

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)  
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze  
Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 2º

NUMERO 898

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez  
**LISBOA, 16 de Maio de 1925**  
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO  
Manoel de Andrade Gomes  
EDITOR  
Carlos d'Ornellas

## SUMMÁRIO

Caminhos de Ferro dos Tigres.	Pag. 141
O Congresso de Caminhos de Ferro em Berlim.	" 143
Vagões de eixos intermutáveis.	" 143
Linhas Estrangeiras.	" 144
Os projectos do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro espanhóis.	" 145
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta (relatorio).	" 146

Os ultimos acontecimentos.	Pag. 149
As vantagens da electrificação dos C. <sup>as</sup> de Ferro.	" 150
O C. <sup>o</sup> de Ferro eléctrico Génova-Milão-Turin.	" 150
Viagens e Transportes.	" 151
Publicações recebidas.	" 151
A deportação para os Açores dos «legionarios».	" 152
União Internacional dos Caminhos de Ferro.	" 152
Aparelho para sinalização de Caminhos de Ferro.	" 153
Parte Official.	" 153
Arrematações, Parte Financeira e Curso de cam- bios, comparados.	" 154

## Caminhos de ferro dos Tigres

Conferência realizada em 20 de Dezembro de 1924

NA

### Associação dos engenheiros civis

por Francisco Pinto Teixeira

VII

Os grès encontram-se nos leitos de algumas das linhas de água, são todos siliciosos. Encontram-se também muitos conglomerados — mais exactamente Brechas — formados à custa dos detritos das rochas, reunidos por um cimento silicioso.

Todas as serras que atravessam o plateau são essencialmente formadas por schistos cristalinos, micaschistos e por vezes quartzites, os quais são frequentemente atravessados por filões de quartzo. Onde abunda o ferro espatico e o ferro oligisto, cujos cristais em alguns pontos são em tanta quantidade que cobrem o terreno juntamente com os detritos de quartzo, como entre o primeiro e o segundo braço do Chiambala. Notei nos bordos de alguns dos massiços que formavam aquelas serras, que os schistos apareciam modificados, apresentando pofises que tinham o aspecto de microgalitos, o que só o exame microscópico poderá decidir. Na serra da Chela análogamente encontram-se gabros entre os schistos e algumas diorites. Uma grande parte dos schistos possuem grande quantidade de mica e talco e naturalmente sericito, tornando-os macios flexiveis e untuosos.

Ao longo da serra da Chela, desde o Coroca até ao plateau, as rochas que formam a margem direita do Muende são, como já dissémos, schistos e micaschistos na sua maior parte, aperecen-

intercaladas algumas quartzites, conglomerados de origem siliciosa, granitos, gabros e diorites, rochas estas de origem plutónica ou schistos modificados por metamorfismo regional. Toda esta espécie de rochas se estende desde as margens do Muende e se prolonga desde as origens deste para norte até às margens do Coroca, na direcção da Umpupa e para oeste, para as serras que formam o plateau do Kambene, e o Onjona na E. abona, as quais são evidentemente a continuação da Chela, na qual se apresenta uma abertura por onde corre o rio Muende. Atravessada a Chela no Ondjo, é sobretudo o gabro e depois o granito que se encontra até ao Otchinju, onde aparece em grandes massas, junto ao rio deste nome. Isto o que tenho a dizer com respeito às rochas eruptivas e a schistos cristalinos; quanto a depósitos sedimentares, na bacia do Muende, são constituídos pelos detritos dos schistos e rochas eruptivas que o lajeiam, até que para norte da fonte das Palmeiras (Ongogoa) e entre o Ondjo e o Otchinjau se estendem grandes planícies (Chanas) de barro preto, extraordinariamente gordo.

Quanto à idade das rochas e minérios existentes, pouco posso avançar como já disse, por virtude de insuficientes pesquisas, porque insufficiente era o tempo e os conhecimentos de que dispunha. No entanto fiquei com a impressão de que sob este aspecto tem o valor bastante para



merecer um mais vasto estudo e pesquisas nêsse sentido. A configuração do primeiro plateau ao norte da Ecabona até ao Chiambala tem o aspecto das regiões diamantíferas da Africa do Sul. Pesquisas demoradas nas linhas de água o indicarão. Tenho comtudo conhecimento, de que ha dois anos, dois alemães, entrados pela Damara, guiados por um preto herrero, que antes da guerra havia acompanhado outro alemão, em idênticas pesquisas, haviam procurado diamantes nas areias dos rios desta região. Devem ter sido levados a estas pela descoberta nas areias do mar de Swakopmund de diamantes que teriam sido arrastados com as areias da Foz do Cunene pelas correntes marítimas. Não foram, parece, felizes, o que não quiere dizer, que se deva desistir, pois a sua permanencia foi, como não podia deixar de sêr, de poucos dias. Minérios de ferro ha em abundancia, pois abundam os filões de quartzo com cristaes de ferro oligisto e massas de ferro especular desde o Monte Ilusão. Nalguns pontos a quantidade de cristais espalhados pelo chão é tão grande, que cobrem o terreno completamente. Por vezes os filões de quartzo com esta última espécie de cristais são auríferos, o que se deverá verificar e com êsse fim colhi amostras que fiz remeter para Ioanda. Na realidade o Dr. Nascimento, que adquiriu fama de sêr exagerado, mas que em muitas coisas tive já a ocasião de verificar que é uma apreciação injusta, declara ter encontrado junto do Monte Ilusão filões de quartzo aurífero. Repito, pesquisas futuras e a êste fim especialmente destinadas, indicarão se êstes minérios tem valor sufficiente para merecerem uma exploração.

É porém na serra da Chela e nas margens do Muende que os metasi mineralizados devem existir em maior quantidade. Dêste facto não é só a existência de cristais oligisto e magnetite, que se aumulam no chão, confundidos com os detritos das rochas, êstes por si só podendo fazer desconfiar da existência de jazigos de pirites de ferro, as impregnações nos schistos cristalinos, as apófises fulvas dêstes e das quartzites, formando as Fahlbandes. É que muitas vezes aqueles se juntam à pirites de cobre e se à superficie do terreno não encontrei malaquites denunciadores, encontram-se porém as Diorites que são em geral indício da existência de minérios de cobre. Creio que a existência de minerais sulfurados é um facto pelos sais que se encontram em dissolução no curso superior do último braço do Chiambala e no Muende, pois as águas que erradam nte chamam ali salgadas, se têm cloreto de sódio em dissolução, como é próprio de todos os terrenos desérticos, dúvidas nenhuma me deixaram sobre êsse facto. Na verdade, essas águas absolutamente impotáveis, embora agradáveis, ao paladar quando se bebem, produzem uma intoxicação immediata, com grande formação de gases,

dôres na mucosa estomacal, como já dissêmos, e em menos de uma hora uma terrível desinteria, que, repeida, deu a morte a alguns trabalhadores indígenas, que com o carro me esperavam no Otchifengue, e em quatro dias a morte a quatro muares, do carro do governador da Huila que foi ao meu encontro. Terá sais de estanho, antimónio, cobre em quantidade? Não pude analisa-la. Esta água aparece assim nos fundões do rio, e explica porque havendo água, a região não é habitada. Como disse, os técnicos alemães e ingleses, têm a sua atenção para aqui virada e ainda não ha muito os agentes da South West Africa Coy, por esta região andaram pesquisando, por conta da Companhia de Mosâmedes, quando ainda ela pensava passar-lhe a concessão. Esses engenheiros eram presididos pelo dinamarquês Tonnesen, que já havia em 1900 estudado o caminho de ferro dos Tigres, como dissêmos. Percorreram as margens de Muende desde a origem até à foz; do Otchifengue dirigiram-se ao Kambene, onde encontramos o seu rasto, seguindo um já esquecido caminho de caçadores boers ao longo do rio daquele nome. Do Ondjo seguiram à Umpupa, fizeram pesquisas e sondagens em todas estas direcções, deixaram em todas elas referências, como estacas e pirâmides de pedra solta, mas nenhum jazigo registaram nesta zona, apenas o tendo feito para o sul do Otchinjau logo em seguida às pesquisas, na direcção da Chabicua, onde a existência de minérios, sobretudo de ferro era já conhecida, como se pôde verificar pela carta alemã. A permanência daqueles indivíduos, acompanhados de um dos boers que haviam aberto o caminho de caça já referido, com a obrigação de não seguir os prospectores e que antes de terminarem a pesquisa comunicaram ter sido morto por um leão, foi de seis meses. Não tiveram tempo de comunicar logo o facto à autoridade administrativa, mas ficaram conhecendo bem a região. Não fizeram portanto registo de jazigos minerais porque verificassem nada haver de importância, visto que deixaram referências para a determinação dos jazigos, mas porque contando que a região não fôsse percorrida devido às suas condições inhóspitas, preferiram guardar silêncio para os não dar a conhecer, dando tempo a que uma reviravolta na posse dos territórios, ou melhor a formação de qualquer grupo financeiro, orientado por conta do governo por conta de quem êles agissem, lhes desse segurança plena da posse dos jazigos e dos territórios, com o pretexto da nossa inação. Devo notar que o cuidado dêles em esconder foi a tal ponto que mascararam uma nascente de água a fervêr que se descobriu próximo da confluência do Muende com o Coroca, como verificámos.

*Continua*



# O Congresso de caminhos de ferro em Berlim

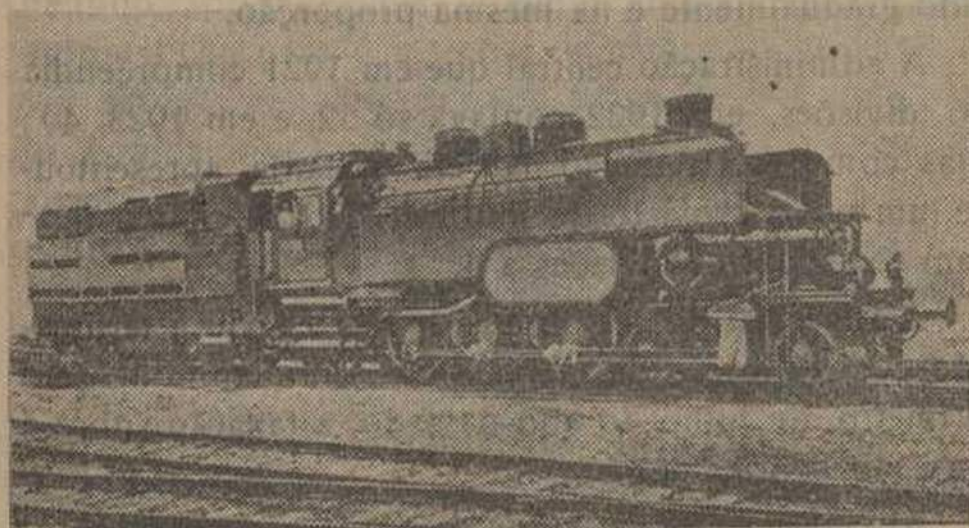
Em 21 de Setembro do ano passado inaugurou-se em Berlim um congresso ferroviário a que assistiram, além dos representantes do governo e caminhos de ferro alemães, delegados da Austria, Holanda, Suécia, Hungria, Brazil, Japão, Espanha, Estados Unidos e Russia.

As sessões duraram até o dia 27 e durante elas foram apresentadas muitas teses interessantes por diferentes delegados.

Por essa mesma ocasião realizou-se uma importante exposição de vagões, locomotivas e outros materiais ferroviários em Seldim.

Figuravam nessa exposição umas cem locomotivas, quasi todas elas encomendadas pelos caminhos de diferentes países, entre os quais uma das que recentemente veio para a Companhia Portuguesa por conta das reparações de Alemanha.

Na exposição predominavam as locomotivas com fornalha e a vapor, mas também figuravam as de ar com-



A grande locomotiva a turbina da fábrica Krupp

primido, sem fornalha, recebendo em depósito especial o vapor gerado com motor Diesel, e as eléctricas de diferentes tipos.

Todas essas máquinas foram objecto de grandes elogios por parte dos técnicos estrangeiros que as admiraram, mas a que causou maior sensação foi a locomotiva de turbina da fábrica Krupp, destinada aos caminhos de ferro brasileiros.

Também uma locomotiva Mallet construída pela fábrica Henschel & Sohn, de Cassel, foi muito admirada. Entre as carruagens figuravam uma com dois motores a benzol da força de 50 cavalos cada um.

Muito outro material interessante como um basculador Rheinmetall e um vagão de descarga do mesmo auctor foram igualmente muito apreciados.

Realizaram-se experiências de telefonia sem fios com combóios em marcha, e foram ensaiados os freios do tipo Knorrbreuse que são usados exclusivamente nos caminhos de ferro alemães e que deram resultados sensacionais.

Num dos últimos dias do congresso houve espectáculo no teatro da Opera de Königsplatz em honra dos congressistas, tendo sido cantada a opera de Wagner *Die Meistersinger von Nürnberg*, tendo assistido mais de mil pessoas.

Os delegados estrangeiros ficaram encantados pela forma cativante como foram recebidos e mimoseados com festas durante a sua assistência em Berlim.

## Vagões de eixos intermutáveis

Foi aberta ao serviço público a fossa de Irun para a mudança de eixos

Cessou o privilégio da utilização da fossa de Irun de que gosava a casa Duboc, de Paris, para a mudança dos eixos dos vagões de eixos intermutáveis que são empregados no tráfego internacional entre Portugal-Espanha e França. Desde o dia 21 do mês passado vigora a tarifa especial n.º 29 de p. v.—Capitulo X, da Companhia do Norte de Espanha, segundo a qual todos os proprietários de vagões de eixos intermutáveis se podem utilizar da fossa de Irun para a mudança dos eixos, e dos aparelhos necessários existentes na estação de Irun para essa operação, mediante as condições seguintes:

Pagamento de 3 pesetas pelas manobras necessárias para a condução de cada vagão, carregado ou vazio, até ou desde a fossa, e de 25 pesetas pela operação de mudança de eixos. Os expedidores dos vagões ou os seus representantes, devem pôr-se previamente de acordo com a Divisão de Material e Tração da Companhia do Norte para a admissão e circulação dos veículos, bem como para o fornecimento dos eixos e demais utensílios necessários para o efeito.

O pedido da utilização da fossa deve ser feito ao chefe da estação, pagando no acto as quantias antes indicadas.

As operações para a mudança dos eixos é feita por agentes da Companhia. Os proprietários dos vagões devem ter disponíveis vários jogos de eixos com as caixas de lubrificação e chumaceiras, tudo pronto a poder-se retirar uns eixos e substituí-los por outros, sem ter que se fazer a ajustagem das chumaceiras.

As peças avariadas que sejam julgadas inutilizadas pelos agentes do Material Circulante, serão substituídas por conta dos donos dos vagões. A lubrificação das rodas será feita pela Companhia.

A Companhia reserva-se o direito de enviar os vagões para a estação mais próxima, quando por exigência do serviço não convenha o seu estacionamento em Irun, sem pagamento de transporte; ficando, porém, os vagões sujeitos ao pagamento de estacionamento quando proceda.

Estes vagões ficam sujeitos em tudo o mais às disposições em vigor aplicáveis aos vagões de propriedade particular.

Esta nova situação criada para os vagões de eixos intermutáveis deve, certamente, concorrer para o desenvolvimento do tráfego entre Portugal e França. O que se está, porém, tornando muito necessário é o restabelecimento de uma tarifa directa, para os transportes em pequena velocidade, como havia antes da guerra, e cujo estudo ha tempos iniciado, ainda está longe de estar concluído, devido, ao que nos dizem, a entraves das companhias espanholas.

Oxalá que em breve essas dificuldades sejam removidas, porque só com uma tarifa directa alguma coisa se poderá fazer.

“A Patria,”

Sociedade Alemtejana de Seguros

Recebemos o relatório e contas desta sociedade cuja sede é em Evora, relativo ao ano de 1924, pelo qual se verifica que a sua situação é cada vez mais próspera, tendo tido no exercício findo um lucro líquido de 714.720\$49.



# Linhas Estrangeiras

**Caminhos de ferro franceses.** — As Companhias, em virtude do determinado pelo ministro das Obras Públicas em 9 de Março último, elevaram de 100 a 200 por cento as sobretaxas sobre transporte de mercadorias em grande e pequena velocidade, assim como as despesas acessórias e taxas referentes a cais e apeadeiros particulares, com excepção dos transportes comestíveis, géneros frescos, adubos e periódicos.

As novas sobretaxas vigoram desde 16 de Março último.

**Caminhos de ferro gregos.** — Em 8 de Março declararam-se em greve os funcionários gregos pedindo um aumento geral de 40 por cento dos seus salários e que se dessem sem efeito os acordos da comissão de economia, referentes ao despedimento de pessoal dispensável dos caminhos de ferro; que se applicassem as 8 horas de trabalho e que se melhorassem as pensões de reforma. A greve durou 12 dias.

Uma delegação de grévistas apresentou-se ao ministro do Interior e pediu a sua mediação para pôr fim ao conflicto.

Assegura-se que o governo readmitirá os grévistas, mas só à medida que forem necessários, tendo em conta que os agentes admitidos durante a greve não serão despedidos. Dêste modo, proceder-se-ha a uma selecção do pessoal, eliminando os mais revolucionários.

**Caminhos de ferro alemães.** — Os caminhos de ferro do Estado anunciaram um concurso em que se adjudicarão vários prémios a quem apresentar os melhores aparelhos que registem o esforço de tracção e as vibrações das obras de fábrica nos caminhos de ferro.

O concurso encerrar-se-ha em 1 de Junho do corrente ano e serão concedidos três prémios de 8.000 a 4.000 marcos pelo primeiro aparelho, e os outros três de 7.000 a 3.000 marcos pelo segundo. O juri será formado por uma comissão de cinco engenheiros, um deles pertencente aos Caminhos de ferro do Estado suíço.

Actualmente existem aparelhos desta classe, mas dão resultados satisfatórios para medir as resistências ou vibrações das pontes à passagem dos comboios e mais applicações em caminhos de ferro.

O inventor do aparelho ou aparelhos que sejam premiados, conservarão todos os seus direitos sobre os mesmos.

— Os ferroviários alemães, no principio do ano, pediram, entre outras cousas, aumento de salário e diminuição de horas de trabalho. A Direcção dos Caminhos de ferro ofereceu um pequeno aumento e sub-

meteu as demais petições a uma Comissão arbitragem.

Agora esta comissão disse que deve conceder-se ao pessoal um aumento de três pfennings por hora; mas os caminhos de ferro do Reich decidiram não conceder tal aumento se por sua vez o Governo não os autorizar a aumentar de dez por cento as preços das tarifas vigentes de transportes.

Em vista desta decisão os funcionários declararam-se em greve e a Direcção dos caminhos de ferro convidou-os a retomar o trabalho, dizendo que se verá obrigada a despedir certo número de agentes, porque não se pode obrigar uma empresa privada a despedir os empregados que voluntariamente se prestarão a assegurar o serviço ferroviário quando antes se declararam em greve.

**Caminhos de ferro húngaros.** — A Hungria em 1913 tinha 28.73 de quilómetros de vias férreas, com 67.346 empregados. Pelo seu desmembramento, em resultado da grande guerra, ficou reduzida a 7.306 quilómetros de via, com 31.484 empregados, propondo-se ainda reduzir mais o número de ferroviários. Os organismos administrativos têm-se também reduzido gradualmente e na mesma proporção.

A administração central que em 1921 compreendia 76 divisões, em 1922 contava só 52, e em 1923, 40; mas como esta redução não era bastante, apresentou-se um novo projecto de simplificação, pelo qual ficaram reduzidas as divisões a 4.

A Direcção dos caminhos de ferro reviu a tarifficação e classificação de mercadorias, adoptando desde o primeiro de Julho do ano passado, a taxação sobre a base do padrão ouro.

Até agora os resultados demonstram um facto: a conciliação dos interesses da economia nacional com as necessidades financeiras da rede do Estado.

Com efeito, o tráfego tem seguido em progressão ascendente, tanto em passageiros como em mercadorias, tanto no serviço interno como no de trânsito. A tonelagem transportada desde 1920 foi a seguinte:

Exercícios	TRAFEGO INTERNO		Tráfego de trânsito Toneladas
	Mercadorias Toneladas	Passageiros Quantidade	
1920-21	1.259.648	6.075.493	— 232.057
1921-22	1.639.219	6.898.756	— 336.446
1922-23	1.709.752	7.314.595	— 352.269
1923-24	1.822.730	7.533.200	— 555.931

Em Julho e Agosto últimos os productos obtidos na rede cobriram já as despesas de exploração, o que faz supor que a situação financeira dos caminhos de ferro irá melhorando progressivamente.

Agora, considerando o Governo húngaro assegurada a estabilidade da sua moeda, está na disposição de que os preços das tarifas de passageiros e mercadorias se abonem em corôas papel, em vez de ouro,



como se vem fazendo, fixando o valor da corôa ouro em 10.000 de papel.

**Caminhos de ferro suécos.** — As receitas dos caminhos de ferro do Estado suéco elevam-se à cifra de 15.000.000 de corôas.

As despêsas calculam-se em 16.383.000, mas conta-se poder realizar mais de milhão e meio de economias.

Grande parte da receita empregar-se-ha em construir novos edificios, na reconstrução da linha principal do Oeste e em melhorar a estação de Estokolmo; o resto empregar-se-ha na electrificação da linha de Estokolmo a Gotemburgo.

**Caminhos de ferro russos** — Pouco a pouco parece que se vão reorganizando os serviços ferro-viários na Russia. Os combóios de passageiros entre Moscou e Leninegrado aumentaram a velocidade, de modo que agora se transpõe o trajecto que medeia entre as duas cidades em menos duas horas que antes.

Isto pôde-se realizar mercê das novas locomotivas que foram postas em serviço recentemente.

**Caminhos de ferro argentinos** — O Governo argentino aprovou dois modelos diferentes de *engates* automáticos para o material de caminhos de ferro de via estreita, e concedeu um prazo de seis anos para as companhias substituírem os antigos diferentes dos aprovados.

A respeito de modelo de *engate* de via larga, ainda a Direcção Geral de caminhos de ferro não resolveu nada. A Argentina possui umas 81.000 carruagens e vagões, e o custo dos engates para todo este material orça por 40 milhões de pesos, papel.

**Caminhos de ferro polacos.** — O governo da Polónia resolveu não continuar com a administração directa dos caminhos de ferro pelo Estado, e entregar sua exploração a uma administração autónoma, com entidade jurídica independente, continuando contudo a serem da propriedade do Estado.

Os caminhos de ferro Polacos do Estado (*Polskie Koleje Państwowe*) são superiormente dirigidos por um director geral nomeado pelo presidente do Estado e subordinado ao ministro dos Transportes.

— Os caminhos de ferro da Polónia estão aumentando o seu material de tracção e de carga em grande escala. Têm actualmente 5.040 locomotivas, das quais 181 foram adquiridas o ano passado, 11.579 carruagens e 134.280 vagões.

As oficinas estão sendo ampliadas e os maquinismos antiquados substituídos por outros mais modernos de forma a produção aumentar.

**Caminhos de ferro da Suíça** — No ano passado as receitas dos caminhos de ferro federais, explorados pelo Estado, foram de 132.770.75 francos por transporte de passageiros; 247.819.737 francos por mercadorias, e 22.906.983 por diversos, o que dá um total de 403.496.695 francos.

Como as despêzas se elevaram a 258.518.724 francos, resulta um produto líquido de 139.977.971 francos.

As receitas foram superiores às do ano anterior,

mas as despêzas também o foram, devido principalmente ao aumento de salários.

**Caminhos de ferro do Chile.** — O Conselho Director dos Caminhos de Ferro do Estado Chileno resolveu aumentar as suas tarifas de transporte em oitenta por cento, a fim de obter recursos para equilibrar os seus orçamentos.

**Caminhos de ferro do Sul de Africa.** — Numa conferencia recentemente realizada entre os representantes de Rodésia e da União Sul Africana, discutiu-se um projecto de ligação das linhas férreas dos dois países.

Parece que a União deseja ampliar a rede desde Medina a Limpopo, e pensa construir uma ponte para levar a linha até o território da Rodésia.

Também o governo da União está na disposição de construir a linha de Walfiok Bay a Rodésia, mas neste ano não tem disponibilidades para encetar essa obra, tendo outras ampliações de linhas a efectuar como mais urgentes, pelo que não pôde desde já atender os desejos da Rodésia.

**Caminhos de ferro sul-americanos** — Projecta-se a construção duma linha que ligue o caminho de ferro de Tachira ao de Cucutá, pertencente às Repúblicas de Venezuela e Columbia, respectivamente. O trajecto entre uma e outra linha é de 15 quilómetros. Os trabalhos preliminares acham-se bastante adeantados.

## Os projectos do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro espanhóis

A secção de Planos e Projectos deste Conselho concluiu o anteprojecto das linhas que considera necessário construir em Espanha.

São classificadas em três grupos: de interesse nacional ou geral, regional e local, e compreende no total 10.000 quilómetros aproximadamente.

O cálculo das despêzas com a sua construção eleva-se a 5.000 milhões de pesetas, attribuindo o custo por quilómetro de 500.000 pesetas e propondo que se distribua a despesa e a obra num periodo de vinte anos.

Espera-se que o governo dará a conhecer este plano e abrirá sobre elle inquérito público por dois meses.

Depois aprovará o projecto definitivo, ouvindo previamente o Conselho de Obras Públicas e o Estado Maior do Exército.

O plano das obras de Melhoramento e aquisição de material para as linhas em exploração num periodo de cinco anos, cujo importe ascende a uns 1.400 milhões de pesetas, também está concluído.

Para atender a essas despêzas o Conselho está estudando o quantitativo da Divida ferroviária que é preciso crear, tipo de juro e condições, afim de obter o necessário por periodos de cinco anos para a execução dos referidos planos.

Uma das linhas consideradas no projecto como de interesse nacional é a da fronteira portuguesa a Sevilha.



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

## BEIRA ALTA

### (RELATORIO)

SENHORES ACIONISTAS:

De conformidade com as disposições insertas no artigo 40.º dos Estatutos, a Assembleia Geral Ordinaria dos Acionistas está convocada para as quatorze horas do dia 21 de Maio proximo, afim de:

a) — apreciar as contas do Exercício de 1924.  
b) — discutir e votar as Conclusões do Relatorio do Conselho d'Administração e do Parecer do Conselho Fiscal.

c) — eleger, de harmonia com o que está preceituado nos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, dois vogaes para o Conselho d'Administração e cinco para o Conselho Fiscal, sendo três efectivos e dois suplentes.

Temos a honra de vos apresentar o Relatorio e as Contas respeitantes á gerencia de 1924 (45.º Exercício).

A crise que se esboçou, no começo do ano de 1924, com a restrição das facilidades que eram habitualmente concedidas pelos nossos estabelecimentos bancarios a todas as operações de credito, tendo sido depois agravada, no 2.º semestre, com a paralisação comercial que se produziu após a subita e brusca melhoria cambial, reflectiu-se intensamente, como era natural, nas empresas ferroviarias.

Assim, as receitas normaes da nossa Companhia, que em anos anteriores tinham sido sempre impulsionadas por avantajados e consecutivos avanços, apresentam em 1924 um importante recuo, embora no conjunto as receitas globaes — devido ás sobretaxas mais elevadas que começaram a ser cobradas de 1 de Abril em diante — tenham registado um notavel augmento.

Tendo sido decretadas, no decurso do ano findo, varias leis que ferem altamente os direitos que estão assegurados á nossa Companhia pelo contracto de concessão de 3 d'Agosto de 1878, protestámos perante o Governo contra as suas disposições; tendo por ultimo requerido, de harmonia com o que está expresso e previsto no artigo 67 do mesmo contracto, a constituição do Tribunal Arbitral, visto não terem sido atendidas as nossas justas reclamações.

Finalmente, tendo o Conselho de Ministros, em data de 5 de Dezembro passado, indeferido este nosso pedido, resolvemos recorrer para o Supremo Tribunal de Justiça; cumprindo-nos agora aguardar, com a maior confiança, o seu veredictum.

A titulo de esclarecimento, daremos mais adiante o texto integral dalguns documentos relativos a este assunto.

No desenvolvimento da Conta Geral da Exploração, que se encontra no final d'este Relatório, tereis, em face dos algarismos que vos são patenteados, a plena justificação da extraordinaria verba atingida pelas despesas no ano findo, bem como os elementos d'informação que vos são necessarios para a exacta apreciação das dificuldades em que se tem debatido a nossa Companhia, nos ultimos anos, mercê da enorme

desproporção existente entre os seus recrescentes encargos e os augmentos de tarifas que tem sido superiormente auctorizados; o que, alem de impedir a realisação de inumeros trabalhos que são absolutamente indispensaveis para o bom e regular funcionamento dos seus serviços, a colocam tambem na impossibilidade de recommençar o pagamento dos juros correspondentes ás suas obrigações de 2.º grau.

### Resultados da Exploração

#### Receitas

As receitas brutas em 1924 atingiram a importancia de ..... Esc. 15.295:220\$83,9

A deduzir:

Reembolsos na importancia de Esc. .... 248:594\$17,5

Impostos pagos ao Estado, de Esc. .... 924:042\$05 1.172:636\$64,5

Receitas liquidas ..... Esc. 14.122:584\$19,4

ou sejam Esc.: 55.820\$49,1 por kilom. explorado.

Em 1923 as receitas liquidas somaram a totalidade de ..... Esc. 9.498:632\$23,8

Diferença a favor de 1924 .... Esc. 4.623:951\$95,6

o que equivale a um augmento de 48% sobre o exercicio anterior.

No quadro abaixo separamos as receitas normaes das sobretaxas, estabelecendo a sua comparação com eguaes verbas do ano anterior:

Classificação	1924	1923	Diferença em 1924 em relação a 1923	Porcentagem
Receitas normaes...	1.305.667\$33,4	1.711.976\$17,4	— 406.308\$84	— 23,73%
Sobretaxas.....	12.816.916\$86	7.786.656\$06,4	+ 5.030.260\$79,6	+ 64,60%
Totaes.....	14.122.584\$19,4	9.498.632\$23,8	+ 4.623.951\$95,6	+ 48, %

Os numeros acima descriptos, mostrando uma importante quebra nas receitas normaes do trafego, deixam ver muito claramente as perdas suportadas pela nossa Companhia em 1924 com as graves perturbações d'origem economica e financeira, a que já anteriormente fizemos referencia; pois o augmento global das receitas deve-se sómente á influencia das novas sobretaxas que começaram a vigorar de 1 de Abril em diante, conforme se verifica na nota que se segue:

Passageiros — Percentagem da sobretaxa sobre a totalidade das receitas..... 851,4 %

Grande velocidade...idem... Idem... 727,6 %

Pequena velocidade...idem... Idem... 824,9 %



Recetias liquidas

Classificação	1924	1923	Diferenças em relação a 1924	Percentagens
Passageiros .....	4.842.239\$86,5	3.275.411\$92,9	+ 1.566.827\$93,6	+ 47,83 %
Grande velocidade ..	2.971.301\$10,9	2.414.181\$80,5	+ 557.179\$30,4	+ 23,07 %
Pequena velocidade ..	6.230.204\$60	3.735.435\$93,4	+ 2.494.768\$66,6	+ 66,78 %
Fóra do trafego ...	78.778\$62	73.602\$57	- 5.176\$05	- 7,00 %
Totaes .....	14.122.584\$19,4	9.498.632\$23,8	+ 4.623.951\$95,6	+ 48, %

a) — **Passageiros** — As receitas d'este ramo de trafego accusam, sobre o ano precedente, em virtude do acrescimo das sobretaxas, um excedente de Escº.: 1.556.827\$93,6, como consta do seguinte mapa:

Classes	1924		1923		Diferenças	
	Numero	Recetias liquidas	Numero	Recetias liquidas	Numero	Recetias liquidas
1.ª .....	38.493	1.098.856\$12	43.738	699.992\$03,1	- 5.245	+ 398.864\$08,9
2.ª .....	124.568	1.373.648\$78,5	131.420	940.777\$71,5	6.852	+ 432.871\$07
3.ª .....	446.700	2.048.947\$51	433.118	1.507.074\$41,1	+13.582	+ 541.873\$09,9
Cob. supl. ras ...	—	320.787\$45	—	127.567\$77,2	—	+ 193.219\$67,8
Tot es.....	609.761	4.842.239\$86,5	608.276	3.275.411\$92,9	+ 1.485	+ 1.566.827\$93,6

Estabelecendo-se, porem, o confronto entre os numeros referentes aos passageiros que transitaram nas nossas linhas, nota-se uma grande diminuição, de cerca de 12 %, na 1.ª classe, e de 5 % na 2.ª classe: havendo somente um augmento de, aproximadamente, 3 % na 3.ª classe, em consequencia do novo serviço de comboios "tramways", a preços reduzidos, que foi inaugurado no ano findo, entre Figueira e Pampilhosa; os quaes, durante os seis mezes da sua circulação, transportaram 35.581 passageiros de 3.ª classe.

Para os fracos resultados apontados, contribuiu o retahimento geral que se deu no 2.º semestre, em seguida á imprevista melhora cambial.

No mapa a seguir damos a des-  
trínha do trafego nacional e internacional de passageiros:

Classificação	1924				1923			
	1.ª	2.ª	3.ª	Totaes	1.ª	2.ª	3.ª	Totaes
Serviço nacional ....	26.775	121.797	438.840	587.412	30.860	126.938	425.036	582.834
" internacional .....	11.718	2.771	7.860	22.349	12.878	4.482	8.082	25.442
Totaes.....	38.493	124.568	446.700	609.761	43.738	131.420	433.118	608.276

O numero de passageiros internacionaes foi tam-  
bem muito menor em todas as classes, tendo havido apenas um pequeno augmento na 3.ª classe para Fran-  
ça e vice-versa, devido ao grande numero de ope-

rarios portugueses que estão presen-  
tamente a trabalhar n'aquelle paiz.

Devem ter influido egualmente  
no decrescimento d'este trafego va-  
rias outras causas, taes como: a in-  
terrupção das relações commerciaes  
com a França, o reduzido numero  
de banhistas cspanhoes que, pelo  
motivo da valorisação do Escudo,  
deixaram de frequentar as nossas  
praias, etc.

Servem tambem de grande obs-  
taculo ao desenvolvimento das rela-  
ções interacionaes, o passaporte e nos vistos consu-  
lares; formalidades que tem impedido a organização  
dos comboios especiaes que n'outras epocas se faziam  
frequentemente, na nossa linha, para touradas e feste-  
jos em Espanha e Portugal.

**Cobranças suplementares** — O a-  
crescimo de receitas é proveniente  
não só das actuaes sobretaxas, mas  
tambem das novas paragens que fo-  
ram est belecidas no ano findo.

b) **Grande velocidade** — No  
quadro abaixo são indicadas as re-  
ceitas d'este ramo de trafego em  
comparação com as de 1923:

Classificação	1924	1923	Diferença em rela- ção a 1924
Bagagens e cães.....	179.588\$68,2	104.590\$22	+ 74.998\$46,2
Mercadorias .....	1.663.502\$23	1.247.780\$48,9	+ 415.721\$74,1
Armazenagem e diversos.....	1.128.270\$19,7	1.061.811\$09,6	+ 66.459\$10,1
Totaes .....	2.971.361\$10,9	2.414.181\$80,5	+ 557.179\$30,4

O augmento que se observa em mercadorias é apenas originado  
pela elevação das sobretaxas; pois a tonelagem transportada foi sensi-  
velmente inferior á do ano anterior.

Em 1924 os transportes efectuados ao abrigo das tarifas de G. V.  
foram de 20.214 toneladas, ou sejam menos 5.920 toneladas do que no  
ano de 1923, em que os mesmos transportes tinham sido de 26.134 to-  
neladas.

No trafego internacional Portugal-França houve um pequeno aug-  
mento de 125 kilos pela via Guarda; registando-se uma diminuição de  
524 kilos pela via Pampilhosa.

No sentido França-Portugal, verifica-se uma quebra de 16.048 ki-  
los pela via Pampilhosa e de 11.630 kilos pela via Guarda, devendo  
atribuir-se este facto á falta de tratado de comercio com a França e ás

restrições que foram impostas pelo  
Governo Portuguez á entrada das  
mercadorias denominadas de luxo.

Apezar d'isto, as receitas nor-  
maes, propriamente ditas, foram in-  
feriores ás do ano anterior, porque  
o custo medio dos transportes inci-  
diu sobre mais curtas distancias  
d'onde se infere que o excedente  
acusado nas receitas de 1924 é todo  
proveniente da applicação das novas  
sobretaxas.

A paralisação que se fez sentir, com grande inten-  
sidade, no 2.º sernestre do ano findo, em todos os  
ramos da a ctividade commercial e industrial do nosso  
paiz, repercutiu-se, como não podia deixar de ser, no



movimento das empresas ferroviárias, contrariando todas as suas iniciativas.

c) **Pequena velocidade**—Eis os resultados apurados no exercício de 1924, em comparação com os de 1923:

Classificação	1924		1923		Diferenças em 1924	
	Tonelagem	Productos líquidos	Tonelagem	Productos líquidos	Tonelagem	Productos líquidos
Mercadorias.	220.222,6	381.049\$33	208.093	3.639.468\$71,4	+ 12.129	+ 2441.580\$58,6
Armazenagens	—	103.49 \$17	—	72.303\$60	—	+ 31.126\$57
Diversos.....	—	45.605\$10	—	23.603\$59	—	+ 22.061\$51
Totais.....	220.222,6	230.204\$60	208.093	3.735.435\$93,4	+ 12.129	+ 2491.768\$66,6

O augmento de tonelagem é resultante da expansão natural do tráfego como consequencia do desenvolvimento que se tem operado em toda a região servida pelas nossas linhas.

No entanto, os resultados obtidos n'este ramo de tráfego, dão-nos a segurança de mais amplos progressos logo que as condições economicas e financeiras do paiz se tornem mais favoraveis.

Como se verifica no quadro em que exibimos os numeros referentes ás principaes oscilações registadas no tráfego de P. V., as receitas de 1924 foram bastante desfalcadas com a paragem que houve na saída de madeiras para Espanha e com a falta de exportação de sal de Figueira.

As diminuições são resultantes:

a) — As menores expedições são atribuidas á concorrência da carne vinda da Argentina e ás maiores vantagens oferecidas pelos creadores do Alemtejo.

b) — A falta de saída de madeiras para Espanha em virtude da valorisação do Escudo.

c) — Mais pequeno movimento em virtude do retrahimento geral.

d) — Maiores expedições de batata, por ter sido boa a colheita na região da Beira Alta, e ainda em parte pela derivação da G. V. para a P. V.

e) — Maior movimento da procedencia d'Aveiro, devido ao seu mais baixo preço; tendo havido, porém, uma diminuição nos transportes de sal de Figueira, em relação a 1923, de 1.620 toneladas, pelo motivo de má safra.

f) — Grandes expedições de vinho da região da Beira.

g) — Boa produção de vinho e importantes saídas para o Norte e embarque.

**Armazenagens e diversos.** — O augmento de receitas provem, principalmente, da incidencia da nova sobretaxa nas armazenagens, operações de carga fóra dos caes e vendas de notas d'expedição.

**Receitas fóra do tráfego.** — O pequeno acrescimo constatado é derivado do maior rendimento das gares pelo motivo da nova sobretaxa, e dos productos de dominio.

### Despesas

Em 1924 as despesas da Exploração, proseguindo na sua incessante e vertiginosa escala ascendente, elevaram-se a Escudos	12.712.329\$16,5
Em 1.23 tinham sido de.....	8.203.263\$19,7
A mais em 1924.....	4.509.065\$96,8

ou seja um augmento de 55 % sobre o exercício anterior.

Em relação ás de 1914 na importancia total de Escudos 296.000\$00, acham-se multiplicadas por cerca de 42 vezes.

A título de esclarecimento vamos dar a nota das despesas globaes de Exploração nos seis ultimos exercicios em confronto com as de 1914, e com as dos exercicios precedentes:

Anos	Despesas de Exploração	Augmento em relação a 1914	Augmento em relação ao ano anterior
1914	Esc. 296.000\$00	—	—
1919	" 693.000\$00	134 %	—
1920	" 1.603.000\$00	441 %	131 %
1921	" 2.799.000\$00	845 %	75 %
1922	" 4.384.000\$00	1.381 %	56 %
1923	" 8.203.000\$00	2.671 %	87 %
1924	" 12.712.000\$00	4.194 %	55 %

Perante estes algarismos, que são mais concludentes do que qualquer outros argumentos, é que podereis fazer uma idéa exacta, da grande desproporção existente entre os encargos e as actuaes tarifas, bem como das diligencias e esforços que são envidados pelo vosso Conselho d'Administração para, dentro dos diminutos recursos de que dispõe, conseguir o equilibrio das receitas com as despesas; pois, estando as tarifas, em relação a 1914, apenas multiplicadas em média por 14 véses, as despesas são superiores a cerca de 42 vezes.

Classificação	1924	1923	Diferenças em 1924
<b>Diminuições</b>			
a) — Gado.....	Cabeças 28.408	Cabeças 37.411	— 9.003
	Toneladas 70.768	Toneladas 77.274	— 6.506
b) — Madeiras e Lenhas.....	2.046	3.133	— 1.087
c) — Diversos.....			
<b>Augmentos</b>			
d) — Legumes secos e verdes.....	10.380	8.912	+ 1.468
e) — Sal.....	10.749	9.185	+ 1.564
f) — Taras.....	16.767	14.082	+ 2.685
g) — Vinho, alcool e derivados.....	19.010	6.591	+ 12.419

(Continua)



# Os últimos acontecimentos

Damos hoje algumas interessantes gravuras que se relacionam com o último movimento revolucionário. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pretendendo tornar-se, cada vez mais numa publicação moderna em que se manifestem todas as grandes questões e factos da vida nacional, empenha-



*Os officiaes presos no Forte da Graça, em Elvas, rodeados de pessoas de familia e alguns amigos que os foram visitar.*

*Ao centro: O Comandante do B. S. C. F., sr. Raul Esteves, General Sinel de Cordes e Comandante Filomeno da Câmara.*

se em que os seus leitores possam, pelas fotografias publicadas, fazer uma ideia do que foi a última revolta que o General, Sr. Sinel de Cordes, o Comandante, Sr. Filomeno da Câmara, e o Tenente Coronel Sr. Raul Esteves superiormente comandaram.



*Os officiaes presos a bordo da Fragata D. Fernando, agora transferidos para S. Julião da Barra. Ao centro: O Capitão do Grupo de Metralha lora's Jayme Baptista.*



*Alguns amigos dos prisioneiros a caminho do Forte da Graça, descançam na primeira «etapa».*

*Os Sargentos do primeiro e ultimo batalhão de Sapadores de*

*Caminhos de Ferro, actualmente presos no*



*Quartel da Cova da Moura.*

*Alguns condecorados com a Torre Espada e Cruz de Guerra.*



## As vantagens da electrificação dos caminhos de ferro

Crêmos que já hoje não existe no espírito de ninguém a duvida sobre se a tracção eléctrica oferece ou não vantagens sobre o vapor, tantas e tão frizantes elas são.

A supressão do fumo e das faúlhas que tanto incomodam os passageiros e sujam as carruagens; a cessação da causa de incendios produzidos pelas máquinas de vapor que tantos e tão grandes prejuizos tem causado e ainda poderão motivar; a maior duração das carruagens e o aceio incomparavelmente maior, e portanto a menor despesa na conservação e reparação de material; o mais facil desenvolvimento na circulação dos combóios, a alteração de maior velocidade e a possibilidade de se aumentarem as cargas dos combóios em secções de rampa, são já de si, mais que suficientes indicações para a preferéncia a dar à electricidade como meio de tracção. Mas ainda ha mais: A questão de economia. O carvão constitui hoje o maior cancro das empresas ferroviárias, e ao passo que a energia eléctrica é facil de obter, principalmente nas regiões onde ha bastantes torrentes de água, saindo o seu custo por um preço relativamente muito reduzido, o carvão manetm-se a preços muito elevados em especial nos países pobres d'este produto.

Se outras razões não existissem para a electrificação das linhas férreas se impôr, tanto mais que hoje a fabricação de todos os aparelhos eléctricos atingiu um espantoso desenvolvimento nas nações mais adiantadas na indústria, como a Inglaterra, a Alemanha, a França e acima de todos os Estados Unidos da America, ba-taria a enorme despesa com o carvão para que todas as empresas de caminhos de ferro voltassem as suas vistas para a electrificação. E tanto assim é que, por todo o mundo se está operando uma verdadeira revolução, procurando-se substituir o vapor pela electricidade.

Entre nós, porém, não crêmos que o caso tenha despertado grande interesse. Apenas uma empresa, — a Sociedade Estoril — está tratando da substituição do vapor pela electricidade na linha do Caes de Sordré a Cascaes, substituição que já ha muito deveria estar feita, e cuja demora só se justifica pela falta de recursos da empresa exploradora da linha.

Pois, estamos crentes de que bem fariam todas as empresas portuguesas em se prepararem para essa substituição que, embora motivasse o immediato dispendio de alguns milhares de contos, em poucos anos se sentiria bem a compensação.

Os Estados Unidos que é uma nação essencialmente prática, já electrificou grande número de linhas, e está continuando a operar essa transformação em muitos milhares de quilómetros. A Inglaterra e a Alemanha estão da mesma forma seguindo esse caminho.

Na França a electrificação está igualmente progredindo consideravelmente, e a razão principal que levou o governo e as companhias francesas a lançar-se com todo o vigor nesse importante melhoramento foi

o enorme consumo do carvão que se eleva a doze milhões de toneladas por ano.

O plano francês da electrificação das linhas compreende pouco mais ou menos 9.000 quilómetros, dos quais 3.200 do Midi, 3.400 de Paris a Orleans, 2.400 do P. L. M., e os restantes das linhas dos arredores de Paris.

O Midi já tem electrificados 282 quilómetros; Paris a Orleans conta já este ano ter o trajecto de Orleans a Paris todo electrificado, e o P. L. M. ha um ano que começou a electrificar os 135 quilómetros que vão de Culoz a Modane.

Calcula-se que quando estiver o plano concluído, o consumo de carvão ficará reduzido a 50 %, o que representa uma economia importante.

A Espanha tambem já começa a encarar a sério o problema da electrificação das linhas férreas.

Ali o consumo de carvão é menor do que em França, pelo razão de que têm muito menos quilómetros de linhas em exploração, mas ainda assim, o seu consumo de carvão eleva-se a dois milhões de toneladas das quais uma boa parte é importada da Inglaterra.

Tendo a Espanha uma grande quantidade de quedas de água, mais ainda do que a França, as vantagens que lhe advirão da substituição do vapor pela electricidade são tão grandes que nem é facil de calcular.

Pelas mesmas razões, e ainda pela circunstância de que no nosso país quasi não ha carvão aproveitável para locomotivas, enquanto que em Espanha ainda ha bastante, é evidente que se impõe a electrificação de linhas férreas.

Com isso não só lucrariam as empresas ferroviárias, como o público que se utiliza dos seus serviços e a economia nacional, pois, que deixaria de sair do país uma boa parte do ouro que hoje sai em pagamento do carvão para abastecimento das locomotivas.

### O Caminho de ferro eléctrico Génova Milão-Turin

Dois industriais italianos, Agnelli e Gualino, apresentaram ao governo de Itália um projecto de construção de uma linha férrea, quasi em linha recta, que percorrerá o triângulo isóneles Génova-Milão-Turin, a qual permitirá o transporte de uma a qualquer outra das três cidades, nas quais se desenvolve o trafego commercial mais intenso da Itália, em menos de uma hora.

O primeiro troço, Turin-Milão, de 135 quilómetros e sem uma única passagem de nível, ficará pronto dentro de três anos. Os combóios terão apenas duas carruagens com cem lugares, o máximo cada uma.

As estações intermédias serão quatro: Chivasso, Santhiá, Vercelli e Novaea; o tráfego, porém, será concluído de forma que possa haver frequentes saídas directas entre as duas testas de linha, para o que cada combóio só pára em duas estações.

Os iniciadores propõem-se efectuar todo o projecto, com a eventual ampliação de Génova a Roma, em vinte anos, pedindo para já a aprovação do primeiro troço, Turin-Milão, cujo custo está orçamentado em 300 milhões de libras, devendo a sua construção estar concluída em 1928,



# Viagens e Transportes

## Sobretaxas nas linhas do Vale do Vouga

Seguindo o exemplo da C. P., a Companhia do Vale do Vouga, fixou, a partir de 1 deste mês, os multiplicadores a aplicar às taxas de transporte nas suas linhas, pela forma seguinte:

Passageiros: 1.ª classe, multiplicador 11; 2.ª, 10,5; 3.ª, 10.

Todas as demais taxas são sujeitas ao multiplicador 11, excepto as correspondentes ao transporte das mercadorias a seguir indicadas que ficam sujeitas ao multiplicador 6:

**Em g. v.**—Azeite; bacalhau; batatas; castanha; fruta e hortaliza fresca; legumes verdes ou secos; leite; peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo; taras vazias.

**Em p. v.**—Açúcar; arroz; azeite; bacalhau; batatas; briquetes de carvão mineral nacional; carqueija; carvão mineral nacional; carvão vegetal; castanha; centeio; farinhas de centeio, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinária; faxina; lenha; milho; motano; toros de pinho para minas.

Quando estas mercadorias se destinem a exportação, aplicar-se-lhes-há o multiplicador 11.

Também é aplicável o multiplicador 6, ao transporte e manutenção das remessas para exportação, tanto em g. v., como em p. v. de toros de eucalipto ou de pinho nacional com casca, e toros de pinho descascados para minas.

**Retorno de cascos vazios utilizados nos transportes em p. v. de aguardente e vinho, feitos das estações de Vizeu, Agueda e Eirol para as de Oliveira de Aze-meis até Espinho-Vouga**

A partir do dia 1 deste mês, a Companhia do Vale do Vouga estabeleceu o regime do regresso de cascos vazios do serviço de vinho e aguardente entre as estações acima indicadas, ao preço de \$20 sujeito ao multiplicador 11.

O retorno é feito, sem responsabilidades para a Companhia, em p. v., tanto para os das remessas em cheio transportadas em g. v. como em p. v.

**Transportes de ou para as estações de Val-dera a Casa Branca e ramal de Montemor**

Segundo um Aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, desde o dia 1 deste mês, as remessas de p. v., tanto de detalhe como de vagão completo, destinadas ou procedentes das estações de Val-dera a Casa Branca e Ramal de Montemor, só poderão

gostar dos preços da tarifa especial interna n.º 1, desde que sejam taxadas pelos preços do Barreiro, salvo o caso de serem mais elevados do que os resultantes da aplicação a esta estação.

## Apeadeiro de Paraimo

Abriu no dia 19 do mês passado ao serviço de passageiros sem bagagem o novo apeadeiro que esteve para ser denominado Fogueira, mas que por reconsideração das instâncias oficiais fica com o nome de Paraimo que primitivamente a C. P. havia indicado.

Neste apeadeiro, que fica situado entre as estações de Mogofores e Oliveira do Bairro, não ha venda de bilhetes, sendo as cobranças feitas aos passageiros durante a viagem.

Os preços dos bilhetes são iguais aos de Mogofores e Oliveira do Bairro, conforme o sentido da viagem, isto é, de e para o norte como Mogofores, de e para o Sul como Oliveira do Bairro.

Têm paragem neste apeadeiro os combóios: ascendentes n.º 19 que parte da Figueira da Foz às 7 horas; o n.º 2001 que parte de Entroncamento às 7,58; o n.º 3 que sai de Lisboa às 9,40; e os descendentes, n.ºs 18, 220 e 6 que saiem de Campolide às 6-15, 10-40 e 20 horas, respectivamente.

## Sobretaxas por utilização de lugares de luxo

Segundo um recente Aviso ao Público da C. P. as sobretaxas por utilização de lugares nas carruagens de coupé-leito, toilette-cama e sofá-cama, estabelecidos no art.º 2.º da tarifa especial n.º 5 de g. v., passam a estar sujeitas ao multiplicador 7 em substituição do multiplicador 11.

## Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

*Railway Gazette*—N.ºs 16, 17 e 18 de 18 e 24 de Abril e 1 de Maio.

*Radio*—Revista de telegrafia sem fios. N.º 24 e 25, de 25 de Abril e 2 de Maio.

*Revista Portuguesa de Moagem e Panificação*—N.º 2, de Março.

*Brazil Ferro-Carril*—(Revista semanal) N.ºs 392 e 393 de 1 e 9 de Abril.

*Gaceta de los Camiños de Hierro*—Revista técnica y profesional. N.ºs 3438 e 3439 de 27 de Abril e 1 de Maio.

*Bulletin* de l'Association International du Congrès de Chemins de Fer. Volume VII, n.º 4, de Abril.

*Banca Ferrocarriles, Industria y Seguros*—N.ºs 8 e 9 de 25 de Abril e 2 de Maio.

*Bulletin* de L'Union International de Chemins de Fer. N.º 6, de Abril.

*Informacion*—(Revista quinzenal) Órgão oficial da Câmara do Comercio de Bilbao.

Dirigida por D. Ramón Olascoaga. Interessante artigo "La Conferencia Nacional de Minería y los Retiros obreros" de D. José de Posse y Villelga. N.º 275 do XI ano.

*Ferravie Italiane*—Revista tecnica. N.º 4 de 15 de Abril.



## A deportação para os Açores dos «legionarios»

O illustre deputado sr. João Ornelas da Silva, deputado por Angra do Heroísmo, enviou ao nosso presado colega «A Tarde» a seguinte carta que por acharmos justo publicamos:

*Li nos jornais que o cruzador «Carvalho Araújo» regressa da Ilha Terceira, nos Açores, onde foi deixar internados na fortaleza dezoito sindicalistas, conhecidos membros da «Legião Vermelha».*

*Já há dias alguém me tinha aindado a esse facto, sem que todavia eu desse a importância que havia a tal respeito. Hoje acabo de ter a dolorosa confirmação, onde deixo o meu mais veemente protesto contra esse facto, que sómente tem a justificá-lo o abandono a que a Ilha Terceira é votada pelo Governo, abandonando que agora se t adu a transformação aviltante de presídio de criminosos de direito comum, especie na Ilha das Cobras do nosso regim prisional.*

*Só o desconhecimento da cidade de Angra do Heroísmo, onde fica a fortaleza de S. João Baptista, poderia ter levado o Governo a consentir tal internamento.*

*Os Açores não podem ser, por principio nenhum, lugar de expiação de delictos comuns, porque a isso se opõe o seu elevado grau de civilização, não inferior ao continente da República e o espirito ordeiro e trabalhador da sua população.*

*Os governadores de Angola repelem da sua Provincia o deposito de degredados, como prejudicial ao seu desenvolvimento e como um atentado ao já elevado grau da sua civilização. Razão fim os Açores e particularmente a cidade de Angra para se ahar ofendida com a deliberação desacertada do Governo.*

*Chega tambem agora ao meu conhecimento que o Governo, na impossibilidade imediata de os mandar para Timor, os mudara para Angra do Heroísmo.*

*Timor o Angra do Heroísmo!!!*  
*Ouve-se mas não se acredita. Então a velha e gloriosa capital dos Açores, terra que ainda ha pouco, quando da visita dos jornistas, recebia corinhosas referencias em todos os jornais da capital, é agora um ponto de passagem para Timor, um Timor mais perto da porta, a três dias de viagem num barco de guerra?!*

*Não pode ser, por principio nenhum, em brado unisono de uma população inteira, que tem dado ao nosso país e em especial ao Terreiro do Paço o mais patriótico exemplo de abnegado trabalho e acendrado patriotismo.*

*O Parlamento fechado impede-me sr director, de deixar af vincado o meu protesto contra tal facto, e assim, agradeço a antecipadamente o seu gentil acolhimento, venho trazê-lo ao seu belo jornal.*

*Subcrevo-me de v., etc. — João de Ornelas da Silva (Deputado por Angra do Heroísmo).*

## A Camara de Angra protesta Contra o envio de malfeteiros

O presidente da Camara Municipal enviou ao «Diario de Noticias» o seguinte telegrama.

«ANGRA DO HEROISMO», 8. — A Camara Municipal, em sessão extraordinaria, com enorme concorrencia de povo, resolveu protestar contra o envio de legioauarios vermelhos para este ilha, por o considerar uma afronta e um perigo para o Arquipelago. Solicitam a remocão de 18 presos.

O presidente, Henrique Braz.

## União Internacional dos C. de Ferro

Deve ter terminado já a Reunião das Comissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

Coube este ano à Alemanha o receber os delegados de todos os caminhos de ferro membros da U. I. C. tendo as sessões tido lugar em Munich nas seguintes datas:

Comissão das «Questões Técnicas» .... 30 de Abril  
Comissão de «Troca do Material

Circulante» ..... 4 de Maio

Comissão do «Trafego e Mercadorias» .. 6 de Maio

Comissão de Cambios e Contas Correntes» .. 11 de Maio

Comissão do «Tráfego — Passageiros» .. 14 de Maio

A data a que escrevemos esta noticia não temos ainda conhecimento dos resultados obtidos, mas não podemos deixar de estar convictos de que muito de proveitoso em matéria de caminhos de ferro deve ter sido aprovado e discutido.

Leva-nos a essa convicção o conhecimento prévio que tivemos das questões que ali deviam ser tratadas e que nos dispensamos por enquanto de dar aos nossos leitores, guardando-as para quando já de posse de todos os elementos, possamos dar uma noticia detalhada do que foram as reuniões, quais os assuntos estudados e quais as resoluções adoptadas.

Fica, desde já tomado o compromisso.

De Portugal, partiu no passado dia 10 com destino a Munich, o illustre chefe do Serviço do Tráfego da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, engenheiro sr. Manuel Gonçalves de Campos Rueda, que ali foi representar aquela Companhia e tomar parte na reunião da Comissão do «Trafego — Passageiros» — a única em que Portugal tem representação.

A ida do distincto engenheiro a Munich dá-nos de antemão a certeza de que a representação de Portugal será feita como deve ser, impondo-nos à consideração e ao respeito dos demais países, que ali enviaram tambem o que de melhor e com mais conhecimentos da especialidade possuem.

## No próximo numero

Interessante artigo do nosso colaborador, Engenheiro Gabriel Urigüen

O anteprojecto de plano de caminhos de ferro a construir em Espanha, proposto pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, e as comunicações ferroviárias Hispano-Luzitanas



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto comida a portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: Tait & C.º Rua dos Ingleses, 28, 1.º



## Aparelho para sinalização de Caminhos de Ferro

A "Compagnie Générale de Signalisation," com sede em Paris, de que é representante em Lisboa o Sr. J. Aquino Costa, requereu patente de invenção para diferentes aparelhos de sinalização cujas características são as seguintes:

1.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro em que as indicações de sinais são dispostas para serem reguladas por dispositivos de *relais* termo-sensíveis cooperando com dispositivos conduzindo corrente unidireccional, para o fim especificado.

2.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro, em que o aquecedor de um dispositivo de *relais* termo-sensível é disposto para ser alimentado com corrente excitadora pelo circuito da via através dum dispositivo conduzindo corrente unidireccional, para o fim especificado.

3.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro, em que o aquecedor de um ou outro de dois dispositivos de *relais* termo-sensíveis é disposto para ser alimentado com corrente pelos carris da via de acordo com a polaridade da corrente fornecida a êle devido a dispositivos conduzindo corrente unidireccional ligado sem posição e inseridos nos circuitos aquecedores do *relais*, para o fim especificado.

4.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro, em que a alimentação de corrente de sinalização de uma ou outra polaridade aos carris da via é disposta para ser efectuada através dos elementos termo-sensíveis de dois dispositivos de *relais*, e dois dispositivos conduzindo corrente unidireccional ligados em opposição, conforme o elemento aquecedor de um ou outro dos dispositivos de *relais* está excitado para o fim especificado.

5.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro, em que o elemento aquecedor de um dos dispositivos de *relais* é disposto para ser excitado quando se dá a indicação de sinal de "paragem" sendo disposto o elemento aquecedor do outro dispositivo de *relais* para ser excitado quando se dá a indicação de "avanço" ou "cuidado", para o fim especificado.

6.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro em que um dispositivo de indicação de sinal tal como uma lâmpada de sinal é disposta para ser ligada a cada um dos círculos de elemento termo-sensível do *relais*, para o fim especificado.

7.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro em que uma corrente unidireccional de uma ou outra polaridade é disposta para ser fornecida ao circuito de via através de um ou outro de dois dispositivos conduzindo corrente unidireccional, cujos circuitos incluem os elementos termo-sensíveis de *relais* termo-sensíveis, sendo um ou outro destes elementos tornado eléctricamente conductor pela alimentação do correspondente elemento aquecedor do dispositivo com corrente alterna para o fim especificado.

8.º Aparelho de sinalização para caminhos de ferro compreendendo dispositivos de *relais* termo-sensíveis e dispositivos conduzindo corrente unidireccional ligados, dispostos e operando substancialmente.

# Parte Oficial

## MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

### Direcção Geral das Colónias do Ocidente 2.ª Repartição

#### Portaria n.º 4.398

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada com sede em Lisboa, pedido, nos termos da deliberação unânime da assembleia geral dos seus obrigacionistas, realizada em 15 de Outubro de 1924, o adiamento por cinco anos ou seja até 1 de Janeiro de 1930, do sorteio para a amortização das obrigações emitidas das séries A, B, C e D;

Atendendo a que a Tangnyca Concessions, Limited, como fiadora do pagamento dos respectivos juros, pelo prazo de vinte anos, se obriga, com o assentimento da Zambezia Exploring Company, Limited, como condutora, a ampliar o prazo de garantia por mais cinco anos; e

Tendo em vista que o adiamento, cuja autorização a Companhia solicita, é da maior conveniência para os interesses e prosperidades da mesma Companhia e tem o voto unânime daquela assembleia, constituída com a maioria do seu capital obrigacionista:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela seja autorizada a adiar pelo prazo de cinco anos, ou seja até 1 de Janeiro de 1930, o sorteio para a amortização das obrigações emitidas das séries A, B, C e D, ficando prorrogado por igual prazo a respectiva garantia de juros, sob a condição de que do referido adiamento nenhuma responsabilidade, de qualquer natureza, em espécie, resultará para o Estado.

Paços do Governo da República, 29 de Abril de 1925. — O Ministro das Colónias, *Henrique Monteiro Correia da Silva*.

#### Portaria n.º 4.393

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, pedido que lhe seja permitida emitir a 5.ª série das obrigações autorizadas em assembleia geral extraordinária de 6 de Setembro de 1909, nos termos do art.º 3.º do contrato de concessão de 28 de Novembro de 1902, e pela forma que consta do act daquella assembleia geral;

E atendendo a que a emissão, cuja autorização a Companhia solicita, está conforme as disposições legais — portanto em condições de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Colónias, autorizar a referida Companhia a criar e emitir, nos termos e para os fins por elle propostos, a 5.ª série (série E) de 13.333 obrigações nominais ou ao portador, do valor nominal de 100 libras ou 450\$00 (ouro) cada uma, na totalidade de libras 1.333.300 ou escudos 5.999.850\$0 (ouro), sob as seguintes condições:

1.ª — Que desta emissão nenhuma responsabilidade, de qualquer natureza ou espécie, resultará para o Estado;

2.ª — Que a referida emissão só possa realizar-se d'país de cumpridas as disposições do artigo 11.º do regulamento de 27 de Agosto de 1896.

Paços do Governo da República, 29 de Abril de 1925. — O Ministro das Colónias, *Henrique Monteiro Correia da Silva*.

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguesaes pedido que seja declarada sobrança uma parcela de terreno necessário à Câmara Municipal de Vila Nova de Guia para a construção de uma avenida de ligação entre as praias de Acúcia e Meiamar: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, declarar sobrança a referida parcela de terreno, com a superfície de 176 metros quadrados, situada á esquerda da linha férrea do norte, no quilómetro 322.977, e representada no decreto n.º 6.872, de 11 de Outubro de 1924, apresentado pela mesma Companhia.

Paços do Governo da República, 18 de Março de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.



Tendo a Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta pedido que seja declarada sobrança uma parcela de terreno desnecessária para o caminho de ferro, como mostra o decreto datado de 3 de Janeiro último, que apresentou: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrança a referida parcela de terreno com a superfície de 347<sup>m</sup>2,65, situada ao lado esquerdo da linha férrea da Beira Alta, entre os kms. 4.043<sup>m</sup>,68 e 4.086<sup>m</sup>,85.

Pagos do Governo da República, 18 de Março de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico Antonio Ferreira de Simas*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho de Obras Públicas, considerar sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 548<sup>m</sup>88, situada à esquerda da linha entre os pontos correspondentes aos quilómetros 251.897,67 e 251.934,27 da linha férrea da Beira Alta, representada no desenho que apresentou, datado de 26 de Janeiro de 1925.

Pagos do Governo da República, 26 de Março de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico Antonio Ferreira de Simas*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 60<sup>m</sup>2, situada à esquerda da linha, entre os pontos correspondentes aos quilómetros 317.446 e 317.476 da variante de Espinho da linha férrea do Norte, indicado no desenho n.º 6.912 de 27 de Novembro de 1924.

Pagos do Governo da República, 26 de Março de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico Antonio Ferreira de Simas*.

## ARREMATACÕES

### COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

#### Venda de sucatas de ferro e aço

Esta companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucatas de ferro e aço, cujos pesos são indicados aproximadamente:

Sucata em frações de carris de aço . . . . .	10:000 k.
idem em tirefonds de aço macio . . . . .	10:000 "
" " aros de rodas de aço . . . . .	10:000 "
" " de eixos de aço . . . . .	3:500 "
" " em ferro grosso . . . . .	8:000 "

Recibim-se propostas até ao dia 20 do corrente, dirigidas à Direcção de Exploração na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote e a Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

No caso de aceitação, o proponente depositará na Tesouraria da Companhia, na Figueira da Foz, ou na de Lisboa, a importância correspondente a 5 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 9 de Abril de 1925.

O Engenheiro Director da Exploração

*Joaquim Abranches*

#### Venda de carris e de fracções de carris usados

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

Para grandes quantidades fazem-se vantajosas condições de preço.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações desta linha, ou directamte ao Serviço do Armazens Geraes nas Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração,

*Joaquim Abranches*

## Parte Financeira

### BOLETIM ECONOMICO E FINANCEIRO

O último movimento revolucionário com as consequentes perturbações na vida politica nacional, ainda veio perturbar mais a já pouco sólida situação do nosso comércio. Todos perguntam: — O que vai seguir-se? E todos se retraem, por não haver possibilidades de dar a esta pergunta uma resposta segura.

Tal situação não faz senão prejudicar tola a vida economica nacional. As fabricas não vendem, o comércio de stock não vende, o comércio de retalhistas não vende. . . A libra, porém mantém-se aproximadamente à mesma altura: 98\$50, compra, 98\$875, venda. Ainda ajudados pelas facilidades do nosso cambio, as indústrias estrangeiras começam a invadir os nossos mercados. A Tcheco Eslováquia envia-nos tecidos, loiças e barros em condições — apesar das dificuldades de transporte, — de a nossa industria não poder tentar a concorrência.

Perante isto, o que fazem os nossos governos? . . . Bem pouco. Agora, o que os interessa, segundo o que dizem os jornais, é a questão eleitoral que se avizinha.

O convénio com a França não satisfaz ninguém. Os interesses da viticultura do norte degradam-se com os interesses da viticultura do Sul, — e ninguém ainda prevê se porventura chegarão a uma solução satisfactoria. Em boa verdade não se compreende que seja permitida a importação de aguardente estrangeira, quando nós a possuímos nacional, em condições de satisfazer as necessidades do tratamento dos nossos maravilhosos vinhos do Porto.

E' certo que o Douro faz da defeza dos seus vinhos uma questão de vida ou de morte. E' a sua unica fonte de riqueza — e a maior fonte de riqueza de Portugal.

Mas o que seria o Douro se fosse permitida a livre cultura do tabaco, o Douro que pode produzir o melhor tabaco do mundo?

## Carteira dos Accionistas

### Assembleia Geral ordinaria de Accionistas

De conformidade com os artigos 39, 40 e 41 d's Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas d'esta Companhia, portadores, pelo menos, de vinte acções, para as 14 horas de 5.ª feira 21 de Maio proximo, na sede social da Companhia, em Lisboa, Rua Victor Cordeiro, n.º 1, 2.º.

O deposito das acções ao porta-ór deverá ser feito, conforme o preceituado no artigo 19, quinze dias antes da reunião, em Lisboa na Casa Henry Barnay & C.ª, 10, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança, Rua Mousinho da Silveira; e em Paris, no Comptoir National d'Escompte de Paris, 14, Rue Bégère.

Esta reunião tem por fim: — a) — Apresentação do Balanço e Contas do Exercício de 1924; — b) — Discussão e votação do Relatório do Conselho d'Administração sobre o mesmo exercício e respectivo Parecer do Conselho Fiscal; — c) — Eleição de dois membros para o Conselho d'Administração e de tres efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pela «maire» da sua residência ou por notario. O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Lisboa, 11 d'Abril de 1925.

O Conselho d'Administração

## Curso de cambios, comparados

	Em 30 de Abril		Em 15 de Maio	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres . . . . .	98.500	98.750	98.500	98.750
Paris . . . . .	—	1.075	—	1.066
Madrid . . . . .	—	2.095	—	2.950
Alemanha . . . . .	—	4.950	—	4.870
Amsterdã . . . . .	—	8.024	—	8.210
New York . . . . .	—	20.050	—	20.400
Italia . . . . .	—	845	—	840
Suissa . . . . .	—	3.095	—	3.950
Bruxellas . . . . .	—	1.004	—	1.030
Libras . . . . .	—	—	—	—



CARLOS BUSSE

LISBOA

AVENIDA DA LIBERDADE, 14

TELEFONE 5051 NORTE

END. TELEGR.: «CARRIS»



Casas representadas:

FERROVIAS Y SIDERURGIA S. A.

Madrid-Bilbao

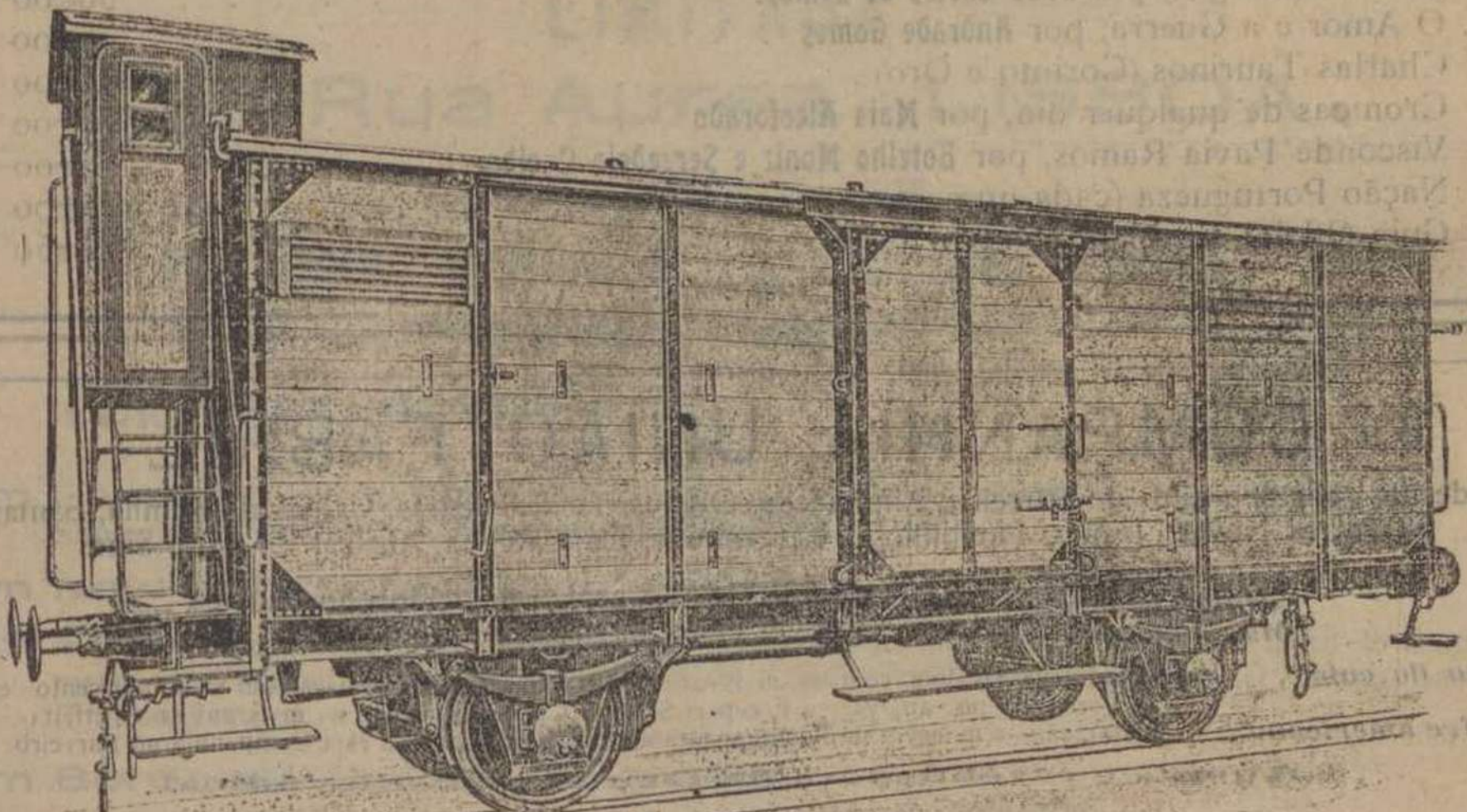
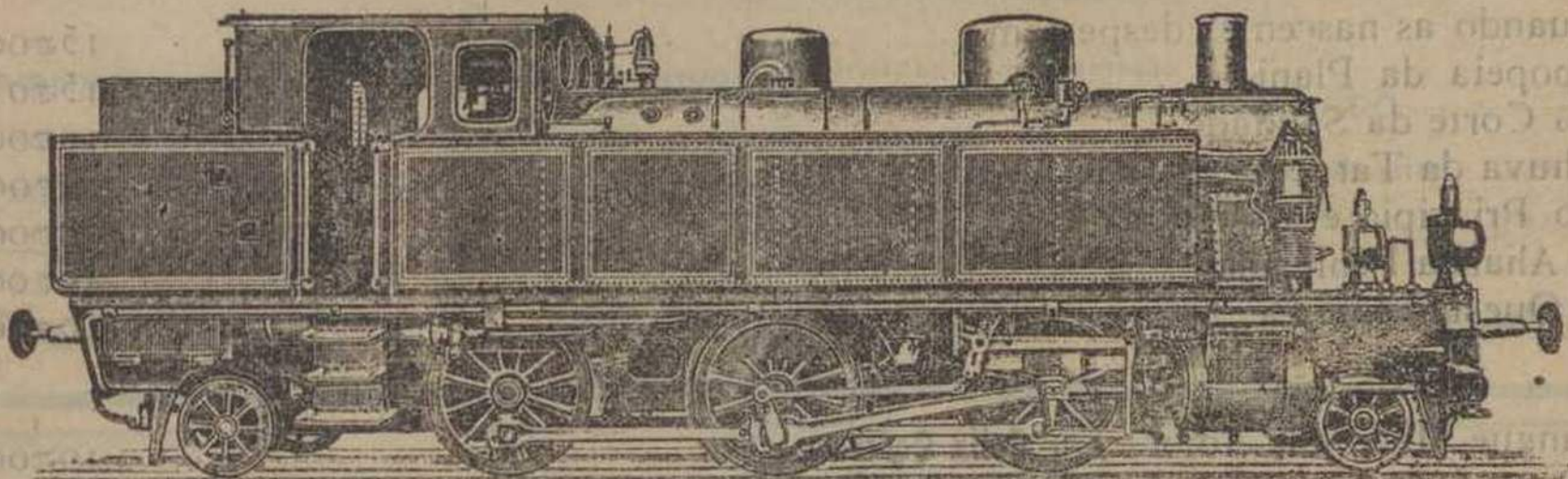
ARN. JUNG LOKOMOTIVFABRIK

Jungenthal (Alemanha)

CHRISTO-H & UNMACK A.-G.,

WAGGONBAU

Niesky O/L (Alemanha)





MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

**Estabelecimentos FERDINAND DURAND**

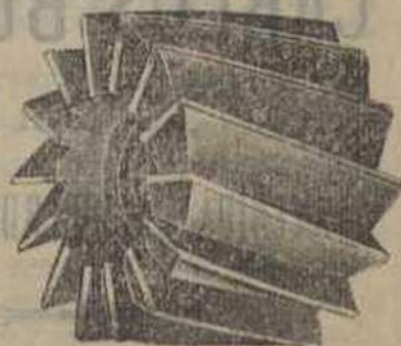
20, Rue St. Fargeau 20

PARIS



Calibres de corredeira (piedes a coulisse) — Parafusos micrométricos — Réguas — Esquadros  
 — Graminhos — Planos — V para traçador — Compassos — Calleres — Níveis, etc.  
 Machos — Mandris — Fresas — Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviem-se catalogos gratis



## Livros à venda na Administração da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

**ANTONIO SARDINHA**

Quando as nascentes despertam . . . . .	15000
Epopeia da Planície . . . . .	15000
Na Corte da Saudade . . . . .	10000
Chuva da Tarde . . . . .	12000
Ao Principio era o Verbo . . . . .	50000
A Aliança Peninsular . . . . .	40000
A Questão Iberica . . . . .	10000

Sangue Mocidade-Amor, por <b>Felix Correia</b> . . . . .	10000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por <b>Carlos d'Ornellas</b> . . . . .	25000
Uma Campanha Tradicionalista, por <b>Caetano Beirão</b> . . . . .	12050
Poemas Antigos, por <b>João Carlos de Lemos</b> . . . . .	30000
O Amor e a Guerra, por <b>Andrade Gomes</b> . . . . .	6000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro) . . . . .	16000
Cronicas de qualquer dia, por <b>Maia Alcoforado</b> . . . . .	10000
Visconde Pavia Ramos, por <b>Botelho Moniz e Serzedelo Coelho</b> . . . . .	6000
Nação Portuguesa (cada numero) . . . . .	5000
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro . . . . .	1050

**COMPANHIA UNIÃO FABRIL**

Vende nos seus depositos do Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem,  
 Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

**Superphosphatos**  
**Adubos compostos**  
**Massa de purqueira** } com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico  
 solúvel em agua para todas as culturas

**Sulfato de cobre**, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza  
 garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moído na mais antiga e perfeita  
**Enxofre americano** instalação e moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

**Agente e revendedora da Deutsche Kalisyndical**

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

**Choro de potassio** Sulfato de potassio e Kalialia **Bagacos oleaginosos** para alimentação de gado  
 Tourteaux e pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

**LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 207**



Telefone—C. 890

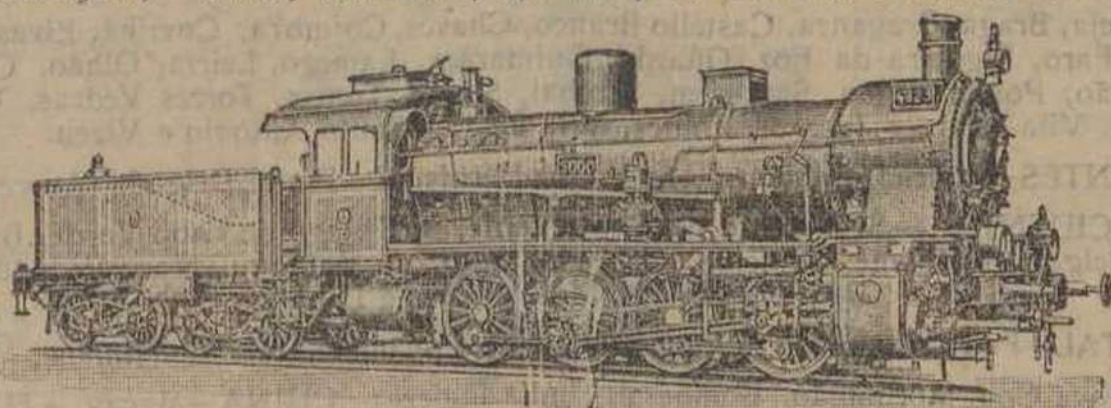
Tel.—KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

**BERLIM—MADRID**      **Barcelona — Bilbao —**  
**Cartagena — Lisboa**

FABRICAS:

*Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordhausen, Spandau, 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 á representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.<sup>da</sup>  
**RUA DE JULIÃO, 41 1.<sup>o</sup> 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.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Barng Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em New-York** — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

**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**



# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL  
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA  
Esc. 38.000:000\$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. (5<sup>th</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

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

## FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes, Vila Real de Santo Antonio 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 Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loat a, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamed s e Lubango.

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

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

FILIAES NO BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará e Manaus

FILIAES NA EUROPA Londres, 9 Bhishopsgate E—Paris, 8, Rue do Helder

AGENCIA NOS ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

Operações bancarias de toda a especie no Continente, ilhas adjacentes, Colonias, Brazil e restantes paizes estrangeiros

## Pinto & Sotto 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 sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.



MEIAS

## Camisaria Modelo

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

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravataria e chapelaria

À TODA A HORA A 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 aperfeicados para a sua industria, tem sempre nos seus depositos papeis diversos da sua producao, taes como almossos, escritos, impressões, capas em diversas cores e outras especialidades que podem com vantagem substituir os estrangeiros. São os melhores que se fabricam no Paiz e como taes considerados.

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

Matinéas elegantes todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

60 horas de Zepelim

O Relicario do Toureiro

Brevemente — Colossal estreia

POZ DE  
**KEATING**  
MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA  
105, Rua dos Fanqueiros, 11  
TEL-C. 1717 LISBOA

## ALUCINAÇÕES

(Livro premiado — 2.ª edição ampliada)

TEMA:

Estudo momentoso de um dos aspectos do divorcio

ESTÉTICA:

Realisação de uma literatura nova, como solução de uma questão de arte em relação com a futura cinematografia

A' venda na **GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

R. Horta Seca 7-1.ª—Lisboa

Antonio José Fernandes, L.<sup>da</sup>

CASA CONVENIENTE (REGISTADO)

Fund. em 1885 por ANTONIO J. FERNANDES

Ferragens, ferramentas,  
Cravo para ferrador, pregaria de arame, ferro, cobre e zinco.  
Tubo de chumbo, chumbo laminado e cutelarias.  
Louça esmaltada e fundida

44, Rua dos Remolares, 48

Telefone Central 3934

## 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  
pra 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.ª

LISBOA



# 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

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 DA COMPANHIA

### Paquetes

NYASSA	8965 ton.
ANGOLA	7745 "
LOUREÇO MARQUES	6355 "
MOÇAMBIQUE	5771 "
AFRICA	5491 "
PEDRO GOMES	5471 "
BEIRA	4978 "

PORTUGAL	3998 ton.
LUABO	1485 "
CHINDE	1382 "
MANICA	1116 "
BOLAMA	985 "
IBO	884 "
AMBRIZ	858 "

Serviço de  
cabotagem

### Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.
S. THOME	6350 "
CONGO	5080 ton.

CABO VERDE	6200 ton.
DONDO	6000 "

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

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

Escriptorios 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 e 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.