

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1925) Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

NUMERO 893

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 Março de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO
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 Calendarios	74
José Adolfo de Melo e Sousa	74
A fiscalização do governo nas empresas ferroviarias, por Raul E. Santos	75
Sinaes 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 aérias	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 paizes 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 prescindi de alguns instrumentos, que já disse não ter podido obter, mas que não eram indispensáveis; eu não levei, por exemplo, sobrecelentes para as camionetes, porque não houve maneira de os conseguir na provincia, e havia urgencia por parte do Alto Comissário, que se fizesse o reconhecimento.

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

deserto, fugiram na segunda noite por entre o labirinto das dunas, quando ainda próximo dos Tigres, por terem verificado, que íamos a travesar o deserto. Por último, desejo lembrar que trabalhos como êste não podem deixar de ser feitos por gente escolhida e amiga. Porque, se assim não fôr, quando depois de se andar dois dias sob um sol abrazador, já com seixo na bôca para estimular a salivação, quando por virtude da sede a comida já não desce para o esófago, porque a lingua 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 êste reconhecimento, vou entrar nos outros pontos a tratar, ou sejam:

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 camionetes, 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.^{sa} farão idéa do que seja uma travessia de dezenas de quilómetros de deserto, onde nada se conhece, para onde não ha guias, onde não ha referencias, onde o chão queima os pés, o sol escalda a cabeça e a falta de agua seca a bôca.

Vou, porem, contar-lhes um pequeno incidente da travessia feita de Porto Alexandre para Mossamedes atravez o deserto por um empregado comercial por um caminho aliás conhecido, freqüentado por automóveis e que foi relatado ha pouco nos jornais da provincia. Esse rapaz monta a cavallo 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 cavallo que êle montava. E dele nada da mais se soube, perdido talvez nas dunas, porque perdeu o rasiro 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 *dampa* das víboras em direcção ao vale do Coroca, utilizando camêlos como meio de transporte, que êle verificára a existência de vários minérios e encontrára agua salgada no plateau desértico 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 copiaram, 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 camionetes.

Foi a primeira dificuldade, porque os vapores recusavam-se a receber tal carga, havendo-se conseguido que o «Pedro Gomes» a recebesse, porque protestando êles que não tinham pau de carga suficientemente resistente para lhe pegar, resolvemos 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, apesar 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 camionetes 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 camionetes deveriam ter dificuldade de passar. E de facto se passaram foi devido a terem seguido descarregadas, e de num ou noutro 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 camionetes 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 camionetes em meados de agosto, quinze dias mais tarde já não foi possível fazer ir a povoação uma delas, porque enterrando-se na areia enlameada do istmo, não foi possível faze-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 Caroca, 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

por J. FERNANDO DE SUZA

Ponderei no artigo anterior a indispensabilidade da revisão da lei que autorizou a concessão da linha de Vizeu a Foz-Tua num preceito lacónico e omisso em materia 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 objectivo primordial a promulgação de preceitos eficazes que possam assegurar a construção.

E como é a Companhia Nacional que esta deve ser cometida, o único modo de resolver a questão é negociar com ela um acôrdo 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 acôrdo.

Tem a companhia as seguintes concessões: *Foz-Tua a Mirandela*, contrato de 30 de Junho de 1884, com a garantia de 5,5 % sobre 19.632\$30 por quilómetro, 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 quilómetro, terminando a concessão em 1884;

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

Seria razoavel juntar a essas concessões uma quarta dum troço da mesma linha continua? Ficariam assim quatro troços distintos com clausulas diversas e com reversão para o Estado em datas tambem 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 troço por 90 anos, terminando a concessão em 2.015. Fazendo findar nessa data todas as outras concessões, haveria um aumento de duração de 32 anos para o troço 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 attribuido à linha, acrescido pelo menos dos juros intercalares durante a construção.

Poder-se-ia adoptar a mesma taxa de juro para os outros troços, 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 desta as receitas dos quatro troços, 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 trafego e fora do trafego balancear-se-iam as despesas de exploração para a determinação da receita liquida.

As clausulas do contracto, especialmente no que respeita a resgate, devem ser taes que incitem a Companhia a uma exploração rasgada. Assim, do aumento de receitas, essencialmente progressivas, deve participar o concessionario 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 praso de amortisação vá além do da concessão. Assim se robustece o credito da Companhia e se facilitam melhoramentos complementares das linhas.

Como se vê, a preparação do contracto é materia delicada para cuidadoso labor entregue a competencias. 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 contracto provisório, sujeito a sanção legislativa para se tornar definitivo.

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

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 contracto, devia ser adoptada sem demora.

Enquanto 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 preparasse 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 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 occupar-nos da directriz, comparando as que são objecto de vivas competições das regiões interessadas.

A linha sae de Vizeu, transpõe a divisoria 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 divisoria 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 divisoria 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 direcção 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 taes as razões que militam a favor de uma d'essas directrizes que excluam 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.

- | | | |
|--------|---|---|
| Tavora | } | a) Espinhosa-Rio Torto-Portela de Vidigal-Foz do Tua. |
| | | 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 próximo artigo confrontaremos esses diversos traçados.

No que respeita aos combustíveis, o preço duma 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 Portuguesa

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

Compra-se tambem uma coleção completa da 1.ª série.

INTERRUPÇÃO E FIM FORÇADO DE UM SERVIÇO FERRO-VIÁRIO POR MOTIVO DA GUERRA DO TRANSVAAL

por CARLOS ROMA MACHADO

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 maquinas. 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 immediatamente a toda a povoação que se não fumasse, 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 maquinas capazes de serviço.

E a em 23 de Setembro, durante todo o dia seguiram combóios 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. Comnante do Material de Guerra, Lacerda, Capitão do Porto, Calvo da Silva, Monjardim da Costa e Paes da Silva, pela nossa parte, e o Almojarife Sr. José da Costa Fialho que muito nos coadjuvou nessa árdua contingência.

Pela tarde desse dia começaram a e trar a nossa fronteira as tropas do General Piard, com os comandantes Moster e Grobler e seus voluntários alemães, irlandeses, americanos e portugueses e os «burgers» da policia de Johannesbourg, sendo 2500 homens voluntários, e mais 1800 «Burgers» da policia citada. Para lá da fronteira e em maioria marchando para norte, ficavam 1000 Boers fanáticos comandados pelo General Kotzée e uns 40 cavaleiros que entrariam pela portela da Matilha, 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 kilometro de distancia, e nas outras em redor.

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

No dia 25 veio o General Paul Careu à fronteira cumprimentar a nossa bandeira e as nossas tropas. Nós, recebiamos ordem do Governador Geral para irmos em seu nome cumprimentar Lord Kitchner, que tinha acabado de chegar e pedia 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 varias. Aí se combinou todo o serviço que mais tarde foi confirmado pelo comandante da Imperial Military Railway (I. M. Ry) a que adiante nos referiremos, O Grande General tinha acabado de chegar e apenas apeado, e cheio de pó, a primeira coisa que fez foi tratar connosco das comunicações ferroviárias e telegráficas com Lourenço Marques com o Consul

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

No dia 28 foi a parada do exercito inglês, em honra dos nossos reis; pelo seu aniversario natalicio: 8000 homens em parada com o máximo aprumo; festa a que assistiram os officiaes da expedição portugueza enquanto Lord Kitchner connosco combinava o serviço dos combóios dos feridos e doentes. Nesse dia uma máquina do Transvaal *por sport* tripulada por dois officiaes ingleses, veio rebocar o combóio dos convidados para a parada, o qual tinha chegado de Lourenço Marques a Ressano Garcia.

Na volta, pela tarde, vindo o combóio a recuar com a máquina atraz, para a fronteira portugueza, um boi surdo e cego atravessado 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 accidente 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 embarcou para a Europa tendo sido hospedado na residência do Governador do Distrito, deram-se apenas os seguintes factos: em 30 de Setembro a expedição portugueza 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 elle. Este accordo 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 ella 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 difficeis para nós portuguezes, 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 Portuguez foi bem sucedido nesta difficil contingencia.

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 tivessemos interferencia 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, consciós de que se assim procedemos, foi com o fim de evitar situações difficeis ou obedecermos a ordens e contratos anteriores, que sem ordens em contrario, 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 estado 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 tinhamos 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 á Ponte Neerlandesa, e importâncias das mercadorias em trânsito para o Transvaal em território portuguez. 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 ceitassemos uma barra de ouro das minas do Transvaal qua a referida companhia ZASM conseguira salvar da grande derrocada. Era a providencia. Consultado o escrivão da fazenda, disse-nos que isso era contra as praxes, pois só se podia e devia receber o dinheiro em oiro esterlino, contra documentos, em que viria bem explicada a sua proveniencia, e a escrituração da importância da dívida, etc., o que tudo já nós sabiamos, 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 recobesse aquella barra de oiro, 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 conseqüências e mandei dizer a Steinmetz que trouxesse dali a uma hora a barra de oiro. 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 Schreiber» 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 ali 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 proximos, 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, nós deu uma repreensão que ouvimos em posição de sentido, e em seguida mandou-nos ao Governador Geral, esperavamos repreensão maior, mas ali, pelo contrario o Sr. Conselheiro Joaquim Machado, louvou o nosso procedimento, tanto mais que já sabia pelo consul ingles que o serviço da ZASM tinha de todo caducado, e o Governo Ingles pensava em adquirir da Holanda para si aquella 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 occasião da chegada das tropas inglesas, e dizendo que o Consul estava tão satisfeito comnosco, 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

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

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

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

Chemical Produces, Ltd. — Também desta importante casa de produtos quimicos, na R. da Madalena, 45, recebemos um calendario de parede. Agradecemos.

José Adolfo de Melo e Sousa

Por não ter sido recebido na nossa redacção a tempo de saír no número de 16 do mês findo, só hoje publicamos o agradecimento que a Companhia Portugueza 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 repara-la por esta forma, endereçando a todos o seu vivo e sincero agradecimento.

Lisboa, 9 de Fevereiro de 1925

O Conselho de Administração

A fiscalização do governo nas empresas ferroviárias

por RAUL E. DOS SANTOS

JÁ num outro artigo, a largos traços, demonstrámos as sucessivas alterações porque têm passado estes serviços. Fizemo-lo na plena convicção de que contribuíamos 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 extranho 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 fiscalisar, inspeccionar, coletar e todos aquêles 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 declaressemos 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 collocando-os em logares de responsabilidade sem ao menos possuírem o indispensável tirocinio. Infelizmente esse lamentável erro de premiar serviços políticos com logares do Estado, sem olhar às qualidades e aos merecimentos que ornaram os candidatos, vem de muito longe. Encontramo-lo logo em seguida às lutas liberais; vimos-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 auctoridade 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, recebendo

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 deducção alguma."

Este originalissimo diploma sofreu a quando da sua publicação na fôlha official, 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.

Nêsse 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 êsse diploma collide 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 occupações de secretaria, mal o funcionário atinge o período máximo da sua actividade, ou num acidente imprevisto inutilisa algum órgão indispensável, reforma-o, não os utilizando apesar de, em boa verdade, por vezes representarem uma classe semi-privilegiada; e vae aproveitar pessoal inválido!?

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

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

Sinais luminosos da «Baltimore & Ohio Railroad»

Por M. E. F. Patenall, eng.º 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 focos 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 palheta, 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 côr 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 porem aos seus proprios 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 ato imoral de serem as empresas ferroviárias fiscalizadas pelos seus reformados, auctorisou o seguinte aditamento que modificou completamente o espirito do decreto: *A admissão do pessoal reformado será regulada por fórma a nunca serem incumbidas funções fiscaes junto das empresas a que pertencerem.*

ao pessoal dos combóios, 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 combóio segundo estas indicações.

Mas desde que as luzes de côres 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 côres, suprimindo as palhetas e outras peças móveis, com o emprego de grandes e poderosas lampadas.

E como, sem nenhuma dúvida possivel, existem agora luzes de côres 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: Combinação de palhetas e luzes de côr

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 tem nenhuma utilidade porque as ordens são transmitidas aos maquinistas por luzes de côres, 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 côr da luz.

Por conseguinte, o emprego simultâneo das duas indicações não é de natureza a simplificar a linguagem dos sinais; antes pelo contrario, 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 côr da luz servem para dar duas indicações diferentes. Esta prática é admissivel, mas não se pode pretender que seja a melhor. O sistema de sinais de luzes de côres suprime estas diferenças e estas contradicções e satisfazia em absoluto as necessidades.

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

Continua

Publicações recebidas

O Estado e o Banco de Portugal

POR AUGUSTO DA COSTA

O governo caído tem, pois, no governo que o substituí, um legítimo 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 presidido 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, desprestigosas para o Exército, 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 politica 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, porem, não valia a pena perder tanto tempo com congeminções profundas, para debelar a crise, se apenas se tratava de cair doutra côr a frontaria do edificio, 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 apóstolos da Democracia, de os alimentar melhor do que tem sido até hoje, sem sobrecarregar o Orçamento do Estado. Onde meter esses ideologos, esses apóstolos, de modo que o estomago lhes seja satisfeito e ao mesmo tempo o Estado lucre? No Banco de Portugal, talvez que eles ficassem 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 monarchicos: dupla mentira, que a condescendencia do Banco em acé de todos os augmentos de circulação fiduciaria exigidos pelos governos, e a representação dos commerciantes republicanos de Lisboa, levando o seu aplauso à direcção do Banco de Portugal e o seu reconhecimento pelos serviços pelo Banco prestados ao commercio do país, se apressaram a desmentir. Depois, como esta dupla mentira não pegasse, por inepta, investou-se outra, com varios aspectos: que os *negocios* 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 *negociatas* 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 tambem, porque é edificante, quantas delas são politicos militantes, ou inspiradores de politicos militantes... Quanto à fiscalização, por parte do Estado, da gerencia dos dinheiros do Banco, mais devagar... O Banco é para todos os efeitos uma instituição particular, e o Estado não pode nem deve—e nem isso convem 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.º— Representar a administração do Banco nos termos destes estatutos, em todos os actos judiciaes ou extra-judiciaes do seu movimento geral;
- 2.º— Presidir ao expediente diario das operações;
- 3.º— Assinar a correspondencia official 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 diario, e mesmo em empregados do Banco se as conveniencias do expediente o exigirem em relação a determinadas funções;
- 4.º— Exercer inspecção imediata e permanente sobre todos os serviços e pessoal do Banco.
- 5.º— Fiscalisar o cumprimento de todos os preceitos organicos e regulamentares;
- 6.º— Propor em conselho de administração quaes-

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 segun-
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;

11.^a— Intervir, finalmente, em todos os actos que forem da sua competencia, por indicação explicita ou implicita dos estatutos e dos regulamentos e superintender em tudo que tenha relação com os interesses do Banco e com o seu movimento geral.

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 fôr contrária ás leis, aos estatutos e aos interesses do Estado. A suspensão considerar-se-ha levantada, se 15 dias depois de imposta, o governo, por sua parte, a não tiver confirmado, por meio de comunicação official 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 *fiscalisar* a administração dos dinheiros do Banco, e esconde um objectivo real: objectivo que vem a ser, como vastas vezes já tem sido acentuado, dispor, através da acção de dois ou três directores correligionarios, dispor a seu bel-talante das estamarias do Banco, para fabricar moeda falsa, e do que resta de reservas metálicas ou valores correspondentes para queimar na voragem... da *valorisação do escudo*, por mais paradoxal que isto pareça.

...Voragem, porque essa valorisação, por mais real que, de facto, seja, não deixa de ser feita á custa dos mais caros artificios. Para que essa valorisação se tenha realisado, o Estado não tem exercido a acção que um bom administrador particular, em circumstancias identicas, exerceria: não tem cerceado ás suas despesas, nem eliminado as suas emprezas deficitarias e ruinosas, afim de, tanto quanto possível, subordinar as suas despesas ás suas receitas; não, o governo tem feito o que faria, exactamente, um administrador per-
dulario: não elimina os seus luxos, mas vende o que lhe resta do patrimonio. No caso dum particular, uma tal alienação chamar-se-hia *venda*. No caso do Estado portuguez, chama-se-lhe *mobilisação*. Mas, no fundo o caso é o mesmo, e as consequencias são perfeitemen-

Publicações recebidas

Cronicas de Qualquer Dia.—Prefaciado por Mercedes Blasco, foi posto á 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 deste interessante Boletim da Associação dos Estudantes de Agronomia e periódico de propaganda Agricola, dirigido pelo Ex.^{mo} Sr. Lucio Mercês de Melo tendo como secretario jornalista o sr. Miguel Rico.

Obras Públicas e Minas. Revista. Publicação da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes. 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 Elettrica.—Recebemos o Fasciculo 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 e profesional. 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, exgotados, *mobilisados* todos os valores de que o país dispõe, onde iremos buscar depois com que valorisar o escudo? A poeira das estradas?

Escrevemos 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 *testas de ferro* do governo. Quere-nos parecer, porem, que estes não levarão a melhor, até pela simples razão de que o Estado realisou por umas tantas cabeças da sua feição, entra nos dominios 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...



Linhas 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 applicável aos pacotes postais e às remessas feitas ao abrigo das tarifas especiais: 31103 (géneros 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 accessórias.

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

Os direitos de registo de bagagens foi elevado de 15 cêntimos a 40, e no dos demais transportes de 15 a 30 cêntimos. Os de carga e descarga e evoluções e manôbras 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 suino 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 accessórias 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.

Linhas 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.

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

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

A linha tem 21,5 quilómetros e enlacha em Falkin (Reval) com Paascula, tendo duas estações intermédias. A energia é fornecida por uma estação próxima de Reval.

A linha importou em 26 milhões de marcos estonianos, e calcula-se que deve transportar, em média, dois milhões de passageiros por ano.

Linhas brasileiras. — Segundo o relatório da Companhia de Vitória a Minas relativo ao primeiro semestre de 1924, a receita daquella linha atingiu réis 1.035.620\$300, e a despesa 1.779.280\$360, havendo portanto um deficit de 143.660\$060.

O governo do Estado de S. Paulo autorizou a Companhia Mogiana a aumentar de 15% as bases das suas tarifas.

O Ministro da Viação 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 Paraná teve, no segundo semestre de 1923, a receita de 6.425.367\$375, e de despesa 5.917.952\$554, do que resulta um deficit de 492.585\$179.

Vai ser construída uma nova linha férrea que partindo de Pontal vai até Mórro Agudo, no Estado de S. Paulo. Os trabalhos de construção já foram iniciados.

Comunicações aéreas

O vôo ultimamente realizado pelo "zeppelin" que foi da Alemanha à América do Norte, sem escala e correndo tudo bem, veio 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 *Transaérea Colón*, o estabelecimento duma carreira entre Sevilha e Buenos-Aires que se iniciará com três "zeppelins".

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 — Adrinópla — Constantinópla.

3) Petersburgo — Reval — Riga — Königsberg — Dantzic — Berlim — Colónia — Paris — Bordeus — Madrid — Sevilha e Lisboa.

Segundo o cálculo da Junkers a distância de Leninegrado a Lisboa poderá fazer-se em cincoenta e seis horas, realizando o trajecto de Königsberg a Berlim e de Paris a Bordeus por combóios 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 ás viagens aéreas uma redução de 3 dias e doze horas, o que é um benefício grande.

Além da casa Junkers ha outras importantes empresas, como o Lloyd Aereo 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 nove linhas principais estando assim destinada a uma importantíssima estação central.

Todas as empresas de serviço aéreo são particulares e procuram para estações e portos 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 officiais. A casa Junkers tomou de arrendamento por noventa e cinco 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 Tempelhofer, 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 registrar com um certo orgulho as notícias ou comentários elogiosos que aparecem na imprensa estrangeira a medida aqui postas em prática.

Porisso não deixaremos de fazer especial referência 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 numero de 1 do mês findo, em que essa concessão é criticada com palavras de louvor, como se vê da parte dêsse artigo que a seguir transcrevemos:

«En las mercancías a expedir por vagón completo, es bien laborioso muchas veces portear todo el cargamento y dejarlo estagado dentro del plazo concedido, e a partir del momento en que se a efectivo el suministro del material, aun nacendo la remesa en la misma localidad de la estación expedidora, si los elementos de acarreo de que disponga no son adecuados a llenar aquila necesidad. Pero la dificultad sube de punto si la mercancía es originaria de punto alejado de la estación, pues en este caso parece inevitable que se consienta, admitiendo que las condiciones de la estación lo permitan, que se vaya depositando en ella, aunque ininterrumpidamente, el tonelaje a expedir, de forma que el far 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 sitio en las estaciones, en el que puede ir depositando se o acumulando-se la mercancía en expectativa de cargue e facturación. Pero en general es una cuestión latente para ser resuelta satisfactoriamente 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 por el dictamen siguiente de disposición de fecha 30 del pasado Enero.

Segue a transcrição do Aviso ao Público 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 una apreciable facilidad 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 applicavel aos transportes de ou para os entrepostos o que deverá concorrer bastante para atrair ao porto de Lisboa o tráfego d'ele desviado depois da guerra.

Uma outra medida, porem, 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, acabando-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 franceza como na portugueza.

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 dōse 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 telegratos belgas, publicou Mr. J. Servais, chefe de ensaios métolográficos 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 Belgica". 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.

CARTEIRA DOS ACIONISTAS COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

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

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

Liquido a receber:

coupons de 3% Frs. 6,45
" 4% " 8,50

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

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

Estes coupons, que são do valor nominal de Frs. 7,50 para os de 3% " Beira Baixa", e de Frs. 11,25 para os de 4 1/2% - são só pagos em Portugal, em Escudos ao câmbio do dia ou em Francos por cheque s/ Paris, a escolha do portador desde que os portadores façam acompanhar os seus coupons de uma declaração e formulário que 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 anuncios que serão publicados naquêlê país.

Caminhos de Ferro Portuguezes - Lisboa, 18 de Dezembro de 1924

O Presidente da Comissão Executiva

(José A. de Mello Sousa.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Venda de uma plaina para madeira

Esta Companhia tem para vender nas suas Oficinas da Figueira da Foz, uma plaina para madeira, com as seguintes características:

Largura para aplainar 450 m/m. Altura 180 m/m, 2 porta-ferros horizontaes, 4 rolos para alimentação, 3 velocidades de avanço.

Dos dispositivos para 2 porta-ferros verticas, mas estes não funcionam.

Peso aproximado, 1500 kilos.

Todos os moentes trabalham em bronze.

Recebe propostas até ao dia 20 de Fevereiro corrente, dirigidas à Direcção da Exploração desta Companhia, na Figueira da Foz.

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

Engenheiro Director da Exploração

Joaquim Abranches

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Admissão de caldeiros de cobre

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

Para tratar nos escritórios da Administração desta Companhia - Rua Victor Gordon n.º 1-Lisboa, nos escritórios dos Srs. Lobo & Freitas, Lt.ª-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

Venda de carris e de fraccões de carris usados

Esta Companhia tem para vender na sua estação da Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7m,95 e de 8 metros, e fraccões de carris usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importancia secundaria, em linhas de minas de minas, em postes telegraficos ou de energia electrica, e em muitas outras applicações geraes de construção civil.

O seu preço é setenta centavada quilo. Cada corte custa 3 escudos.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações desta linha, ou directamente ao Serviço dos Armazens Gerais em Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Venda de sucatas, barris, etc.

Recbem-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 eclises, 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 no chopue, 8.300 Kilos de ferro forjado diverso, 8.400 Kilos de ferro fundido diverso, 1.500 Kilos de ferro em chapa.

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

	Em 15 de Fevereiro		Em 28 de Fevereiro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	99,000	99,500	98,500	99,500
Paris	—	1,125	1,060	1,090
Madrid	—	2,770	2,930	2,980
Alemanha	—	5,000	4,800	5,000
Amsterdã	—	8,380	8,290	8,400
New York	—	21,800	20,700	21,000
Italia	—	1,870	830	850
Suissa	—	4,020	3,970	4,030
Bruxellas	—	1,055	1,080	1,050
Libras	—	—	—	—

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções na ta-
lica 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 «Candiot»**, deposito em Lisboa — **Ma-**
quinas-ferramentas. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **T L L L** e todos os mais
para construcções — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **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

A Torre de Nesle

Brevemente — Colossal estreia

PÓS DE KEATING MATAM

MORTOS TODOS MORTOS

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS POLVAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENA
105. Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 LISBOA

NAÇÃO PORTUGUESA

REVISTA 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 - SOCIO-

LOGIA, ETC., ETC.

Todos os bons portugueses devem ler e
assinhar esta revista, quer dia a dia se
afirma e se impõe, levantando o no-
me 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, ALLEMÃES, E OUTROS

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

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

ANUARIO COMERCIAL

45.^a Edição - 1925

DOIS VOLUMES 1.000.000 DE ENDEREÇOS

4.000 PAGINAS DE TEXTO

Desenvolvida informação do Continente, Ilhas e Colonias

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

ETABLISSEMENTS DE FREIN VLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

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), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PAIS, 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, Braganca, 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, Loanca, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Beira, 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 tansferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Telefone—C. 890

Tel.—KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

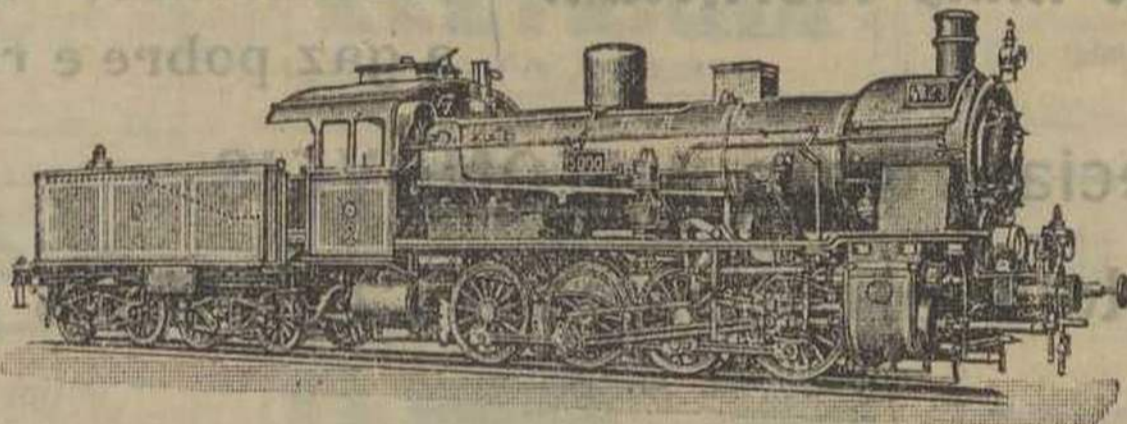
FABRICAS :

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordharsen, Spandar, 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

Fernandes, Bragança & Pereira, L.^{da}

RUA DE JULIÃO, 41 1.^a LISBOA
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, Shpley & C.^a; Hambro & Son; Barns 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 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
industriales, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIA 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
MOÇIMBIQUE	5771	MANICA	1116
AFRICA	5491	BOLAMA	985
PEDRO GOMES	5471	IBO	884
BEIRA	4973	AMBRIZ	858

Serviço de
cabotagem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350	DONDO	6000
CONGO	5080 ton.		

Rebocadores no Tejo: TEJO, CABINDA, CONGO

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorific^o, luz electrica, excelentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e comodas

Escritorios da Companhia:

LISBOA, Rua do Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones Administração, C. 1527 — Chefe do Expedient, C. 1000 — Informações C. 608 — Tesouraria — Passagens, C. 2665 — Commissariado 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 SORTIDO TEM E A QUE MAIS BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravataria e chapelaria

A TODA A HORA AGUA A FERVER COM AS MAGNIFICAS CAFETEIRAS E BULLES

DA



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

Esta fabrica dispendo de maquinismos mais ap rfeicoa los para a sua industria, tem sempre nos seus depositos papeis d v-rsos da sua producao, taes como almássos, escrit s, 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 mee consi-lerádos.

DEPOSITOS

Lisboa—96, R. dos Douradores, 104

Porto—R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 864

End. telegr.: Fabrica Matrena—TOMAR

OLYMPIA

Matinées elegantes todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Continuação do sensacional film em episodios

A Torre de Nestle

Brevemente — Colossal estreia

POS DE KEATING



Gaceta de los Caminos de Hierro

Revista Técnica y profesional

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

Preços

ESPAÑA 25 PESETAS
ESTRANGEIRO 40 FRANÇOS

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 o nome de Portugal.

Manual do Viajante em Portugal

DE

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido 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.



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



Encadernações

simples e de luxo

Execução rapida-Preços modicos

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

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

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 *Bhishopsgate 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, Braganca, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elyas Eyora, 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. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Beiga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanca, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, 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

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.