFIA
POLITICA - LITERATURA
ECONOMIA - HISTORIA - SOCIOLOGIA, ETC., ETC.

Todos os bons portugueses devem ler e assinar esta revista, que dia a dia se afirma e se impõe, levantando nome de Portugal.

Manual do Viajante em Portugal

DE

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluído por

Carlos d'Ornellas

Itenerarios de excursões em todo o paiz, e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se á venda a 2.ª tiragem da 5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

"RADIO"

Revista semanal de vulgarizacion de la radio y de las ciencias afines

DIRECTOR

Pablo M. Ressing**Apartado 654****Madrid**

Encadernações
simples e de luxo
Execução rapida-Preços módicos

A PROSPERIDADE

OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper

= Rua do Norte, 28-1.º =

= LISBOA =

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

SÍDE EM LISBOA
Rua do Commereio

AGENCIA EM LISBOA
Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIBBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S
ENDERÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 *Bhishopgate E*

FRANÇA—Paris, 8, *Rue do Helder*

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, *Liberty Street*

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

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

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

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

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

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

Pinto & Sotro Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sôbre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.