

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.^o DO 38.^o ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios do Comércio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1888, grande diploma de honra

Bruxelas, 1887, Porto, 1897, Liege, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerp, 1894, S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 20

NUMERO. 898

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 16 de Maio de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da 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 intermudáveis	" 143
Linhos Estrangeiras.	" 144
Os projectos do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro espanhóis.	" 145
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (relatório)	" 146

Os ultimos acontecimentos,	Pag. 149
As vantagens da electrificação dos C. ^{os} de Ferro	" 150
O C. ^o de Ferro eléctrico Génova-Milão-Turin	" 150
Viagens e Transportes.	" 151
Publicações recebidas.	" 151
A deportação para os Açores dos «legionários»	" 152
União Internacional dos Caminhos de Ferro	" 152
Aparelho para sinalização de Caminhos de Ferro	" 153
Parte Oficial.	" 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 grés 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 espálico 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 massicos que formavam aquelas serras, que os schistos apareciam modificados, apresentando pofises que tinham o aspecto de microgabros, o que só o exame microscópico poderá decidir. Na serra da Chela analisamente 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 flexíveis 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 dissemos, schistos e micaschistos na sua maior parte, apreciando-

intercaladas algumas quartzites, conglomerados de origem silíciosa, 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 direção da Umpupa e para oeste, para as serras que formam o plateau do Kambene, e o Onjona na Eabona, 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 Otchinjau, 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 ladeiam, 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 insuficiente 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 nesse sentido. A configuração do primeiro plateau ao norte da Ecabona até ao Chiambala tem o aspecto das regiões diamantíferas da África do Sul. Pesquisas demoradas nas linhas de água o indicarão. Tenho contudo conhecimento, de que há 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 Swakopnund de diamantes que teriam sido arrastados com as areias da Foz do Cunene pelas correntes marítimas. Não foram, parece, felizes, o que não querer dizer, que se deva desistir, pois a sua permanencia foi, como não podia deixar de ser, de poucos dias. Minérios de ferro há em abundância, pois abundam os filões de quartzo com cristais de ferro oligisto e massas de ferro espelhado 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 esse fim colhi amostras que fiz remeter para Loanda. Na realidade o Dr. Nascimento, que adquiriu fama de ser 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 este fim especialmente destinadas, indicarão se estes minérios têm valor suficiente para merecerem uma exploração.

É porém na serra da Chela e nas margens do Muende que os metais mineralizados devem existir em maior quantidade. Deste facto não é só a existência de cristais oligisto e magnetite, que se acumulam no chão, confundidos com os detritos das rochas, estes por si só podendo fazer desconfiar da existência de jazigos de pirites de ferro, as impregnações nos schistos cristalinos, as apoflises fulvas destes e das quartzites, formando as Fahlbandes. É que muitas vezes aqueles se juntam à pirites de cobre e se à superfície 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 erradamente chamam ali salgadas, têm cloreto de sódio em dissolução, como é próprio de todos os terrenos desérticos, dúvidas nenhuma me deixaram sobre esse facto. Na verdade, essas águas absolutamente impotáveis, embora agradáveis, ao paladar quando se bebem, produzem uma intoxicação imediata, com grande formação de gazes,

dóres na mucosa estomacal, como já dissemos, 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, antimônio, cobre em quantidade? Não pude analisá-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 há muito os agentes da South West Africa Coy, por esta região andaram pesquisando, por conta da Companhia de Mossâmedes, 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 dissemos. Percorreram as margens de Muende desde a origem até à foz; do Otchitengue dirigiram-se ao Cambene, onde encontramos o seu rastro, 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 pode 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 terminar 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 fosse perigosa 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 eles agissem, lhes desse segurança plena da posse dos jazigos e dos territórios, com o pretexto da nossa inação. Devo notar que o cuidado deles 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

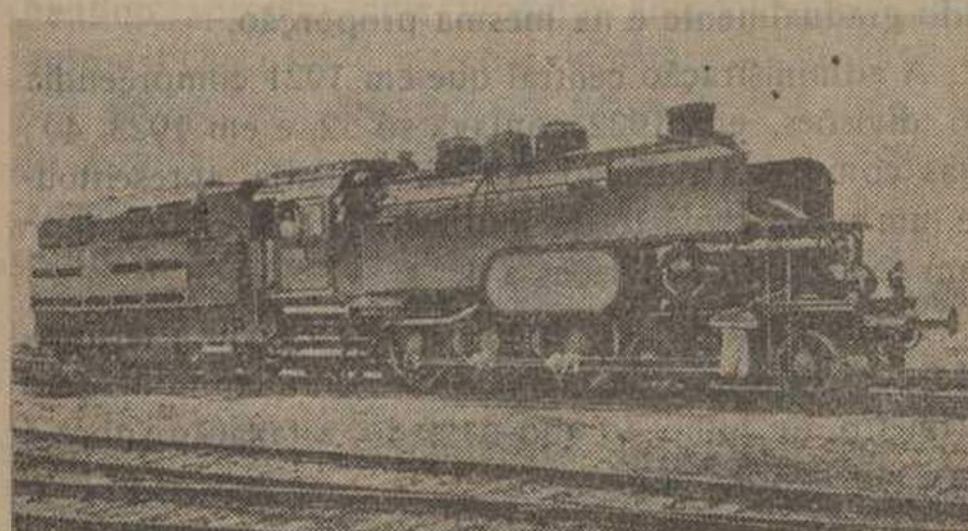
Em 21 de Setembro do ano passado inaugurou-se em Berlim um congresso ferroviário a que assistiram, além dos representantes do governo e caminhos de ferro alemães, delegados da Áustria, Holanda, Suécia, Hungria, Brasil, Japão, Espanha, Estados Unidos e Russia.

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 comprimido.



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 Cassell, 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 autor foram igualmente muito apreciados.

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

Num dos últimos dias do congresso houve espetáculo no teatro da Ópera de Konigsplatz em honra dos congressistas, tendo sido cantada a ópera de Wagner *Die Meistersinger von Nurnberg*, tendo assistido mais de mil pessoas.

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

Vagões de eixos intermudáveis

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 gozava a casa Duboc, de Paris, para a mudança dos eixos dos vagões de eixos intermudáveis 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.—Capítulo X, da Companhia do Norte de Espanha, segundo a qual todos os proprietários de vagões de eixos intermudáveis 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 Tracção 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 substitui-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 intermudáveis 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.

Espalhado

“A Patria”

Sociedade Alemtejana de Seguros

Recebemos o relatório e contas desta sociedade cuja sede é em Évora, 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.

Linhos Estrangeiros

Caminhos de ferro franceses. — As Companhias, em virtude do determinado pelo ministro das Obras Públicas em 9 de Março último, elevaram de 190 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 exceção 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 aplicassem as 8 horas de trabalho e que se melhorassem as pensões de reforma. A greve durou 12 dias.

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

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

Caminhos de ferro alemães. — Os caminhos de ferro do Estado anunciam 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 encerrará-se 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 aplicações 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 princípio do ano, pediram, entre outras coisas, 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 pfenings 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 convocou-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 hungaros. — 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 tarificação 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		Trafego 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 produtos 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 coroa papel, em vez de ouro,

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

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

As despêças 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 edifícios, na reconstrução da linha principal do Oeste e em melhorar a estação de Estokolmo; o resto empregar-se-ha na eléctrificação 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 Muscou 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 substituirem 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 possue 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 Suiça — 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 despêças 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 despêças 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 África. — Numa conferencia recentemente realizada entre os representantes de Rodesia 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 Rodesia.

Também o governo da União está na disposição de construir a linha de Walpiok Bay a Rodesia, 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 Rodesia.

Caminhos de ferro sul-americanos — Projetá-se a construção duma linha que ligue o caminho de ferro de Tachira ao de Cucutá, pertencente às Repúblicas de Venezuela e Colômbia, 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 comprehende no total 10.000 quilómetros aproximadamente.

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

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

Depois aprovará o projecto definitivo, ouvindo préviamente 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 período de cinco anos, cujo importe ascende a uns 1.400 milhões de pesetas, também está concluído.

Para aendar a essas despêças o Conselho está estudando o quantitativo da Dívida ferroviária que é preciso crear, tipo de juro e condições, afim de obter o necessário por períodos 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

BEXERA ALTA

(RELATORIO)

SENHORES ACIONISTAS:

De conformidade com as disposições insertas no artigo 40.^o dos Estatutos, a Assembleia Geral Ordinária 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 Relatório 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 vogais para o Conselho d'Administração e cinco, para o Conselho Fiscal, sendo três efectivos e dois suplentes.

Temos a honra de vos apresentar o Relatório 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 impulsinadas 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 deante — tenham registado um notável aumento.

Tendo sido decretadas, no decorso 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 adeante o texto integral de alguns 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 despezas 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 aumentos de tarifas que teem sido superiormente auctorizados; o que, alem de impedir a realisão de inumeros trabalhos que são absolutamente indispensaveis para o bom e regular funcionamento dos seus serviços, a colocam tambem na impossibilidade de recomeçar 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	1.172:036\$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	Percentagens
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	+ 5.030.206\$79,6	+ 64,60%
Total.....	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 deante, 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 %

Recetas 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 tráfego ...	78.778\$62	73.602\$57	- 5.176\$05	- 7,00 %
Totais	14.122.584\$19,4	9.498.632\$23,8	+ 4.623.951\$95,6	+ 48, %

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

Classes	1924		1923		Diferenças	
	Número	Receitas líquidas	Número	Receitas líquidas	Número	Receitas líquidas
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. res...	—	320.787\$45		127.567\$77,2	—	193.219\$67,8
Totais	609.761	4.842.239\$86,5	608.276	3.275.411\$92,9	+ 1.485	+ 1.566.827\$93,6

Estabelecendo-se, porém, o confronto entre os números 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 sómente um aumento de, aproximadamente, 3 % na 3.ª classe, em consequência do novo serviço de comboios "tramways", a preços reduzidos, que foi inaugurado no ano findo, entre Figueira e Pampilhosa; os quaes, durante os seis meses 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 melhoria cambial.

No mapa a seguir damos a descrição do tráfego nacional e internacional de passageiros:

Classificação	1924				1923			
	1.ª	2.ª	3.ª	Totais	1.ª	2.ª	3.ª	Totais
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
Totais	38.493	124.568	446.700	609.761	43.738	131.420	433.118	608.276

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

arios portugueses que estão presentemente a trabalhar n'aquele paiz.

Devem ter influido igualmente no decrescimento d'este tráfego varias outras causas, taes como: a interrupção das relações comerciaes com a França, o reduzido numero de banhistas espanhóes que, pelo motivo da valorização do Escudo, deixaram de frequentar as nossas praias, etc.

Servem tambem de grande obstáculo ao desenvolvimento das relações interacionaes, o passaporte e nos vistos consulares; formalidades que tem impedido a organisação dos comboios especiaes que n'outras épocas se faziam frequentemente, na nossa linha, para touradas e festesjos em Espanha e Portugal.

Cobranças suplementares — O acréscimo de receitas é proveniente não só das actuaes sobretaxas, mas tambem das novas paragens que foram estabelecidas no ano findo.

b) **Grande velocidade** — No quadro abaixo são indicadas as receitas d'este ramo de tráfego em comparação com as de 1923:

Classificação	1924		1923		Diferença em relação a 1924
	Número	Receitas líquidas	Número	Receitas líquidas	
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
Totais	—	2.971.361\$10,9	—	2.414.181\$80,5	+ 557.179\$30,4

O aumento que se observa em mercadorias é apenas originado pela elevação das sobretaxas; pois a tonelagem transportada foi sensivelmente 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 toneladas.

No tráfego internacional Portugal-França houve um pequeno aumento 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 kilos 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 normaes, propriamente ditas, foram inferiores ás do ano anterior, porque o custo medio dos transportes incidiu sobre mais curtas distancias d'onde se infere que o excedente acusado nas receitas de 1924 é todo proveniente da aplicação das novas sobretaxas.

A paralisação que se fez sentir, com grande intensidade, no 2.º semestre do ano findo, em todos os ramos da actividade comercial 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 líquido	Tonelagem	Productos líquido	Tonelagem	Productos líquido
Mercadorias	220.222	6.081.049\$33	208.093	3.639.468\$71,4	+ 12.129	+ 2441.580\$58,6
Armazenagens	—	103.49 \$17	—	72.363\$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 aumento de tonelagem é resultante da expansão natural do tráfego como consequência 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 económicas 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 vindia da Argentina e ás maiores vantagens oferecidas pelos criadores do Alemtejo.

b) — A' falta de saída de madeiras para Espanha em virtude da valorização 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.

Classificação	1924	1923	Diferenças em 1924
Diminuições			
a) — Gado.....	28.408	37.411	— 9.003
b) — Madeiras e Lenhas.....	70.768	77.274	— 6.506
c) — Diversos.....	2.046	3.133	— 1.087
Augmentos			
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

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 aumento de receitas provém, principalmente, da incidencia da nova sobretaxa nas armazenagens, operações de carga fóra dos cais e vendas de notas d'expedição.

Receitas tóra do tráfego. — O pequeno acréscimo constatado é derivado do maior rendimento das gares pelo motivo da nova sobretaxa, e dos productos de domínio.

Despesas

Em 1924 as despesas da Exploração, prosseguindo 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 aumento 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 exercícios em confronto com as de 1914, e com as dos exercícios 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 quer 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 despezas; pois, estando as tarifas, em relação a 1914, apenas multiplicadas em média por 14 vêzes, as despezas são superiores a cerca de 42 vezes.

(Continua)

Os últimos acontecimentos

Damos hoje algumas interessantes gravuras que se relacionam com o último movimento revolucionário. A *Gazeta do 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 oficiais presos no Forte da Graça, em Elvas, rodeados de pessoas de família 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.



Os oficiais presos a bordo da Fragata D. Fernando, agora transferidos para S. Julião da Barra. Ao centro: O Capitão do Grupo de Metralhadoras Jayme Baptista.



Alguns amigos dos prisioneiros a caminho do Forte da Graça, descansam na primeira etapa.



Os Sargentos do primeiro e último batalhão de Sapadores de

Caminhos de Ferro, actualmente presos no

Quartel da Cava 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 dúvida 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 incêndios produzidos pelas máquinas de vapor que tantos e tão grandes prejuízos 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 fácil desenvolvimento na circulação dos comboios, a alteração de maior velocidade e a possibilidade de se aumentarem as cargas dos comboios em secções de rampa, são já de si, mais que suficientes indicações para a preferência a dar à electricidade como meio de tracção. Mas ainda há mais: A questão de economia. O carvão constitui hoje o maior cancro das empresas ferroviárias, e ao passo que a energia eléctrica é fácil de obter, principalmente nas regiões onde há 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 deste produto.

Se outras razões não existissem para a electrificação das linhas ferreas se impõr, 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 América, basta 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 Sodré a Cascaes, substituição que já há 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 imediato dispêndio 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 também já começa a encarar a sério o problema da electrificação das linhas ferreas.

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 ferreas.

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, Aguelli e Gualino, apresentaram ao governo de Itália um projecto de construção de uma linha ferrea, 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 tráfego comercial 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 comboios terão apenas duas carruagens com cem lugares, o máximo cada uma.

As estações intermédias serão quatro: Chivasso, Santhiá, Vercelli e Novae; o tráfego, porém, será concluido de forma que possa haver frequentes saídas diretas entre as duas testas de linha, para o que cada comboio 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

Segundo o exemplo da C. P., a Companhia do Vale do Vouga, fixou, a partir de 1 dêste 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 hortaliça 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; carqueja; 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 tóros de eucalipto ou de pinho nacional com casca, e tóros 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 Azeméis até Espinho-Vouga

A partir do dia 1 dêste 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 Valdéra a Casa Branca e ramal de Montemór

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

gosar 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 Fogreira, 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 comboios: 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 saem de Campolide às 6-15, 10-40 e 20 horas, respectivamente.

Sobretaxas por utilização de lugares de luxo

Segundo um recente Aviso ao Pùblico 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 Caminos 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 Internationale de Chemins de Fer. N.º 6, de Abril.

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

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

Ferrovie Italiane — Revista técnica. N.º 4 de 15 de Abril.

A deportação para os Açores dos «legionarios»

O ilustre deputado sr. João Ornelas da Silva, deputado por Angra do Heroísmo, enviou ao nosso preso 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 acreditado a esse facto, sem que todavía precisei de saber o que havia a tal respeito. Hoje acabo de ter a dolorosa confirmação, onde deixo o meu mais vidente 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 faz a transformação aviltante de presídio de criminosos de direito comum, especie na Ilha das Cobras do nosso regime prisional.

Só n'esse momento 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 princípio nenhum, lugar de expiação de delitos comuns, porque a isso opõe o seu elevado grau de civilização, não inferior ao continente da República e o espírito ordeiro e trabalhador da sua população.

Os governadores de Angola repelem da sua Província o desposito de degredados, co no prejudicial ao seu desenvolvimento e como um atentado ao já elevado grau da sua civilização. Razão têm os Açores e particularmente a cidade de Angra para se achar satisfeita com a deliberação desacertada do Governo.

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

Timor, o Angra do Heroísmo!!!

Ouvir-se mas não é acréscita. Então a velha e gloriosa capital dos Açores, terra que ainda há pouco, quando da visita dos jornalistas, mereceu carinhosas referências 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 princípio 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 ser director, de deixar atingido o meu protesto contra tal facto, e assim, agradecendo antecipadamente o seu gentil acolhimento, venho trazê-lo ao seu belo jornal.

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

A Câmara de Angra protesta Contra o envio de malfeitores

O presidente da Câmara Municipal enviou ao «Diário de Notícias» o seguinte telegrama:

«ANGRA DO HEROÍSMO, 8.— A Câmara Municipal, em sessão extraordinária, com enorme concorrência de povo, resolveu protestar contra o envio de legionários vermelhos para este ilha, por o considerar uma afronta e um perigo para o Arquipélago. Solicitam a remoção 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 notícia 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 notícia 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 ilustre 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 «Tráfego — Passageiros» — a única em que Portugal tem representação.

A ida do distinto 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 também o que de melhor e com mais conhecimentos da especialidade possuem.

No próximo número

Interessante artigo do nosso colaborador, Engenheiro Gabriel Uriguen

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

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regulares as carreiras para: Madalena, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores têm magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

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

1º 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.

2º 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.

3º 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 ele devido a dispositivos conduzindo corrente unidireccional ligado sem posição e inseridos nos circuitos aquecedores do *relais*, para o fim especificado.

4º 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 oposição, conforme o elemento aquecedor de um ou outro dos dispositivos de *relais* está excitado para o fim especificado.

5º 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.

6º 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.

7º 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.

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

Parte Oficial

MINISTÉRIO DAS COLONIAS

**Direcção Geral das Colónias do Ocidente
2.º 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 lei, a sua autorização, 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 Tanganyika 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 coradora, a ampliar o prazo de sua 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 alargar pelo prazo de cinco anos, ou seja a 1 de Janeiro de 1930, o sorteio para a amortização das obrigações emitidas das séries A, B, C e D, ficando porrogado 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 daquela 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 previstos, 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.º - Que desta emissão nenhuma responsabilidade, de qualquer natureza ou espécie, resultará para o Estado;

2.º - Que a referida emissão só possa realizar-se dentro das 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 Portugueses pedido que seja declarada sobreira uma parcela de terreno no concelho da Câma a Municipal de Vila Nova de Gaia para a construção de uma avenida de ligação entre as praias de Açu e Meiamar; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobreira a referida parcela de terreno, com a superfície de 176 metros quadrados, situada à esquerda da linha férrea do norte, no quilômetro 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 sobrante uma parcela de terreno desnecessária para o caminho de ferro, como mostra o decreto datado de 3 de Janeiro último, que apresentou mandado o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, conforme consta com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrante a referida parcela de terreno com a superfície de 347^{m²}, situada ao lado esquerdo da linha férrea da Beira Alta, entre os kms. 4.043^m,68 e 4.086^m,85.

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

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses 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 sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 548^{m²}, 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.

Paços do Governo da República, 20 de Março de 1925.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 60^{m²}, situada à esquerda da linha, entre os pontos correspondentes aos quilómetros 317.446 e 317.470 da variante de Espinho da linha férrea do Norte, indicado no desenho n.º 6.912 de 27 de Novembro de 1924.

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

ARREMATAÇÕES COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES 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	

Recebem-se propostas até ao dia 20 do corrente, dirigidas à Direcção d' 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 couvier.

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 se já avisado.

Figueira da Foz, 9 de Abril de 1925.

O Engenheiro Director da Exploração

Joaquim Abranches

Venda de carris e de frações de carris usados

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7^m,95 e de 8 metros, e frações de carris usados, podendo ainda estar muito bom serviço em linhas de importância secundária, em linhas de minas, em postos telegráficos ou de energia eléctrica, e em muitas outras aplicações gerais de construção Civil.

Para grandes quantidades fazem-se vantajosas condições de preço.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações desta linha, ou directamente ao Serviço do Armazens Gerais na 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 política 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 pregunta uma resposta segura.

Tal situação não faz senão prejudicar tanto a vida económica nacional. As fábricas não vendem, o comércio de stock não vende, o comércio de retalhistas não vende... A libra, porém, mantém-se aproximadamente à mesma altura: 98550, compra, 988575, venda. Ainda ajudados pelas facilidades do nosso cambio, as indústrias estrangeiras começam a invadir os nossos mercados. A Tcheco-Estáquia envia-nos tecidos, loiças e barros em condições — apesar das dificuldades de transporte — de a nossa indústria não poder tentar a concorrência.

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

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

E certo que o Douro faz da defesa dos seus vinhos uma questão de vida ou de morte. E a sua única fonte de riqueza é a maior fonte de riqueza de Portugal.

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

Carteira dos Accionistas

Assembleia Geral ordinária de Acionistas

De conformidade com os artigos 39, 40 e 41 destes Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinária dos Acionistas desta Companhia, portadores, pelo menos, de vinte acções, para as 14 horas de 5 de Maio próximo, na sede social da Companhia, em Lisboa, Rua Víctor Correia, n.º 1, 2º.

O depósito das acções ao portador deverá ser feito, conforme o preceito do artigo 19, quinze dias antes da reunião, em Lisboa na Casa Henry Barnay & C., 19, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança, Rua Mousinho da Silveira; e em Paris, no Comptoir National d'Escompte de Paris, 14, Rue Bergère.

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 três efectivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal.

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

Lisboa, 11 de Abril de 1925.

O Conselho d' Administração

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres, ab 08h00m	98.500	98.750	98.500	98.750
Paris	—	1.075	—	1.066
Madrid	—	2.095	—	2.050
Alemanha	—	4.950	—	4.870
Amsterdam	—	8.024	—	8.210
New York	—	20.050	—	20.400
Italia	—	845	—	840
Suisse	—	3.095	—	3.950
Bruxelas	—	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

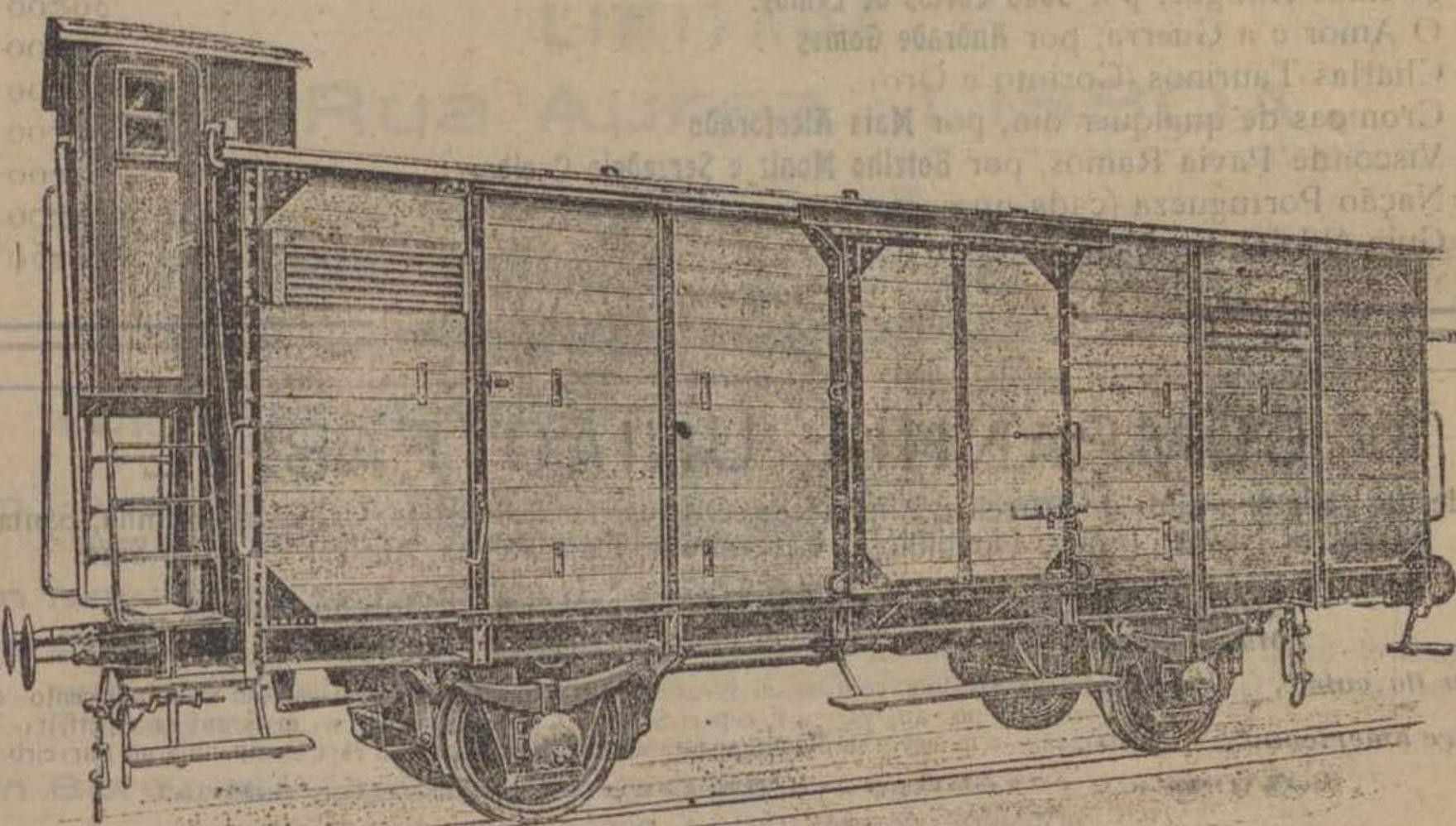
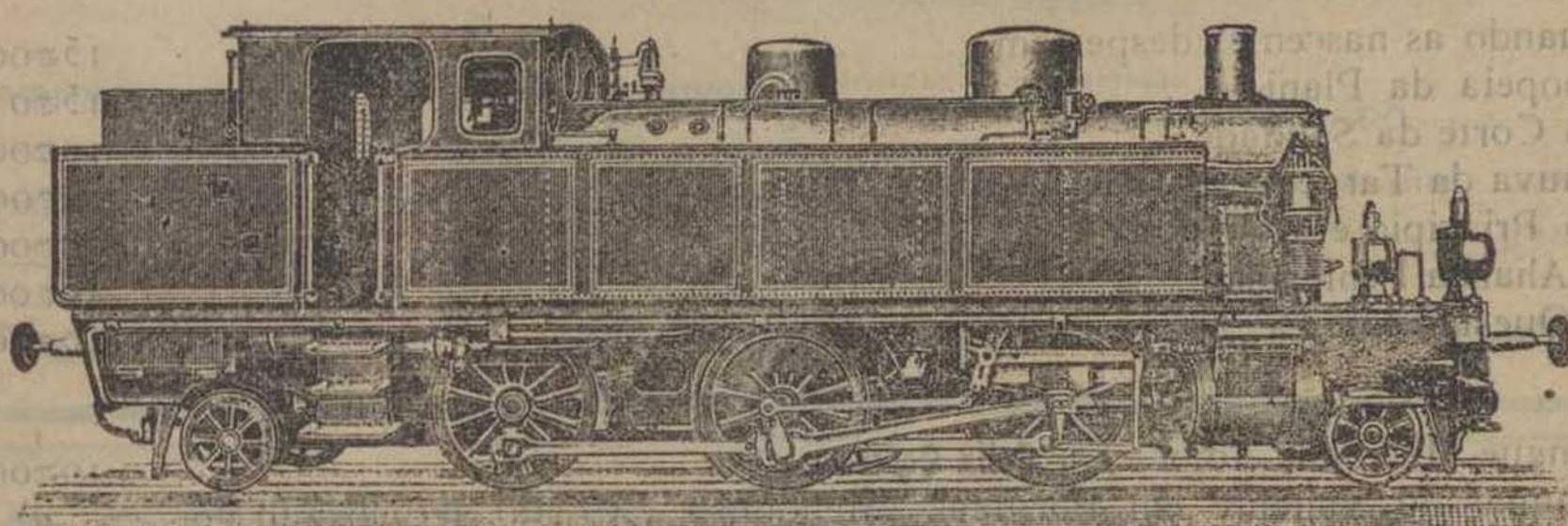
ARN. JUNG LOKOMOTIVFABRIK

Jungenthal (Alemania)

CHRISTO-H & UNMACK A.-G.,

WAGGONBAU

Niesky O/L (Alemania)

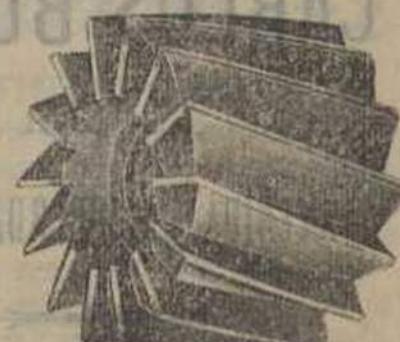


MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND20, Rue St. Fargeau 20
PARIS

Calibres de corredeira (piedes a coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquadros — Graminhos — Pinos — V para traçador — Compssos — Chaves — Níveis, etc.
Machos — Mandris — Fresas — Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catálogos gratis



Livros à venda na Administração da
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15\$00
Epopeia da Planicie	15\$00
Na Corte da Saudade	10\$00
Chuva da Tarde	12\$00
Ao Princípio era o Verbo	50\$00
A Aliança Peninsular	40\$00
A Questão Iberica	10\$00

Sangue Mocidade-Amor, por Felix Correia	10\$00
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos Vaz Dias	25\$00
Uma Campanha Tradicionalista, por Caetano Beirão	12\$50
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos	30\$00
O Amor e a Guerra, por Andrade Gomes	6\$00
Charlas Taurinos (Corinto e Oro)	16\$00
Cronicas de qualquer dia, por Maia Alcoforado	10\$00
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho	6\$00
Nação Portugueza (cada numero)	5\$00
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro	1\$50

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

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

Superfosphatos com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico
Adubos compostos soluvel em agua para todas as culturas
Massa de purgueira

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza
Enxofre americano, grande por analyse à Fiepert Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita instalação, e moagem de Portugal estabelecida nas fábricas d'esta Companhia no Barreiro.

Agente e revendedora da Deutsche Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Coroto de potassio **Sulfato de po assio e Kalisile** **Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**
 Tourteaux e pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mordobi, de coco e de coconuto

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257

Telefone C. 890

Tel. KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

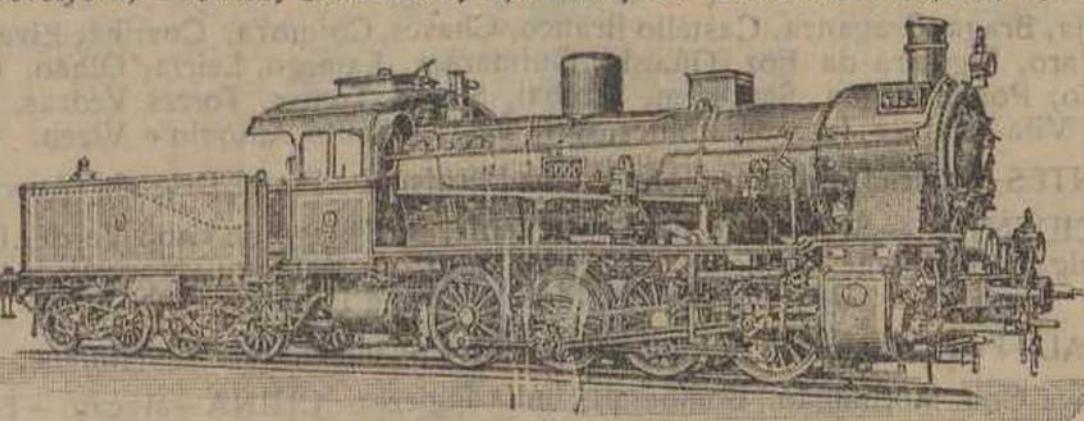
BERLIM - MADRID

Barcelona - Bilbao -
Cartagena - Lisboa

FABRICAS:

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

Locomotivas



Vias ferreas

Escavadoras

portateis e fixas

Guindastes

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
técnicos

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

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

Fernandes, Bragança & Pereira, Lda.
RUA DE JULIÃO, 41 1.º 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; Barng 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

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma 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

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

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

ENDERECOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL e EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK e KINSHASSA ULTRANACIO

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

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, Setúbal, 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, Loantá, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela,
Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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

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

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

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

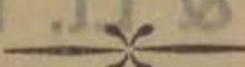
Operações bancarias de toda a especie no Continente, ilhas adjacentes, Colonias, Brazil e restantes paizes estrangeiros

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.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

MEIAS

Camisaria Modelo

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

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravata-
ria e chapelaria

OLYMPIA

Matinées elegantes todos
os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

60 horas de Zepelim

O Relicario do Toureiro

Brevemente — Colossal estreia

Antonio José Fernandes, L.^{da}

CASA CONVENIENTE (REGISTADO)

Fund. em 1885 por ANTONIO J. FERNANDES

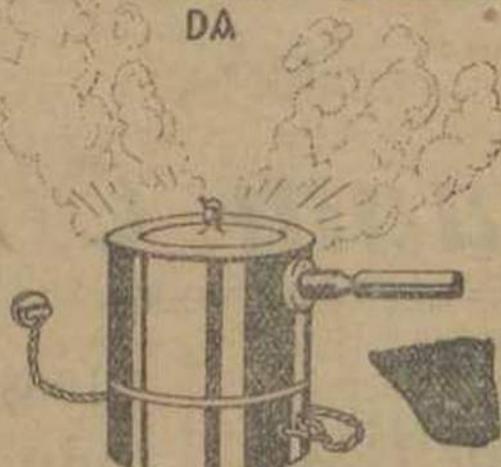
Ferragens, ferramentas,
Cravo para ferrador, pregaria de
arame, ferro, cobre e zinco.
Tubo de chumbo, chumbo lami-
nado e cutelarias.

Louça esmaltada e fundida

44, Rua dos Remolares, 48

Telefone Central 3934

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



ELETTRIGIA
Santa Justa, 87

PÓS DE
KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENTA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluído por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta
20 % de desconto.

Fabrica de Papel da Matrena LIMITADA Matrena-Tomar

Esta fabrica dispondo de maquinismos
mais aperfeiçoados para a sua indus-
tria, tem sempre nos seus depositos
papeis diversos da sua produção, taes
como almássos, escritas, impressões
capas em diversas cores e outras es-
pecialidades que podem com vanta-
gem substituir os estrangeiros. São
os melhores que se fabricam no Paiz
e como taes considerados.

DEPOSITOS

Lisboa — 96, R. das Douradores, 104

Porto — R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C 2558

Telefone do Porto 804

End. teleg.: Fabrica Matrena — TOMAR

ALUCINAÇÕES

(Livro premiado — 2.ª edição ampliada)

TEMA:

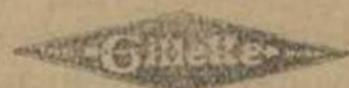
Estudo momentoso de um dos
aspectos do divórcio

ESTÉTICA:

Realização 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.º — Lisboa



Quem me dera já ter barba
pra comprar uma GILLETTE!!



Encadernações
simples e de luxo
Execução rápida-Preços modicos

A PROSPERIDADE
OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper
— Rua do Norte, 28-1.º —
LISBOA

GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

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

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

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

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

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

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

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	PORtUGAL	3998 ton.
ANGOLA	7745 "	LUABO	1485 "
LOURENÇO MARQUES	6353 "	CHINDE	1382 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	MANICA	1116 "
AFRICA	5491 "	BOLAMA	985 "
PEDRO GOMES	5471 "	IBO	884 "
BEIRA	4978 "	AMBRIZ	858 "

Serviço de
cabotagem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6250 "	DONDO	6000 "
CONGO	5080 ton.		

Rebocadores no Tejo: -- TEJO, CABINDA, CONGO

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

Escriptorios da Companhia:

LISBOA, Rua do Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: Administração, C. 1527 - Chefe do Expediente, C. 1000 - Informações C. 608 - Tesouraria e Passagens, C. 2665 - Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 - Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 - Caes da Fundição C. 2087 - Depositos e Armazens, C. 1012.