

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 893

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publ. ca-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 1 de Março de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel d. Andrade Gomes
EDITOR
Carlos d'Ornellas

SUMMÁRIO

Caminhos de Ferro dos Tigres	Pag. 69
A Linha de Vizeu a Foz-Tua, por J. Fernando de Souza	71
As despesas de exploração nos caminhos de ferro Austriacos	72
Interrupção e fim forçado de um serviço ferroviário por motivo da guerra do Transvaal, por Carlos Roma Machado	73

Brindes e Calendários	74
José Adolfo de Melo e Sousa	74
A fiscalização do governo nas empresas ferroviárias, por Raul E. Santos	75
Sinais luminosos da "Baltimore & Ohio Railroad"	76
O Estado e o Banco de Portugal por A. da Costa	77
Publicações recebidas	78
Linhas Estrangeiras	79
Comunicações aéreas	80
Armazenagem de mercadorias nas estações da C. P.	80
Viagens e transportes	81

Caminhos de ferro dos Tigres

Conferencia realizada em 20 de Dezembro de 1924

Associação dos engenheiros civis

Permitam-me finalmente que dê um conselho áquelles que se venham a vêr numa situação análoga, em trabalhos em África: é que em países incipientes para se fazer alguma coisa é necessário prescindir de muita comodidade, manter uma disposição boa, uma resolução firme de chegar ao fim, prescindir de tudo, que não seja indispensável, mesmo sob o ponto de vista técnico.

Se eu tivesse exigido tudo, não teria feito o reconhecimento. E na verdade prescendi de alguns instrumentos, que já disse não ter podido obter, mas que não eram indispensáveis; eu não levei, por exemplo, sobrecelementes para as camionetas, porque não houve maneira de os conseguir na província, e havia urgência por parte do Alto Comissário, que se fizesse o reconhecimento.

Em caso de necessidade, uma das camionetas serviria de sobrecelemente à outra, o que não foi preciso, pois apesar de algumas avarias, consegui leva-las sem estradas, através dos campos até Otechinjau, depois de terem percorrido 300 quilómetros e daí por estrada até Lubango em pouco menos extensão. Não levei também equipamento geológico nem regentes, nem dispositivos para colheitas de amostras de águas e de rochas. Não levei guias; três pretos do Coroca que à última hora, a troco de bom pagamento, se haviam disposto a acompanhar-me, através do

deserto, fugiram na segunda noite por entre o labirinto das dunas, quando ainda próximo dos Tigres, por terem verificado, que íamos atravessar o deserto. Por último, desejo lembrar que trabalhos como este não podem deixar de ser feitos por gente escolhida e amiga. Porque, se assim não for, quando depois de se andar dois dias sob um sol abrazador, já com seixo na boca para estimular a salivação, quando por virtude da sede a comida já não desce para o esôfago, porque a língua se recusa a faze-lo, e a água teima em não aparecer e só se sabe da sua existência a algumas dezenas de quilómetros, as pessoas mais pacíficas, se chegam a pensar que vão morrer, passam logo a pensar em se livrarem de dificuldades matando. Tive o cuidado de assim ter procedido e verifiquei que se tivesse sido acompanhado por gente de acaso ter a sossobrado.

Feita a descrição dos receios com que contei e da orientação que tomei para concluir este reconhecimento, vou entrar nos outros pontos a tratar, ou séjam:

III — Importância do caminho de ferro dos Tigres para garantia do domínio Portuguez no sul de Angola.

I — Características da região atravessada desde a costa até ao Planalto.

II — Características a adoptar no caminho de ferro.

I

Tinha sido meu desejo apresentar fotografias desta travessia mas o mau acondicionamento delas fez com que aquelas que mais interesse mereciam ou sejam as do deserto, se não tivessem podido aproveitar.

Então se verificaria como era possível atravessar um deserto com duas camionetas, sem saber onde havia água, sem guias e sem referências.

Na verdade o traçado percorre o prolongamento do deserto de Namib do Sudoeste africano. Eu não sei se V. Ex.^{as} farão idéa do que seja uma travessia de dezenas de quilómetros de deserto, onde nada se conhece, para onde não há guias, onde não há referencias, onde o chão queima os pés, o sol escaldá a cabeça e a falta de agua seca a bôca.

Vou, porém, contar-lhes um pequeno incidente da travessia feita de Porto Alexandre para Mossamedes através o deserto por um empregado comercial por um caminho aliás conhecido, freqüentado por automóveis e que foi relatado ha pouco nos jornais da província. Esse rapaz monta a cavalo e parte. Devia chegar no mesmo dia a Mossamedes, quando muito no dia seguinte. Passaram dois, trez e quatro dias e o rapaz não aparecia. Mas ao quarto dia é encontrado esfomeado numas fazendas próximo de Porto Alexandre o cavalo que ele montava. E dele nada da mais se soube, perdido talvez nas dunas, porque perdeu o rasirro dos automóveis, coberto pelo vento ou porque se meteu a caminho de noite. Foi pois com esta perspectiva que tinha de fazer a minha travessia. Mais nada se sabia senão que o Dr. Nascimento em serviço da Companhia de Mossamedes a havia percorrido do norte para sul junto à costa, e de sul para norte ao longo da dampas das víboras em direcção ao vale do Coroca, utilizando camelos como meio de transporte, que ele verificara a existência de vários minérios e encontraria agua salgada no plateau desertoico próximo do Monte Ilusão onde eu, indo de leste, também deveria passar. Figurava, é certo, uma carta da Companhia de Mossamedes e nas cartas alemãs, que dela certamente a copiar, uma linha de exploração abandonada, dos Tigres para o Muende, mas sem dúvida pelas informações que colhi nos Tigres, dos primeiros colonos, nunca ali houve nenhuma linha de exploração comercial, nem eu encontrei vestígios dela. Trata-se talvez do reconhecimento de algum cavaleiro do tempo em que foi feito o reconhecimento do caminho de ferro de Porto Alexandre ao Humbe e que a Companhia de Mossamedes chegou a ter em exploração. Um comerciante que por aquela linha tentou a travessia com um

carro, sossobrou. Além disso é conhecido também que uma comitiva de oficiais de marinha que tentavam por terra chegar à Foz do Cunene se viu obrigada a regressar aos Tigres, comendo os bois do carro, em que seguiam, abandonando este e deixando uma bandeira nacional preza a um bordão enterrado na areia, como marcas da sua passagem.

E assim, escolhidos os meus companheiros, fiz seguir para os tigres as camionetas.

Foi a primeira dificuldade, porque os vapores recusavam-se a receber tal carga, havendo-se conseguido que o «Pedro Gomes» a recebesse, porque protes ando êles que não tinham pau de carga suficientemente resistente para lhe pegar, r. solvemos fazer-lhes o que eles nos estavam fazendo a nós:—intruja-los, manifestando-lhes um peso inferior ao verdadeiro. A razão desta dificuldade estava em não se quererem demorar na Baía, e saberem que os meios de descarga eram deficientes, apezar de eu para ali ter feito seguir um lanchão, que estava prestando serviço em Porto Alexandre. Do Porto dos Tigres era preciso fazer seguir as camionetas para o fundo do saco da Baía, o que também não era tarefa fácil, visto que todo o trajecto tinha de ser feito em areia de praia, sobre a qual eu esperava que as camionetas deveriam ter dificuldade de passar. E de facto se passaram foi devido a terem seguido descarregadas, e de num ou outro ponto, se terem feito passar sobre pranchas já para esse fim transportadas e sobre tiras de coiro, que se assentavam na areia. A minha pressa porém, em colocar as camionetas no fundo do Saco da Baía, era ainda devido a estar informado, que nas marés vivas o oceano saltava por cima do istmo, alagando e enlameando o parcel, e em querer fugir às marés vivas do equinócio, sempre as maiores. Realmente assim aconteceu, havendo passado as camionetas em meados de agosto, quinze dias mais tarde já não foi possível fazer ir à povoação uma delas, porque enterrando-se na areia enlameada do istmo, não foi possível fazê-la avançar. Outra razão me levou igualmente a tentar a travessia do deserto em setembro, outubro e novembro. E que, sendo estes os meses de maior estiagem no planalto eu não queria criar opiniões erradas sobre a existência de agua, como aconteceu quando a companhia de Mossamedes mandou estudar o caminho de ferro de Porto Alexandre ao Humbe, em que deixaram indicação de se encontrar agua em todo o percurso do Muende e do Coroca, quando afinal em 180 quilometros de curso daquele rio, desde o Coroca, apenas se encontra agua capaz de se beber e de ser aproveitada em caldeiras em três ou quatro pontos, pois é na maior parte do seu curso absolutamente salgada.

Continua

A Linha de Vizeu a Foz-Tua

Ponderei no artigo anterior a indispensabilidade da revisão da lei que autorisou a concessão da linha de Vizeu a Foz-Tua num preceito lacônico e omissivo em matéria essencial.

Podem os povos interessados pugnar pela melhor diretriz digladiando-se interesses opostos das regiões que a linha pode servir. Esteril será essa agitação, se não tiver por objetivo primordial a promulgação de preceitos eficazes que possam assegurar a construção.

E como é à Companhia Nacional que esta deve ser cometida, o único modo de resolver a questão é negociar com ela um acordo que sirva de base a um contrato provisório e submeter esta à aprovação do Parlamento. Foi assim que se conseguiu levar a efeito a construção da linha do Vale do Vouga.

Indicámos já sumariamente os pontos essenciais dum acordo.

Tem a companhia as seguintes concessões: *Foz-Tua a Mirandela*, contrato de 30 de Junho de 1.884, com a garantia de 5,5 %, sobre 19.632\$30 por quilômetro, terminando a concessão em 1893;

Santa-Comba Dão a Vizeu, contrato de 29 de julho de 1885, com a garantia de 5,5 %, sobre 22.880\$00 por quilômetro, terminando a concessão em 1984;

Mirandela a Bragança, contrato de 19 de abril de 1902, com a garantia 4,5 %, sobre 25.990\$00 por quilômetro, terminando a concessão em 2.001.

Seria rasoável juntar a essas concessões uma quarta dum trôço da mesma linha continua? Ficariam assim quatro trôcos distintos com clausulas diversas e com reversão para o Estado em datas também diversas.

Não seria ensejo de adoptar uma data unica para termo de todas as concessões, mesmo com alargamento de prazo das já outorgadas?

Suponhamos que se concedia o novo trôço por 90 anos, terminando a concessão em 2.015. Fazendo fundar nessa data todas as outras concessões, haveria um aumento de duração de 32 anos para o trôco de Foz-Tua a Mirandela de 31 para a de S. Comba a Vizeu, de 14 para a de Mirandela a Bragança.

O juro de 6 %, previsto na lei 1.327 de 1922 não corresponde à situação dos mercados; deveria ser elevado a 8 % sobre o custo atribuído à linha, acrescido pelo menos dos juros intercalares durante a construção.

Poder-se-ia adoptar a mesma taxa de juro para os outros trôcos, reduzindo proporcionalmente o capital-

base desse juro. Determinar-se-ia assim o capital global a que era assegurada a garantia.

Englobar-se-iam para efeitos da determinação destas as receitas dos quatro trôcos, entre os quais não haveria a ficção das transmissões; constituiriam pois, para todos os efeitos, salvo para os de estatística, uma linha única de Santa Comba a Bragança.

A esse capital juntar-se-iam sucessivamente as despesas complementares destabelecimento, para efeitos da garantia de juro.

Com as receitas totaes do trâfego e fora do trâfego balancear-se-iam as despesas de exploração para a determinação da receita líquida.

As clausulas do contrato, especialmente no que respeita a resgate, devem ser tales que incitem a Companhia a uma exploração rasgada. Assim, do aumento de receitas, essencialmente progressivas, deve participar o concessionário em certas proporções, mesmo depois do resgate. Deve este abranger o material circulante. Finalmente importa assegurar a anuidade ás obrigações, cuja emissão o Governo autorise, quando o prazo de amortização vá além do da concessão. Assim se robustece o crédito da Companhia e se facilitam melhoramentos complementares das linhas.

Como se vê, a preparação do contrato é matéria delicada para cuidadoso labor entregue a competências. Poderia ser confiada a uma comissão composta de dois delegados do Estado e dois da Companhia sob a presidencia do Director Geral dos Caminhos de Ferro. Acordadas as condições entre o Governo e a Companhia, celebrar-se-ia o contrato provisório, sujeito a sancão legislativa para se tornar definitivo.

A formula do contrato deve ser tal que incite a Companhia a fugir, tanto de alongamentos evitáveis de traçado determinados pelo propósito de diminuir o custo kilometrico como de exploração acanhada que só vise a diminuir as despesas em vez de fomentar o desenvolvimento do trâfego.

Procurar-se-ia ao mesmo tempo adquirir o material fixo e circulante pela força das reparações, constituindo o respectivo valor um capital do Estado que representaria subvenção a abater ao capital a que se garantisse juro. Por esta forma diminuir-se-ia consideravelmente o encargo do juro.

Essa aquisição, independente da formula adoptada para o contrato, devia ser adoptada sem demora.

Em quanto essas negociações se efectuavam, estudar-se-ia cuidadosamente o traçado, de modo que

houvesse a certeza da escolha da melhor directriz e elaborar-se-ia o projecto e orçamento.

Tal seria o caminho a trilhar para dar ao problema uma solução justa, eficaz e methodica, abandonando-se de vez o cego empirismo a que tem obedecido a acção do Estado.

Ocioso é ponderar que a essa Comissão que preparam o contrato deviam ser indicadas as suas bases tecnicas, fixando-se o limite minimo de 100^m para os raios de curvas e maximo de 25^m/m para as pendentes, aos quaes se deveriam subordinar os estudos, como o exige um judicioso criterio de economia.

Desenvolvidas assim as breves considerações feitas no artigo anterior acerca da concessão, vamos ocuparnos da directriz, comparando as que são objecto de vivas competições das regiões interessadas.

A linha sae de Vizeu, transpõe a divisória das aguas do Mondego e do Douro, desce ao vale do Paiva e vae ligar-se em Foz-Tua á linha actual.

A linha recta que une nos pontos extremos passa nas proximidades de Vila Nova de Paiva e Moimenta da Beira. A directriz pode ser dividida em dois troços que se encarem separadamente: o de Vizeu ao rio Tavora e o outro do Tavora a Foz-Tua.

Para cada um deles ha duas directrizes possiveis.

A primeira pode ir em demanda da portela de Aguiar da Beira, passando nela ao vale do Tavora e descendo-o até Vila da Ponte, que foi erroneamente considerada ponto obrigado, quando o decreto de classificação de 1900 deu a preferencia ao traçado pelas proximidades de Moimenta da Beira. Pode tambem transpor a divisória da ribeira de Satam e do Vouga, servir a freguesia de Ferreira d'Aves, que é a mais importante do conselho de Satam transpor o Vouga e a cumeada que o separa do Paiva, subir este rio pela margem esquerda e transpor a cumeada divisória do Tavora nas proximidades de Caria, cruzando a linha da Regoa a Vila Franca nas proximidades de Rua e descendo ao Tavora sem ir a Vila da Ponte, antes seguindo na direção Norte.



As despesas de exploração nos Caminhos de ferro Austriacos

Segundo cálculos estabelecidos recentemente, as despesas de exploração dos caminhos de ferro austriacos no ano de 1923, comparados com os de 1913, apresentam resultados surpreendentes, pelo que respeita o pessoal, combustível, etc.

Em 1913 as despesas do pessoal representavam 61 por 100 do total de despesas de exploração, de combustível, 8 por cento e as outras despesas a 31 por cento. Em 1923 estas proporções foram respectivamente de 47, 22 e 31 por cento.

O coeficiente de exploração, que era de 74 por cento em 1913, elevou-se a 139 por cento em 1923.

Estes dois traçados devem ser confrontados sob o ponto de vista tecnico, tanto quanto o permite o estudo da carta, e sob o ponto de vista economico.

Alem do Tavora, ou se desce pelo vale desse rio, até á foz, passando próximo de Taboáço e subindo pela margem esquerda do Douro até o transpôr em frente de Foz-Tua, ou se sobe na margem direita de Paiva em demanda de portela para passar ao vale do Rio Torto, que por seu turno é atravessado, indo-se procurar uma das portelas da cumeada que o separa do Douro e passando próximo de S. João da Pesqueira.

O traçado por Aguiar da Beira leva a transpor mais acima a divisória do Tavora e do Torto, passando-se na subida próximo de Riodades. O traçado por Caria determina a passagem de Tavora mais a juzante e portanto a subida na margem direita pelas proximidades de Espinhosa.

São tais as razões que militam a favor de uma d'essas directrizes que excluem o estudo da outra, ou impõe-se o reconhecimento tecnico e economico de ambas como base da escolha?

Nunca é demais o que se faça em estudos de caminhos de ferro. As resoluções precipitadas podem comprometer o futuro por forma irremediavel. Demasiado numerosos são os erros já cometidos. Importa evitar outros de igual nocividade nas linhas que resta construir.

Temos pois:

Entre Vizeu e o Tavora:

- a) Vizeu-Aguiar-Vila da Ponte-Tavora.
- b) Vizeu-Paiva-Caria-Rua-Tavora.

Entre o Tavora e Foz-Tua:

Tavora-Foz do Tavora-Foz do Tua.

a') Espinhosa-Rio Torto-Portela de Vidigal-Foz do Tua.

Tavora b') Riodades-Rio Torto-Portela de Vidigal-Foz do Tua.

As soluções *a* e *b* conjugam-se respectivamente com as soluções *a'* e *b'* do primeiro troço.

No proximo artigo confrontaremos esses diversos traçados.

No que respeita aos combustíveis, o preço dum tonelada de carvão era em 1913 de 132.742 corôas papel, e em 1923, de 445.376. O consumo de carvão por locomotiva e quilómetro, elevou-se de 23 a 34 kl. As despesas por locomotiva e quilómetro que eram de 3.085 corôas, chegaram a ser de 15.173 corôas em 1923.

Nação Portugueza

Compram-se nesta Administração os n.^os 2, 7 e 9 da 1.^a série desta revista.

Compram-se tambem uma coleção completa da 1.^a série.

INTERRUPÇÃO E FIM FORÇADO DE UM SERVIÇO FERROVIÁRIO POR MOTIVO DA GUERRA DO TRANSVAAL

por CARLOS ROMA MACHADO

II

Era por este facto conhecido que os boers não queriam nem podiam resistir aos ingleses. Vinham os vagões empurrados por homens de sacolas às costas e armas a tiracolo. Entraram 120 vagões e três máquinas. Era um perigo enorme, a polvora vinha entornando-se e as caixas de cinamite muito abertas. Bastava um fósforo para tudo ir pelo ar com toda a povoação de Ressano Garcia provocando um funil monstro de muitos milhares de metros cúbicos. Ordenámos imediatamente a toda a povoação que se não fumassem, sob pena de prisão imediata, e que se continuassem a descarrilar o maior número de vagões da ZASM em Lourenço Marques, que fosse possível, e viessem urgentemente todas as máquinas capazes de serviço.

E a em 23 de Setembro, durante todo o dia seguiram comboios com explosivos, e cada um com uma guarda de cabo. Dias depois eram guardados num paiol feito à pressa e provisoriamente ao quilómetro 46, sendo encarregados desse serviço os Srs. Comandante do Material de Guerra, Lacerda, Capitão do Porto, Calvo da Silva, Monjardim da Costa e Paes da Silva, pela nossa parte, e o Almoxarife Sr. José da Costa Fialho que muito nos coadiuvou nessa grada contingência.

Pela tarde desse dia começaram a entrar a nossa fronteira as tropas do General Pienard, com os comandantes Mosler e Grobler e seus voluntários alemães, irlandeses, americanos e portugueses e os «burgers» da polícia de Johannesburg, sendo 2500 homens voluntários, e mais 1800 «Burgers» da polícia citada. Para lá da fronteira e em maioria marchando para norte, ficavam 1000 Boers fanáticos comandados pelo General Kotzé e uns 40 cavaleiros que entrariam pela portela da Matalha, e mais 250 que entrariam pela do Sabie. Não havia mais tropas boers naquela parte do Transvaal. Comatie Poort ardia, tendo as casas, peças e paiol, dado grandes estrondos com explosões de dinamite, que chegaram a fazer fendas na casa da estação de Ressano Garcia, a 3 quilómetros de distância, e nas outras em redor.

Em 24, às 8 horas da manhã chegaram à fronteira os exploradores do exército inglês. Nessa tarde o capitão de engenharia Krukchank, veio a Ressano Garcia, da parte do seu General Paul Careau, procurar-nos para combinar comosco os termos em que se podia restabelecer o serviço ferroviário e telegráfico, com Lourenço Marques e o porto. Comunicado tudo por nós ao Governo Geral, fui-nos respondido poder restabelecer tudo no mesmo regime anterior.

No dia 25 veio o General Paul Careau à fronteira comprometer a nossa bandeira e as nossas tropas. Nós, recebímos ordem do Governador Geral para irmos em seu nome cumprimentar Lord Kitchner, que tinha acabado de chegar e pediu para ser combinado com ele próprio o serviço ferroviário e telegráfico a cargo então do Caminho de Ferro. Fomos por ele convidados para almoçar dentro da sua casa que era uma edificação que ainda ardia em parte, e não tinha já tecto, e a nossa mesa e cadeiras foram caixas de géneros vazias. Aí se combinou todo o serviço que mais tarde foi confirmado pelo comandante da Imperial Military Railway (I. M. Ry) a que adeante nos referiremos. O Grande General tinha acabado de chegar e apenas apoiado, e cheio de pó, a primeira coisa que fez foi tratar comosco das comunicações ferroviárias e telegráficas com Lourenço Marques com o Consul

ingles e o hospital de sangue, navio grande que no porto fundeava.

No dia 28 foi a parada do exército inglês, em honra dos nossos reis; pelo seu aniversário natalício: 8000 homens em parada com o máximo aprumo; festa a que assistiram os oficiais da expedição portuguesa enquanto Lord Kitchner comosco combinava o serviço dos comboios dos feridos e doentes. Nesse dia uma máquina do Transvaal por sport tripulada por dois oficiais ingleses, veio rebocar o comboio dos convidados para a parada, o qual tinha chegado de Lourenço Marques a Ressano Garcia.

Na volta, pela tarde, vindo o comboio a recuar com a máquina atrás, para a fronteira portuguesa, um boi surdo e cego atravessando na linha junto à ponte de Komatie Poort provocou um descarrilamento em que houve dois feridos e três carruagens partidas. Porém, tendo-se dado o acidente no Transvaal, e sendo a maioria dos passageiros ingleses, Lord Kitchner mandou-nos entregar galhardamente um cheque de 1000 £, valor em que computámos os estragos das «carrosseries», já muito antigas.

Desde 28 de Setembro a 23 de Outubro data em que Kruger embocou para a Europa tendo sido hospedado na residência do Governador do Distrito, deram-se apenas os seguintes factos: em 30 de Setembro a expedição portuguesa regressou a Lourenço Marques; em 6 de Outubro era-nos enviada pelo major Brakley, representante da I. M. Ry, um projecto de acordo provisório para o serviço combinado da CFLM e IMRY, aliás já discutido por nós dois, ao qual se respondeu a 8, concordando-se com él. Este acordo ficou vigorando até termos entregue o nosso serviço ao Sr. Engenheiro Albers.

A 12 de Outubro no Vapor Benguela chegava a expedição do General Venceslau Telles, e com ela o General Gorjão que tomou conta do Governo geral das mãos do Sr. Conselheiro Machado, que seguia pouco depois para Lisboa com a Expedição do Sr. Major Seabra de Lacerda que tinha completado o seu tempo de serviço, e grande parte da Expedição de General Telles, por já não ser necessária, visto ter chegado muito tarde para o serviço que houve a fazer.

Foi incontestavelmente durante o Governo do Sr. Conselheiro Machado que se deram os factos mais importantes e difíceis para nós portugueses, de todo o período da Guerra do Transvaal, e foi sem dúvida alguma devido em grande parte ao prestígio e mérito diplomático deste senhor, que o Governo Portugues foi bem sucedido nesta difícil contingência.

Seja-nos relevada a imodéstia, de tanto no que precede como no que vai seguir-se termos de nos referir a serviços nossos, mas quiz que nestes factos tivéssemos interferência directa, e se a eles nos referimos não é por prurido de falar na nossa pessoa, mas por que sem os citarmos, não se pode fazer bem ideia do ocorrido, nem queremos deixar de tomar inteira responsabilidade do que nos vimos obrigados a fazer, mesmo contra as ordens dos nossos superiores, directos, conscientes de que se assim procedemos, foi com o fim de evitar situações difíceis ou obedecermos a ordens e contratos anteriores, que sem ordens em contrário, por quem de direito, não podiam verbalmente ser derogados, sem grande compromisso moral e pecuniário para o governo central, como depois se provou.

Renovamos aqui o que já dissemos acerca do nosso admirá-

vel pessoal superior do Caminho de Ferro, cujo proceder e coadjuvação, foram sem dúvida alguma, a causa de termos podido, o mais correctamente possível, desempenhar o nosso mandato.

Quando no princípio de Outubro, já regressado de Ressano Garcia, descansando no nosso gabinete das grandes fadigas da fronteira, e refeito das 15 noites quasi sem dormir, davamos nós e o administrador secretário, balanço ao estatuto das finanças da nossa repartição, vimos que por termos feito durante 15 dias combóios gratis ter sido interrompido o tráfego e o movimento para o Transvaal, nem tínhamos dinheiro para pagar os ordenados dos funcionários, já vencidos, e muito menos as contas dos fornecedores da cidade; e requisitando à repartição da Fazenda 10 contos para pagamento dos vencimentos em dívida, fomos respondido que, por ter parado o serviço da alfândega, o dos cais, e por as circunscrições não terem podido receber os impostos das palhotas, visto os indígenas terem na maior parte fugido das minas sem receber os seus salários, não nos podia suprir quasi dinheiro nenhum.

Mas, examinando as contas da Companhia Neerlandesa, davam-nos uma dívida a nós de muitas centenas de libras, devidas ao serviço junto à Ponte Neerlandesa, e importâncias das mercadorias em trânsito para o Transvaal em território português. Concordámos em chamar Mr. Steinmetz, que estava em Lourenço Marques esperando vapor para seguir para a Holanda, e vindo este acompanhado de Mr. Schreiber disseram-nos que só nos poderiam pagar em parte, se aceitassemos uma barra de ouro das minas do Transvaal qua a referida companhia ZASM conseguira salvar da grande derrocada. Era a providência. Consultado o escrivão da fazenda, disse-nos que isso era contra as praxes, pois só se podia e devia receber o dinheiro em ouro esterlino, contra documentos, em que viria bem explicada a sua proveniencia, e a escrituração da importância da dívida, etc., o que tudo já nós sabíamos, e não sendo assim só com licença do Governador do Distrito, que por certo iria receber ordens do Governador Geral, o qual, por ser questão contra os regulamentos pediria autorização em telegrama para Lisboa, e Deus sabe quando, cá estaria a resposta, sendo quasi certo só depois do pessoal superior da ZASM ter seguido para a Europa. Fiquei perplexo. Mas tendo a cons-

ciencia de que se não recbesse aquela barra de ouro, nunca mais o governo receberia importância alguma de uma Companhia que não tinha no presente recursos quasi nenhuns, e seria em breve cancelada, resolvi sujeitar-me às consequências e mandei dizer a Steinmetz que trouxesse dali a uma hora a barra de ouro. Assim se fez. Trazida a barra, que por tal sinal era verde e toda enrugada, e que só rapada a canivete deixava aparecer a cor do rico metal, seguimos em dois «zintchars Schrciber» com a barra, nós, Monjardim da Costa e Pais da Silva, para o Banco Ultramarino, de que era então director o Conselheiro Sr. Balthasar Cabral, e aí se lavrou o auto assinado por todos, e recebemos um documento, pelo qual o Banco se responsabilizava a negociar a barra e nos estabelecia um crédito, dentro do seu seguro valor, segundo o peso que mostrou ter, importância que daria para as despesas do Caminho de Ferro nos dois meses mais próximos, em que a crise continuaria.

Munido deste documento fui apresentar-me ao Governador do Distrito que já estava informado do caso, e que dentro do seu papel, nos deu uma repreensão que ouvimos em posição de sentido, e em seguida mandaram-nos ao Governador Geral, esperavamo repreensão maior, mas ai, pelo contrário o Sr. Conselheiro Joaquim Machado, louvou o nosso procedimento, tanto mais que já sabia pelo consul inglês que o serviço da ZASM tinha de todo eaducado, e o Governo Ingles pensava em adquirir da Holanda para si aquela via férrea com todos os seus pertences.

Passada uma semana depois deste facto, somos um dia procurados pelos Srs. Major Brakley e Captain Legett, que em nome do Captain Crowe, Consul Geral de Inglaterra, vinham elogiar o nosso procedimento, por ocasião da chegada das tropas inglesas, e dizendo que o Consul estava tão satisfeito com o resultado, que tinha proposto para nós uma das primeiras condecorações inglesas, e vinha da sua parte pedir para enviarmos ao General Kitchner, o mais rapidamente possível, os salões de Kruger e Stein e mais 800 vagões que estavam resguardados na Yard da ZASM, e os vagões das linhas do Cabo e Natal, que em serviço tinham vindo para a estação de Lourenço Marques.

(Continua)

BRINDES E CALENDARIOS



José Adolfo de Melo e Sousa

O Alemtejo. — Companhia de Seguros "O Alemtejo", com Séde em Elvas — Recebemos 2 calendários.

Empreza Técnica Industrial, Ltd. — Maquinas agrícolas (Sopola) com Séde em Lisboa na R. da Bôa Vista, 43 — Recebemos 10 calendários com lindas estampas.

F. Street & Cº, Ltd. — Maquinas — Serralharia — Fundição. Séde em Lisboa — Palácio Flôr da Murta — R. do Poço dos Negros. Agradecemos os calendários que nos enviaram para as estações dos Caminhos de Ferro.

Chemical Products, Ltd. — Tan bem desta importante casa de produtos químicos, na R. da Madalena, 45, recebemos um calendário de parede. Agradecemos.

Por não ter sido recebido na nossa redacção tempo de sair no número de 16 do mês findo, só hoje publicamos o agradecimento que a Companhia Portuguesa nos enviou :

Agradecimento

O Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses procurou já agradecer directamente a todas as pessoas e colectividades que o acompanharam, quer com a sua presença, quer com palavras de pezar, no doloroso transe por que passou com a morte do seu venerando Presidente José Adolfo de Melo e Sousa, podendo, porém, ter havido qualquer falta, vem repará-la por esta forma, endereçando a todos o seu vivo e sincero agradecimento.

Lisboa, 9 de Fevereiro de 1925

O Conselho de Administração

ao desuso dos compões, onde se suínta que os sistemas de suas funções de luxe coloquiasse, de tal forma a sua prática serivias por um meio-sugo, de tal modo que o resultado é sempre esse: é de fato conjecturado que os mesmos sejam os resultados da sua operação segundo os serviços de dia com o sistema não se servindo de dia com o sistema que é o resultado da sua operação.

A fiscalização do governo nas empresas ferroviárias

por RAUL E. DOS SANTOS

do quando em exercício tres quartas partes dos vencimentos actuais e das respectivas melhorias, ou em funcionários civis ou militares, adidos ou supranumerários que tenham prestado serviço em caminhos de ferro, com boas informações que receberão os vencimentos de fiscais sem dedução alguma."

Este originalissimo diploma sofreu a quando da sua publicação na fôlha oficial, uma viva discussão, não só pelos funcionários que têm brio na sua profissão como por parte da imprensa que acompanhou com carinho um assunto de tão grande interesse como são os caminhos de ferro.

Nesse debate tomou um logar primacial o importante diário "A Tarde", jornal em que escrevem alguns dos autênticos valôres que nesta terra se dedicam a tão árido assunto, não sendo difícil por vêses descobrir entre os seus mais assíduos colaboradores, a pena brilhante do antigo Ministro do Comércio, Dr. Nuno Simões.

A situação do Estado, com a publicação do decreto em questão, é deveras curiosa, pois esse diploma colide com toda a legislação vigente, pois é o primeiro documento em que o Estado reconhece e admite como seus funcionários, os reformados, das empresas particulares!..

Tremendo contraste! No orçamento geral do Estado figuram muitos milhares de contos para os reformados, civis e militares, classes inativas, operários dos estabelecimentos fabris, entre os quais figuram em primeiro logar os Arsenais do Exército e da Marinha, Fábricas de Armas e de Pólvora, Imprensa Nacional, Cordoaria, etc., etc.

Pois o Estado que tem a seu cargo uma multiplicidade de serviços, que vai desde o trabalho violento de oficina às leves ocupações de secretaria, mal o funcionário atinge o período máximo da sua atividade, ou num acidente imprevisto inutiliza algum órgão indispensável, reforma-o, não os utilizando apesar de, em boa verdade, por vezes representarem uma classe semi-privilegiada; e vai aproveitar pessoal inválido!?

Acaso aos reformados dos Caminhos de Ferro do Estado, é garantido quando assim o desejarem, o seu ingresso na Fiscalização do Governo?

Devemos já acentuar que não concordamos com essa doutrina; simplesmente queremos apontar que o Estado reconhece qualidades aos reformados das com-

J A num outro artigo, a largos traços, demonstrámos as sucessivas alterações porque têm passado estes serviços. Fizemo-lo na plena convicção de que contribuímos com o nosso modesto grão de areia para uma obra de notável interesse, não só para o Estado, como para as empresas que exploram a rede ferroviária do país.

E se isto afirmamos, é porque somos dos que entendemos que um bom serviço de fiscalização, por parte do Estado, muito pode interessar às empresas, porque lhes dá a vantagem de terem conhecimento, por um organismo estranho aos seus serviços, das várias deficiências e faltas que possam ocorrer, facilitando assim a sua imediata correção, isto com a enorme vantagem de não romper a extensa malha da solidariedade dos funcionários ferroviários.

Em geral, em Portugal, certos serviços, como sejam os de fiscalizar, inspeccionar, coletar e todos aqueles que representam forçar ao cumprimento severo das leis, são considerados pela maioria dos interessados, como actos de vexame, violência e injustiça, e faltariam ao que a nós próprios devemos, se não declararmos que isso por vêses representa uma triste realidade.

Contribuiu muito para este estado de coisas, uma incompreensível e antiquada legislação, e, possivelmente, alguns funcionários sem competência que o Estado em horas de apuro nomeia para premiar serviços, sem olhar a idade, nem às suas naturais aptidões colocando-os em logares de responsabilidade sem ao menos possuirem o indispensável tirocinio. Infelizmente esse lamentável erro de premiar serviços políticos com lugares do Estado, sem olhar às qualidades e aos merecimentos que ornam os candidatos, vem de muito longe. Encontramo-lo logo em seguida às lutas liberais; vimo-lo considerado como norma no constitucionalismo; e para nossa infelicidade, o novo regime envolvido em constantes lutas, aproveitou-o como arma de defesa.

Entre os diplomas sobre fiscalização do governo, a que já fizemos referência, e que a nova organização vai fazer derruir, figura o decreto 10.202 da auctoría do ex-Ministro do Comércio, Sr. Pires Monteiro. Por esse decreto de futuro "as nomeações de fiscais de via e obras e de movimento e tráfego só poderão recair em pessoal reformado das empresas ferroviárias, receben-

Sinais luminosos da «Baltimore & Ohio Railroad»

Por M. E. F. Patenall, engº da "B. & Ohio Railroad". (Do Boletim da C. I. C. F.)

Um pouco de história

Ha já muitos anos que se empregam sinais luminosos brancos e coloridos para a sinalização noturna; tem-se constatado que as ordens assim transmitidas são fáceis de lêr e compreender, sendo bons os seus resultados.

E' na década de 1880-1890 que alguns caminhos de ferro americanos se aperceberam das vantagens que apresenta um sistema de indicações noturnas por luzes brancas e coloridas colocados em certos pontos dum mastro. Assim, desde 1880, o "Boston & Albany" e o "Old Colony Railroad" adoptaram as combinações seguintes para os sinais de noite.

Boston & Albany Railroad: Os sinais "home", ou paragem absoluta, duas luzes brancas colocadas numa linha horizontal indicando a paragem; aos sinais a distância, dois fócos verdes colocados numa linha horizontal prescrevendo a marcha prudente; aos sinais de paragem bem como a distância, dois focos verdes colocados numa linha vertical indicavam que a via estava livre.

Old Colony Railroad: Aos sinais "home", a paragem será indicada por duas luzes vermelhas postas numa linha horizontal, e aos sinais a distância, a marcha prudente por duas luzes verdes colocadas numa linha horizontal; a umas e outras, a passagem era autorizada por duas luzes brancas colocadas numa linha vertical.

Nada de mais lógico, de resto, que exigir, para as indicações noturnas, o alinhamento das luzes em relação ao mastro correspondente à posição da palhetas, pois que de dia os maquinistas devem perceber, compreender e respeitar os diversos angulos que o braço do semáforo faz em relação ao mastro.

Sinais luminosos de cõr para de noite

Desde que se estabeleceu definitivamente, depois de numerosos anos de aplicação, que as luzes coloridas e brancas dão um meio satisfatório de transmitir de noite os diversos comunicados e ordens necessárias

panhias particulares, não as reconhecendo porém aos seus próprios reformados, o que é deveras interessante.

Foram estas as razões que levaram o signatário destas linhas a procurar o ministro de então, que não querendo ficar na situação desairosa de revogar o decreto, embora concordando plenamente de que o Estado não podia consentir de maneira alguma o áto imoral de serem as empresas ferroviárias fiscalizadas pelos seus reformados, autorizou o seguinte aditamento que modificou completamente o espírito do decreto: *A admissão do pessoal reformado será regulada por forma a nunca serem incumbidas funções fiscais junto das empresas a que pertencerem.*

ao pessoal dos comboios, pode-se afirmar que, com um sistema de sinais noturnos de luzes coloridas, se fica fiel a uma boa prática servida por um meio seguro de fazer conhecer ao maquinista as medidas a tomar para conduzir o comboio segundo estas indicações.

Mas desde que as luzes de cõres provaram a sua utilidade como sinais noturnos, não ha razão para que o sistema não seja extensivo ao serviço de dia com o emprego das mesmas cõres, suprimindo as palhetas e outras peças móveis, com o emprego de grandes e poderosas lampadas.

E como, sem nenhuma dúvida possível, existem agora luzes de cõres bastantes visíveis para a sinalização de dia, nada se opõe à generalização e a standardização dum tal sistema que permite simplificar a leitura das indicações e, por outro lado, de realizar economias sobre as despesas de estabelecimento, de manutenção e de exploração.

Sistema actual: Combinacão de palhetas e luzes de cõr

O nosso sistema actual necessita para os sinais de dia o emprego das palhetas que, conforme as condições da via ou as indicações que pretende transmitir aos maquinistas, assim toma várias posições de horizontal a vertical.

A' noite estas palhetas, ainda que continuem a funcionar com os sinais luminosos, não teem nenhuma utilidade porque as ordens são transmitidas aos maquinistas por luzes de cõres, vermelhas, amarelas ou verdes.

A vermelha corresponde à posição horizontal da palheta; a amarela à posição oblíqua e a verde à posição vertical. Inútil fazer notar que estas indicações de dia e de noite diferem muito sensivelmente entre si. De dia é a posição do braço que transmite a ordem, enquanto que de noite é a cõr da luz.

Por conseguinte, o emprego simultâneo das duas indicações não é de natureza a simplificar a linguagem dos sinais; antes pelo contrário, complica-o.

Com o sistema actual, combinando o emprego de palhetas de dia e luzes à noite, é preciso que os maquinistas se recordem dum grande número de sinais.

Uma luz vermelha, ou duas ou três luzes vermelhas em linha vertical constituem a indicação de paragem durante as horas de noite, enquanto que, de dia, esta indicação é dada pela posição horizontal da palheta.

E' um sistema ilógico e não se pode ter a certeza que as indicações sejam sempre bem compreendidas.

Por outro lado, em certos casos, a mesma posição da palheta e a mesma cõr da luz servem para dar duas indicações diferentes. Esta prática é admissível, mas não se pode pretender que seja a melhor. O sistema de sinal de luzes de cõres suprime estas diferenças e estas contradições e satisfazia em absoluto as necessidades.

O sistema actual não dá indicação permissiva distinta; com efeito, com o sinal de bloco manual ordinário, a palheta a 45,0 a luz de cõr amarela empregada para indicar: «avançai, secção ocupada» é o mesmo que nas linhas de sinal automático para indicar: «Preparai-vos para parar ao próximo sinal». Aqui ainda o campo está aberto aos aperfeiçoamentos e vê-se-há que o sinal de luzes de posição coloridas permite precisar mais nitidamente as medidas a tomar em cada caso.

Continua

PUBLICAÇÕES FERROVIÁRIAS

O Estado e o Banco de Portugal

POR AUGUSTO DA COSTA

... O governo caído tem, pois, no governo que o substitui, um legitimo continuador. Esperava-se tudo, menos isso, na verdade. Como é que a um governo, derrubado no Parlamento por uma moção de desconfiança, sucede um outro presidente pelo principal defensor do governo derrubado? Segredos da Constituição que nós, os profanos, não sabemos desvendar... E como é que o Parlamento atura o novo governo, apresentando-se esse governo com o mesmo programa do anterior, não repudiando, sequer, as palavras, desprestigiosas para o Exercito, proferidas pelo sr. Domingues dos Santos, e que foram a principal razão da sua queda? Aqui, não são já apenas os segredos da Constituição: aqui, entra em função a plasticidade dum Parlamento amorfo, sem ossatura dorsal, sem energia, sem continuidade d'acção. E dessa falta de continuidade no pensamento e na acção, da incoerencia parlamentar, que resultam os saltos bruscos e inesperados da politica portuguesa, os piores disparates, as maiores anomalias, e, em conclusão—a anarquia política e social em que o país se debate.

O governo Vitorino Guimarães continua, pois, o governo José Domingues dos Santos. Logo, temos a continuidade governativa assegurada—mas no sentido do mal. Em nosso entender, porém, não valia a pena perder tanto tempo com congregações profundas, para debelar a crise, se apenas se tratava de cair doutra côr a frontaria do edifício, ou dar-lhe um outro nome...

Nestas condições, a interferencia do Estado na direcção do Banco de Portugal é uma ideia que o novo governo perfilhou. Trata-se de albergar dois ou três idealistas e apostolos da Democracia, de os alimentar melhor do que tem sido até hoje, sem sobrecarregar o Orçamento do Estado. Onde meter esses ideologos, esses apostolos, de modo que o estomago lhes seja satisfeito e ao mesmo tempo o Estado lucre? No Banco de Portugal, talvez que eles ficasse bem... Primeiro, seriam pagos pelo Banco, e não pelo Estado; segundo, dentro da direcção do Banco, ajudariam o melhor que pudessem o Estado quando este, para se livrar de apuros financeiros, houvesse de recorrer à magnanimidade e à benevolencia do Banco. Mas era preciso um pretexto para que o Estado pudesse meter os seus amigos na direcção do Banco. E então, inventou-se, primeiro, que o Banco de Portugal era inimigo da República, só servindo, na distribuição e na

concessão de creditos os comerciantes monárquicos: dupla mentira, que a condescendencia do Banco em face de todos os aumentos de circulação fiduciaria exigidos pelos governos, e a representação dos comerciantes republicanos de Lisboa, levando o seu aplauso à direcção do Banco de Portugal e o seu reconhecimento pelos serviços pelo Banco prestados ao comércio do país, se apressaram a desmentir. Depois, como esta dupla mentira não pegasse, por inepta, investiu-se outra, com varios aspectos: que os negócios tinham de acabar, que o Banco tinha que servir o país, e que o Estado tinha direito a fiscalizar melhor a administração dos dinheiros do Banco... Ora, os factos são concordes em desmentir esta nova mentira. As negociações da guerra não saíram do Banco de Portugal, e não foram os directores do Banco quem enriqueceu com elas. Procurem os senhores bem, e verão de que lado se encontram essas felizes pessoas. Vejam também, porque é edificante, quantas delas são políticos militantes, ou inspiradores de políticos militantes... Quanto à fiscalização, por parte do Estado, da gerência dos dinheiros do Banco, mais devagar. O Banco é para todos os eleitos uma instituição particular, e o Estado não pode nem deve—e nem isso convém ao país, *et pour cause*...—meter elementos seus na administração de cada empresa particular. Mas o Banco tem contractos com o Estado, é o Banco Emissor... Muito bem. Esse facto dá ao Estado, realmente, um direito de fiscalização sobre o Banco que doutra forma não lhe seria permitido. E para exercer essa fiscalização que o Estado tem no Banco um governador, de sua nomeação. E esse governador tem nem mais nem menos do que simplesmente estas atribuições e faculdades:

- 1.— Representar a administração do Banco nos termos destes estatutos, em todos os actos judiciais ou extra-judiciais do seu movimento geral;
- 2.— Presidir ao expediente diário das operações;
- 3.— Assinar a correspondência oficial com as repartições do Estado e as autoridades administrativas e os mais documentos do Banco; podendo delegar esta faculdade no vice-governador, nos directores que assistirem ao expediente diário, e mesmo em empregados do Banco se as conveniencias do expediente o exigirem em relação a determinadas funções;
- 4.— Exercer inspecção imediata e permanente sobre todos os serviços e pessoal do Banco;
- 5.— Fiscalizar o cumprimento de todos os preceitos orgânicos e regulamentares;
- 6.— Propor em conselho de administração quais-

quer providencias ou alterações convenientes para o regime interno e para o desenvolvimento das operações;

7.^a— Rubricar os livros gerais, com excepção dos livros das actas, cuja rubrica será da competencia do Presidente da Assembleia Geral;

8.^a— Nomear e exonerar os directores das caixas filiaes e os agentes, cuja nomeação lhe é reservada, segundo as disposições dos artigos 32.^o, 33.^o e 34.^o;

9.^a— Regular os trabalhos do Conselho de administração e do Conselho Geral, presidindo ás respectivas sessões e promovendo a convocação delas segundo as necessidades e a urgencia do expediente;

10.^a— Fazer executar todas as resoluções da assembleia geral, do Conselho de Administração e do Conselho geral, salvo o disposto no artigo seguinte;

Art. 45.^o— O governador poderá suspender a execução das decisões do Conselho de Administração, para as submeter á deliberação do Conselho Geral, urgentemente convocado; e suspenderá, comunicando ao governo toda a decisão dos Conselhos, que for contrária ás leis, aos estatutos e áos interesses do Estado. A suspensão considerar-se-há levantada, se 15 dias depois de imposta, o governo, por sua parte, a hão tiver confirmado, por meio de comunicação oficial dirigida ao Banco.

Não serão todas estas faculdades mais que suficientes para que o Estado acautele os seus interesses? São, no evidentemente. Logo, o Estado usa dum pretexto aparente, querendo fiscalizar a administração dos dinheiros do Banco, e esconde um objectivo real: objectivo que vem a ser, como vastas vezes já tem sido acentuado, dispôr, através da acção de dois ou três directores correligionarios, dispor a seu bel-falante das estamparias do Banco, para fabricar moeda falsa, e do que resta de reservas metálicas ou valores correspondentes para queimar na voragem... da valorização do escudo, por mais paradoxal que isto pareça.

... Voragem, porque essa valorização, por mais real que, de facto, seja, não deixa de ser feita á custa dos mais caros artifícios. Para que essa valorização se tenha realizado, o Estado não tem exercido a acção que um bom administrador particular, em circunstâncias idênticas, exerceria: não tem cerceado as suas despesas, nem eliminado as suas empresas deficitárias e ruinosas, afim de, tanto quanto possível, subordinar as suas despezas ás suas receitas; não, o governo tem feito o que faria, exactamente, um administrador perdidário: não elimina os seus luxos, mas vende o que lhe resta do património. No caso dum particular, uma tal alienação chamar-se-hia venda. No caso do Estado português, chama-se-lhe mobilização. Mas, no fundo o caso é o mesmo, e as consequências são perfeitamen-

Publicações recebidas

Cronicas de Qualquer Dia.—Prefaciado por Mercedes Blasco, foi posto à venda um novo livro de Maia Alcoforado.

No seu genero de literatura conseguiu Maia Alcoforado exgotar a edição do seu primeiro livro "Cartas que Vogam", e estamos certos que o seu novo livro terá o mesmo caminho, preparando já o seu autor outro livro intitulado "Terra e Mar". Agradecemos os exemplares oferecidos.

Agros.—Recebemos o n.^o 1 e 2 da II série do 1.^o ano d'este interessante Boletim da Associação dos Estudantes de Agronomia e periódico de propaganda Agrícola, dirigido pelo Ex.^m Sr. Lucio Mercês de Melo tendo como secretário jornalista o sr. Miguel Rico.

Obras Públicas e Minas. Revista. Publicação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses. Recebemos o n.^o 631 referente a Dezembro de 1924.

Railway Gazette.—Recebemos o n.^o 6 do Vol. XLII referente a 6 de Fevereiro do corrente e o n.^o 7 do mesmo mês.

L'Energia Eléctrica.—Recebemos o Fascículo II, Volume II desta interessante revista, de Fevereiro do corrente.

Brazil-Ferro Carril.—Revista Semanal de Transportes, Economia e Finanças. Vol. XXVIII n.^o 382 do ano XVI.

Banca, Ferrocarriles Industria y Seguros.—Revista Eléctricidade, Comércio, Obras Públicas, Metalúrgica, Navegacion, Agricultura, Aduanas, Minas e Transvias. Ano XXXIII n.^o 3 de 10 de Fevereiro último.

Gaceta de los Caminos de Hierro.—Revista Técnica profissional. N.^o 3.431 do año LXX, referente a 10 de Fevereiro do corrente.

te iguais. E só por isso, só porque a valoisação do escudo não se está fazendo como devia fazer-se, é que nós lhe chamamos voragem. Porque, acabados, ex-gotados, mobilizados todos os valores de que o país dispõe, onde iremos buscar depois com que valoar o escudo? A poeira das estradas?

Escrivemos na ante-vespera da reunião dos accionistas do Banco de Portugal, e não podemos prever o que resultará do embate desses accionistas — os verdadeiros — com os falsos accionistas cuja lista a *Epoca* publicou, e que ali irão como simples festas de ferro do governo. Quere-nos parecer, porém, que estes não levarão a melhor, até pela simples razão de que o desdobramento, o bôdo das acções do Banco que o Estado realizou por umas tantas cabeças da sua feição, entra nos domínios do Código Penal. A não ser que a Lei — apesar de vivermos em Democracia — seja Lei para todos, excepto para o Estado. E, porque em Portugal tudo é possível, aguardemos...



Linhos francesas. — Segundo um Aviso publicado pelas Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, do Midi, Norte, Paris a Orleans, Paris-Lion-Mediterrâneo, da Alsacia e Lorena e de Cinturas de Paris, desde 1 de Janeiro último a sobretaxa sobre os preços das Tarifas em vigor que era de 170 %, elevou-se a 190 %, para todos os transportes (excepto os de passageiros), tanto em grande como em pequena velocidade.

Este aumento porém, não é aplicável aos pacotes postais e às remessas feitas ao abrigo das tarifas especiais: 3103 (gêneros frescos), 118 (periódicos) e, provisoriamente aos adubos (Tarifa especial 22-122).

A nova sobretaxa não está sujeita ao imposto, como já sucedia com a anterior, e incide tanto nos preços de transporte como nos de despesas acessórias.

Além deste aumento de sobretaxa, foram também aumentados os preços das despesas acessórias, quase todas ao dôbro.

Os direitos de registo de bagagens foi elevado de 15 centimos a 40, e no dos demais transportes de 15 a 30 centimos. Os de carga e descarga e evoluções e manobras de frs. 2,30 a 4,60, e para as remessas de vagão completo, de frs. 1,50 a 3 frs. por tonelada.

As remessas de peso até 40 quilos são isentas dos direitos de carga e descarga.

Para os transportes fúnebres e carruagens foram estes direitos elevados de 3 a 6 frs.; para bois, vacas, cavalos e muares, de 1,50 a 3 frs. por cabeça; vitelas e porcos, de 0,60 por cabeça a 1,20, e gado miúdo, de 0,30 a 0,60 por cabeça.

O direito de transmissão entre linhas de diferentes empresas, que era de 0,30 para cada administração, passou a ser de 0,30 frs. para mercadorias; 1,50 para carruagens, 0,65 para bois, etc; 0,30 para vitelas e gado suíno e 0,15 para o gado miúdo, por cabeça; para os animais perigosos ficam sendo de 0,75 frs. por cabeça com sujeição ao mínimo de 2 frs. de cobrança por vagão. Antigamente não existia esta cobrança.

Finalmente os direitos de armazenagem, estacionamento, repeso, aluguer de guindaste, etc., foram todos elevados ao dôbro.

Este aumento de tarifas foi motivado pelo agravamento das despesas resultantes da elevação dos ordenados do pessoal e do regulamento do horário do trabalho, o que representa para o orçamento deste ano um aumento de despesa da bonita cifra de 1.072 milhões de francos.

A receita calculada com a nova sobretaxa e com o aumento das despesas acessórias deve elevar-se a 1.032 milhões, ficando ainda um deficit de 40 milhões.

que as empresas esperam cobrir com economias a fazer na exploração.

Linhos italianas. — Segundo as recentes estatísticas publicadas pelos caminhos de ferro italianos, o tráfego de mercadorias nas linhas do Estado tem tido um sensível aumento. Assim, no mês de Setembro do ano passado transportaram-se 5.545.000 toneladas, o que representa um excesso de 3,24 %, sobre o mês de Agosto, e 18,77 %, sobre o mês de Setembro de 1923.

O número de vagões carregados por dia nos portos principais foi de 80.240, ou seja um aumento de 31,31 %, sobre os carregados em igual mês do ano anterior.

A média de utilização de cada vagão foi reduzida a cinco dias e 23 horas por transporte, em vez de seis dias e quatorze horas em 1923, o que manifesta uma grande melhoria na circulação e aproveitamento do material.

Linhos russas. — Pelas notícias que vemos publicadas nos jornais estrangeiros, a Rússia vai dentro em pouco restabelecer o serviço do combóio expresso transiberiano que tão bons serviços prestou antes da guerra, e que porá novamente em comunicação directa Paris com Vladivostok.

A distância que separa estas duas cidades é de cerca de 7.000 quilómetros, devendo essa viagem utilizando-se o transiberiano, ser feita em doze dias seguindo pela linha do Este da China, ou em quatorze passando pela Mandchúria.

Linhos estonianas. — Foi recentemente inaugurada a primeira linha ferrea eléctrica da Estónia, que é também a primeira no género nos Estados bálticos.

A linha tem 115 quilómetros e enlaça em Falkin (Reval) com Paasula, tendo duas estações intermédias. A energia é fornecida por uma estação próxima de Reval.

A linha importou em 36 milhões de marcos estonianos, e calcula-se que deve transportar, em média, dois milhões de passageiros por ano.

Linhos brasileiras. — Segundo o relatório da Companhia de Vitória a Minas relativo ao primeiro semestre de 1924, a receita daquela linha atingiu réis 1.035.620\$300, e a despesa 779.280\$360, havendo contanto um deficit de 143.660\$060.

O governo do Estado de São Paulo autorizou a Companhia Mogiana a aumentar de 15 % as bases

das suas tarifas.

O Ministro das Viações pediu ao seu colega da Fazenda a abertura de um crédito de 16.120.490\$400 em apólices, para pagamento das despesas com as novas linhas na Bahia, em Sergipe e em Minas Gerais.

A Companhia do Caminho de Ferro do Pará já teve, no segundo semestre de 1923, a receita de 6.425.367\$375, e de despesa 5.917.952\$554, do que resultou um deficit de 492.585\$179.

Vai ser constituída uma nova linha ferrea que partindo de Póntal vai até Morro Agudo, no estado de São Paulo. Os trabalhos de construção já foram iniciados.

Comunicações aéreas

O voo ultimamente realizado pelo "zepelin" que foi da Alemanha à América do Norte, sem escala e correndo tudo bem, veiu dar-nos a confiança nas grandes viagens aéreas que de certo, em futuro próximo, terão um grande papel a desempenhar no transporte rápido de passageiros e mercadorias.

Está em vias de realização, pela Companhia Trans-aéria Colón, o estabelecimento duma carreira entre Sevilha e Buenos-Aires que se iniciará com três "zepelins".

A casa construtora Junkers, de Dessau, na Alemanha, talvez a maior empresa do mundo para instalar serviços de comunicações aéreas, já elaborou um programa de comunicações internacionais, o qual compreenderá três grandes linhas com as seguintes Nações:

- 1) —Londres—Rotterdam—Colónia—Estrasburgo—Zurich—Génova—Roma—Nápoles—Brindisi—Atenas—Egipto—África Central.
- 2) Londres—Rotterdam—Colónia—Francfort—Fürth—Praga—Varsóvia—Fürth—Munich—Viena—Budapest—Belgrado—Sofia—Adriánópolis—Constantinópolis.
- 3) Petersburgo—Reval—Riga—Konigsberg—Dantzig—Berlim—Colónia—Paris—Bordeus—Madrid—Sevilha e Lisboa.

Segundo o cálculo da Junkers, a distância de Leninegrado a Lisboa poderá fazer-se em cincuenta e seis horas, realizando o trajeto de Koenigsberg a Berlim e de Paris a Bordeus por comboios rápidos durante as noites e o resto da viagem por aeroplanos. A viagem terrestre mais rápida entre Leninegrado e Lisboa faz-se em cerca de 130 horas, trazendo portanto às viagens aéreas uma redução de 3 dias e doze horas, o que é um benefício grande.

Além da casa Junkers há outras importantes empresas, como o Lloyd Aéreo Alemão, a Companhia

Inglesa Imperial Airways Ltd., que se propõem também estabelecer serviços regulares aéreos.

Parece que a província renana da Alemanha e as cidades de Colónia e Dusseldorf são que mais condições têm para postos aéreos de centro do cruzamento das grandes carreiras. Colónia é o ponto de partida de novas linhas principais estando assim destinada a uma importantíssima estação central.

Todas as empresas de serviço aéreo são particulares e procuram para estações esportos aéreos as cidades de condições mais favoráveis, já pelos seus terrenos de aterrisagem, já pelo movimento de passageiros, além das facilidades e interesse das instâncias oficiais. A casa Junkers tomou de arrendamento por noventa anos, na cidade de Dessau, um terreno de mais de dois quilómetros quadrados que serve de estação e campo de aterrisagem. Berlim está preparando o seu porto aéreo que mede 1.150 metros na direcção de Oeste-Este, e 1.000 metros na direcção de Norte-Sul, no conhecido campo Tempelhof, tendo o município ajudado a empresa com 500.000 marcos-ouro.

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS NAS ESTAÇÕES DA C. P.

Uma apreciação favorável da imprensa espanhola sobre esta medida

Como é pouco vulgar encontrarmos nos periódicos estrangeiros qualquer apreciação favorável a respeito do que se passa no nosso país, é-nos sempre grato registar com um certo orgulho as notícias ou comentários elogiosos que aparecem na imprensa estrangeira a medida aqui postas em prática.

Por isso não deixaremos de fazer especial referência a um artigo publicado na *Revista Comercial de Ferrocarriles*, de Madrid, a propósito da concessão recentemente estabelecida pela C. P. de 10 dias de armazenagem gratuita nas estações de partida às mercadorias a expedir por vagões completos, e à qual nos referimos na secção "Viagens e Transportes" do nosso número de 1 do mês findo, em que essa concessão é criticada com palavras de louvor, como se vê da parte desse artigo que a seguir transcrevemos:

En las mercancías a expedir por vagón completo, es bien la rioso muchas veces portear todo el cargamento y dejarlo es-gado dentro del plazo concedido, e a partir del momento en que s a efectivo el suministro del material, aun nacendo la remesa en la misma localidad de la estación expididora, si los el mentos de acarreo de que disponga no son adecuados a llenar aqu la neces-sidad. Pero la dificultad sube de punto si la mercancía es o igi-naria de punto alegado de la estación, pues en este caso parece inevit ble que se consienta, admitiendo que las condicione-s de la estación lo permitan, que se vaya depositando en ella, aunq ie ininterumpidamente, el tonelaje a expedir, de forma quie tar reunido o completo pueda hacer-se de una vez, y dentro de dicho plazo, la carga del vagón.

Esta cuestión que lleva aparejada la exención de derechos de almacenaje a la salida, se ha planteado muchas veces en nuestros ferrocarriles, y ha podido resolver-se en diversos casos alquilando el sitio en las estaciones, en el que pue la ir depositando se acumulando se la mercancía en expectativa de cague e f. clacion. Pero en general es una cuestión latente para ser resuelta s. tif. corriamente en todas las estaciones.

En otras partes no han tropezado con esos inconvenientes, y un caso lo presenta la Compañía de los caminos de hierro Portugueses (cuya red contacta con la española em Badajoz y en Valencia de Alcántara), la cual ha publicado a dict. r. l. seguinte disposición de fecha 30 del passado Enero:

Segue a transcrição do Aviso ao Públiso da C. P., e conclui o artigo com as seguintes palavras:

"De todos modos merece señalar e la mencionada concesión de carácter general en aquella red, salvo conta las excepciones, porque es indudable que constituye uma apreciable facilid para el tráfico".

Esta apreciação é a melhor confirmação que poderia ser feita das palavras de louvor que tivemos ocasião de escrever ao darmos a notícia da medida promulgada pela C. P., e que já está sendo utilizada por muitos expedidores que nela encontram um sensível benefício.

Quando será que entre nós se começará a pensar a sério na navegação comercial aérea?

Sempre os mesmos a caminhar na cauda do progresso.

VIAGENS E TRANSPORTES

A C. P. vai reduzir alguns preços de transportes

Confirma-se a notícia que demos no nosso último número de que a C. P. estava no firme propósito de pôr em vigor medidas beneficiosas para alguns transportes, as quais serão, com certeza, recebidas pelo público com geral aplauso.

Segundo informações que temos, dependem apenas da aprovação do governo.

Uma dessas medidas, é a redução da sobretaxa em vigor de 1.000% (multiplicador 11) a 500% (multiplicador 6) a aplicar aos transportes em trânsito para Espanha.

Igual redução será posta em vigor para os toros de pinho para entivação de minas, para serem exportados tanto por mar como por terra.

O mesmo multiplicador 6 passará a ser aplicado à lenha, e à castanha transportada em pequena velocidade.

O vinho é também uma das mercadorias que a C. P. pretende beneficiar nas medidas projectadas, as quais consistem na concessão de um importante bonus aos exportadores que efectuarem no prazo de um ano transportes de determinadas tonelagens, com destino às estações de Lisboa Cais dos Soldados, Braço de Prata, Alcântara Terra e Mar e entrepostos e cais do Porto de Lisboa.

Será restabelecido o regime em tempos em vigor do retorno de taras de vinho transportado de diversas estações das linhas de Leste e de Vendas Novas para as de Lisboa, mediante o pagamento de uma pequena quantia, e será baixada a taxa aplicável aos transportes de vinhos das mesmas estações para Lisboa.

A sobretaxa actualmente em vigor de \$30 por tonelada para os transportes destinados aos entrepostos e cais do Porto de Lisboa, será, de uma maneira geral, reduzida a um terço.

Pensa ainda, segundo nos afirmam, a Companhia, em reduzir as taxas de transporte de mais algumas mercadorias, tais como a cortiça e o cimento nacional quando destinados a exportação, os minérios de ferro, e outras.

De entre todas estas medidas cuja importância é indiscutível e a que o Governo, certamente, não hesitará em dar a sua aprovação, visto os benefícios que elas representam não só directamente para os transportadores, como também para a economia geral do país, devendo igualmente contribuir de certo modo, para o barateamento da vida mas devemos destacar como as principais — a redução da sobretaxa para o trânsito e da aplicável aos transportes de ou para os entrepostos o que deverá concorrer bastante para atraír ao porto de Lisboa o tráfego dêle desviado depois da guerra.

Uma outra medida, porém, que devia acompanhar

estas, mas que não está na alçada da C. P., seria a redução por parte da Direcção da Exploração do Porto de Lisboa, das taxas de acostagem, e, outra talvez de maior alcance, ainda — o regresso ao antigo regime de cargas e descargas feitas por pessoal do Porto, abandonando-se duma vez para sempre com o tal regime de *cais livre*, que de livre apenas tem o nome, pois constitue um verdadeiro monopólio dos antigos carregadores despedidos do Porto, cujo serviço tem sido de molde a incitar os armadores a conservarem os navios ao largo e a servirem-se, como nos tempos em que não havia cais acostáveis, de fragatas, a evitarem a utilizar este ponto, dando preferência a portos espanhóis onde são mais bem tratados.

Sobre este ponto chamamos a atenção das instâncias competentes, a fim de se tomarem as providências tendentes a evitar que o tráfego de trânsito desapareça por completo do Porto de Lisboa, que é o mais certo acontecer se não se acudir a tempo.

Bilhetes directos, simples e de ida e volta, do Porto para França, ou vice-versa

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em vista do aumento das participações dos caminhos de ferro franceses nos preços das tarifas internacionais P. H. F. n.º 1 e 2 de g. v., bilhetes simples e de ida e volta entre Porto e Paris, fez uma reimpressão dessas duas tarifas com os preços actualizados, tanto na parte francesa como na portuguesa.

Vagões em série

A Companhia inglesa de L. M. S. R. montou em Wolverton novas oficinas para a construção de vagões de 12 toneladas de carga, em série, de modo que se possam produzir à razão de um vagão por cada sete quartos de hora.

Estas oficinas correspondem ao programa de renovação de material e melhorias a que se tem proposto a Companhia, no qual está compreendida a construção de 2.000 vagões para transporte de mercadorias, nos dízese meses próximos.

Fabricação de rails

Fm. separata do n.º 29, de 15 de Agosto último, do Boletim Técnico Trimestral, da União Profissional dos inspectores técnicos e dos chefes de secção dos caminhos de ferro e telegraios belgas, publicou Mr. J. Servais, chefe de ensaios métrológicos dos caminhos de ferro do Estado e secretário da comissão de recepção do material de via, "Algumas considerações sobre o estado da questão dos aços para rails na Bélgica". Estudo cuidado em que o autor nos mostra as dificuldades com que se tem de arrostar para se chegar a uma fabricação perfeita, nos altos fornos, do aço com a dureza e mais qualidades necessárias para um bom carril. No seu trabalho, que revela conhecimentos profundos da matéria, vêm os vários resultados dos ensaios a que os aços são sujeitos, bem como as estruturas das mesmas vistas ao microscópico.

Agradecemos o exemplar que nos foi enviado.

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções, instalações da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de *Ed. ux & C.* — **Cimento** «*Candlot*», depósito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**. Endereço telegraphico — **MAHONY** — Lisboa. NUMERO TELEPHONICO 586 Erc.

ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.^o
LISBOA

OLYMPIA

Matinées elegantes todos
os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Continuação do sensacional
film em episódios

A Torre de Nesle

Brevemente — Colossal estreia



NACÃO PORTUGUESA

REVIST. DE CULTURA NACIONALISTA

Director: António Sardinha

Redação 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, querida a dia se afirma e se impõe, levantando o nome de Portugal.

TINTURARIA DE A. P. J. Cambourzac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — R. BEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, E OUTROS.

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

limpa pelo processo parisense 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

ANUÁRIO COMERCIAL

45.^a Edição — 1925

DOIS VOLUMES 1.000.000 DE ENDEREÇOS
4.000 PAGINAS DE TEXTO

Desenvolvida informação do Continente, Ilhas e Colônias

24, Praça dos Restauradores, 24

LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINAGE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma 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

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

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

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate 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, Barcelos, 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, Viana do Castello, 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, Principe, Cabinda, Loanca, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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

ESTAMPARIA MECÂNICA

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

X
Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

X

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Telefone-C. 890

Tel.-KOPPELRAIL

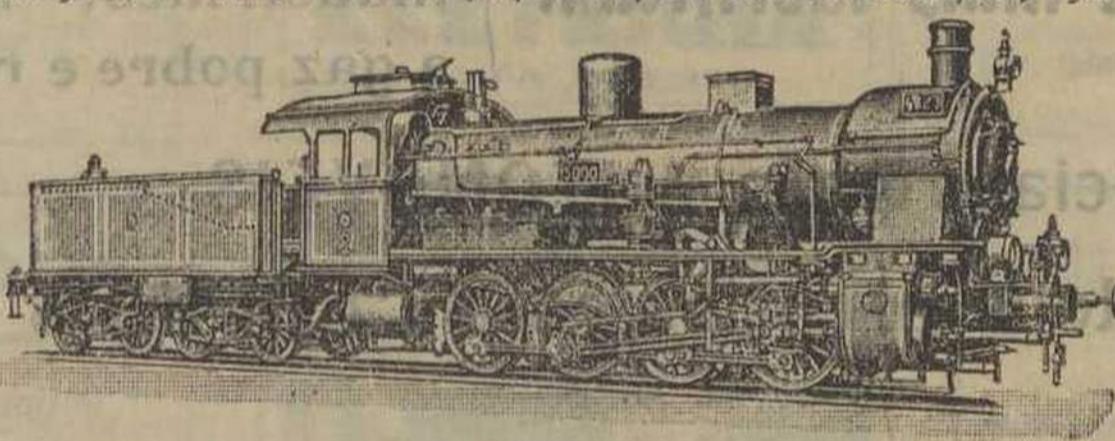
ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordhansen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

LocomotivasEscavadorasGuindastesVias ferreasportateis e fixasCarros detodas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
técnicos

Depósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.º

RUA DE JULIÃO, 41 1.^o LISBOA
Apartado de Correio-97

SOCIEDADE TORLADES LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DAFurness, Withy & Lt. Bureau VeritasCORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shpley & C.º; Hambro & Son; Barng Brothers & C.º.

Em New-York — Brown Brothers & C.º.

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 Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

GORDURAS E OLEOS MINERAES

— DA —

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriaes, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga

FROTA D COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	PORtUGAL	3998 ton.
ANGOLA	7745	LUABO	1485
LOURENÇO MARQUES	6354	CHINDE	1382
MOÇAMBIQUE	5771	MANICA	1116
AFRICA	5491	BOLAMA	985
PEDRO GOMES	5471	IBO	884
BEIRA	4978	AMBRIZ	858

Serviço de
cabotagem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350	DONDO	6000

CONGO

Rebocadores no Tejo: TEJO, CABINDA, CONGO

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorifico, luz electrica, excelentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rápidas e comodas

LISBOA, Rua do Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Escriptorios da Companhia:

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expedient, C. 1600 Informações C. 608 — Tesouraria — Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

MEIAS.

Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SOR-TIDO TEM E A QUE MAIS BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravata-ria e chapelaria

OLYMPIA

Matinées elegantes todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Continuação do sensacional film em episódios

A Torre de Nesle

Brevemente — Colossal estreia

NAÇÃO PORTUGUESA

REVISTA DE CULTURA NACIONALISTA

ARTE — SCIENCIAS FILOSOFIA
POLITICA — LITERATURA
ECONOMIA — HISTORIA — SOCIO-
LOGIA, 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.

Encadernações
simples e de luxo
Execução rápida — Preços modestos

ATODA·A·HORA·AGUA·A·FERVER
COM·AS·MAGNIFICAS
CAFETEIRAS·E·BULLES
DA

**ELETRIGIA**

Santa Justa, 87

**Manual do Viajante em Portugal**

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluído por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

A PROSPERIDADE
OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Fábrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

Esta fábrica dispondo de maquinismos mais apfeiçoados para a sua indústria, tem sempre nos seus depósitos papéis diversos da sua produção, tais como almassos, escritas, 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 tais considerados.

CODEPOSITOS

Lisboa — 96, R. dos Douradores, 104

Porto — R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone de Porto 864

End. teleg.: Fábrica Matrena — TOMAR

Gaceta de los Caminos de Hierro**Revista Técnica y profesional**

INTERESSANTE E ÚNICA 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 =



Quem me dera já ter barba
p'ra comprar uma GILLETTE!!!

**Francisco A. Prosper**

— Rua do Norte, 28-1.º —

— LISBOA —

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma 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

SEDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDERECOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIONAL

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate 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, Viana do Castello, 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. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Loanca, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

INDIA—Noya Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili

Pinto & Sotto Maior
BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

ACAO PORTUGUESA

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.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.