

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 899

Bruxellas, 1897. Porto, 1897, Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1906. medalhas de prata - Antuerpia, 1894. S. Lutz, 1904. medalhas de bronze Representante em Espanha. ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 2º

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

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

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

## ANEXO DESTE NÚMERO

Comp.ª dos Cami<sup>ns</sup> de Ferro Portuguezes da Beira Alta  
Aditamento à tarifa especial n.º 10 - grande velocidade.

### SUMMÁRIO

Caminhos de Ferro dos Tigres	Pag	155
O ante projecto de plano de caminhos de ferro a construir em Espanha, proposto pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro e as comunicações ferroviarias Hispano-Lusitanas, p. r Gabriel Uriguen	"	157
Antonio José Coelho Fernandes	"	158
A exposição de material ferroviario em Seidim	"	159

A linha directa Lisboa Sevilha	"	160
O 5.º Congresso Internacional de Estrada	"	160
A industria do automobilitismo, por Andrade Gomes	"	161
Os novos horários de comboios	"	162
Publicações recebidas	"	163
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta (relatorio)	"	164
Linhas estrangeiras	"	166
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (relatorio)	"	167
Linhas portuguezas	"	167
Parte Official	"	168
Viagens e transportes	"	168
Curso de cambios comparados.	"	168

## Caminhos de ferro dos Tigres

Conferência realizada em 20 de Dezembro de 1924

NA

### Associação dos engenheiros civis

por Francisco Pinto Teixeira

VII

COMO prova ainda de que a região interessa, é que os officiais de um navio de guerra da Africa do Sul, vizitando ha meses a Bahia dos Tigres, onde desembarcou a banda de bordo para dar um concerto, sabiam já que haviamos feito um estudo para o caminho de ferro e perguntavam á autoridade quando começavamos a construção.

Devo finalmente notar que ao Sul de Ondambo ha noticia de existência de enxofre, o que terá talvez ligação com a existência de um vulcão a sul da faxa percorrida entre o Chimbala e o Muende, cujo local não podemos precisar, mas cujos ruídos e abalos subterraneos ouvi e fôram ouvidos durante dois meses no Otchitengo pelos pretos e official que acompanhava o carro de socorro.

### Fauna e Flora

Como já tivemos ocasião de dizer, no tracto que fizemos não encontrámos indigenas habitando a povoação.

Verificámos, é certo, logo junto ao Monte Vermelho, e depois no Monte Ilusão, vestigios de cubatas de mucuissos e que são constituídas por lascas de rochas reunidas em circulo, enterradas no chão, no sitio mais abrigado dos ventos. Po-

rém, há já muito tempo não eram ocupadas. Talvez o tivessem sido em seguida ás perseguições e roubos dos Hottentotes; mais tarde quando estes foram obrigados pela vigilância das autoridades, pela submissão aos alemães a terminar com as incursões, procuraram talvez, regiões mais abrigadas, de vida mais fácil, como o cambeno, onde a sua água abunda. Para sul até ao Cunene e para oeste de Chiambala não foram encontrados indigenas. Verificou-se a existência de cubatas de capim e bosta de boi nas margens dos braços do Chiambala e nas margens do Muende até ao Ondjo, umas queimadas a maior parte desmanteladas e que deviam ter mais de um ano. Teriam sido, talvez, habitação dos Muximbas, indigenas nomadas, que batiam esta parte do nosso território, na época sêca junto ao Cunene e nas curvas, estendendo-se até ás margens destes rios para apascentarem os seus gados. Vimos contudo alguns vestigios não antigos da sua passagem como um cartuxo Sneider com o fulminante intacto, umas plantas de tabaco cortadas de fresco, etc.

Pelo que diz respeito á existência de outros animais na faxa maítima, encontram-se uma extraordinária quantidade de pequenas víboras amarelas, cobras e pequenos batraquos, peque-

nas aves, avestruzes, lobos, rapozas, uns pequenos mamíferos com o aspecto de macacos, mas de focinho pontagudo, vivendo em tocas no chão, visto não haver arvores nem arbustos. Além disso aparecem indivíduos isolados de cabras de leque, provavelmente escorraçados das manadas por serem velhos. Antes de chegar ao Monte Ilusão começam aparecendo bandos de cabras de leque e guelengues em grande quantidade, que no primeiro braço do Chiambala aparecem em bandos de mais de quarenta. As viboras quasi se não encontram nesta altura, mas abundam os lagartos. Aparecem as zebras amarelas em bandos, o número de aves aumenta em grande quantidade, encontrando-se além de codornizes, pombos e outros passaros e aves de rapina. Aumentam os avestruzes. Passando aos outros braços do Chiambala começam a desaparecer as cabras, devido à falta de água na época provavelmente, aumentam as aves em quantidade e variedade, aparece já a perdiz, a galinha do mato e o gaio, e como mamíferos abunda o Rhinoceros, além do lobo e da rapoza. Estes últimos com cabras e guelengues existem entre o Chiambala e o Muende com as zebras escuras, que povoam todo o vale do Muende até ao Ondambo. Aqui começa aparecendo o elefante e o leão que anda em geral no encalce da zebra.

Nas águas do Muende, nos fundões, encontra-se peixe meúdo, o qual, ingerido pelos indígenas, lhes produziu o mesmo efeito tóxico que a água. Já no planalto é principal riqueza por ser a região mais propria, o grande número de manadas de gado bovino e ovino, grande parte na mão de boers.

Quanto à flora na faxa marítima, encontra-se nas areias já fixadas das dunas, cuja migração terminou, pequenas moitas de papin da altura de um palmo, alguns arbustos de folhas compostas e carnudas e algumas plantas rasteiras que em grande quantidade se mostram na damba da Esperança. Em todo o plateau o capin aparece em pequena densidade; é curto primeiro, e à medida que nos aproximamos do Chiambala vai aparecendo mais alto. Com ele aparece a Velvicha, proximo das dunas, de folhas mais curtas, ao aproximar-se do Chiambala, maiores.

Nas linhas de água a oeste do Monte Ilusão encontram-se muitos arbustos e trepadeiras, primeiro, e depois aparecem as primeiras arvores a cerca de 36 quilómetros da costa. Teem o aspecto dos imbondeiros, mas não são fibrosas, antes são carnudas, o que deve explicar-se como uma defesa contra a secura da região. Ao entrar no primeiro braço do Chiambala, além do capin mais farto, de algumas plantas, rasteiras e carnudas, que servem de alimento às cabras e às zebras, aparecem as primeiras espinheiras, a acácia horrida e outras, como esponjeiras. Esta

vegetação que ocupa todas as ravinas entre os braços do Chiambala junta-se ao mutiati, que começa aparecendo em arvores isoladas. Esta é a vegetação que predomina até ao último braço do Chiambala, onde aparecem outras arvores de pequeno porte e dentro do leito do rio o falso cedro, e logo que se passa ao leito do Muende esta vegetação torna-se mais densa, abundando a espinheira e uma borrachifera, que os indígenas dizem venenosa, e o mutiati, a acácia esponjifera e o falso cedro de que ha bonitos exemplares. A' medida que se sóbe o Muende, as matas de mutiati vão aparecendo cada vez mais densas, junto a algumas palmeiras que passando a Ondjo, a flóra é a primeira do planalto até o Otchinjau, notando-se o imbondeiro e as madeiras próprias de construção, como a mobanja, o mutaco murila, onde o carvalho indígena, etc. Na região de Otchinjau os indígenas cultivam algum messango e milho, mas é, sobretudo, da apascentação do gado vacum e lanigero que se ocupam. Dão-se ali muito bem productos europeus, como hortaliças, legumes e batatas que servem à alimentação dos europeus, já ali em certo número.

### Hidrografia

Visto que grande parte da região atravessada é uma região desertica, não admira que não tivesse sido com abundância que tivesse encontrado água no trajecto percorrido. A primeira que encontrei foi no leito de uma damba, que com vários braços tem a sua origem no Monte Vermelho. Esta água, como era de esperar, correndo em plena região desértica das dunas, era salgada, se não que sem muito custo se pudesse beber, bastante auxílio nos prestou na confecção da comida. Esta tinha realmente sal das cosinhas em suspensão, e isto era de esperar porque é sabido que os rios que se dirigem às regiões desérticas sem escoamento, depositam nestas as substâncias que teem em dissolução. De facto, em todas as dambas desta região, cujos leitões se perdem entre as areias das dunas que se estendem para norte, ha grandes natas salgadas. A causa disto será, sobretudo devida às areias arrastadas do mar pelo vento, mais do que geralmente se vê noutros pontos em que o sal é atribuido à dissolução das rochas que em dada época estiveram submersas. Neste caso aparecem restos de animais marinhos e nada vi que tives e esta origem. Mesmo mais, para o interior a 30 quilómetros da costa e mais se encontram as natas salgadas e até pequenas lagôas de água salgada, na estiagem secas. Alguem aventou mais para o norte para os lados do Porto Alexandre a existência de jazigos de sal gema, e assim, explicam a existência de sal no deserto.

*Continua*

# O ante-projecto de plano de caminhos de ferro a construir em Espanha, proposto pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro e as comunicações ferroviárias Hispano-Lusitanas

por GABRIEL URIGUEN

UM dos assuntos que neste momento mais absorvem a atenção da Espanha, é o inquérito público que o governo abriu sobre o plano de linhas, férreas a construir proposto pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Em todos os jornais se encontram publicados todos os dias artigos em que se pede a inclusão no plano, de novas linhas e de modificações das propostas. Efectuam-se diáriamente, em diversas localidades, reuniões com o fim de solicitar ou a variação do traçado do caminho de ferro que as interessa ou a inclusão no plano de um que lhes vá levar o progresso e o bem estar.

Nestas circunstâncias, julgamos oportuno que nos ocupemos dos caminhos de ferro projectados que, no futuro hão-de constituir outros enlaces luso-hispanicos.

Examinado o plano geral de caminhos de ferro projectados, vemos que os que mais directamente interessam as comunicações dos Estados Ibéricos, são: Huelva a Ayamonte, La Palma a Paymogo, Salamanca a Formoselle, Puebla de Sanabria a Bragança e Laza a Chaves por Verin.

Com respeito à linha de Huelva a Ayamonte de 61 quilómetros de extensão, já em construção, pouco resta que dizer, pois sobre ela já, tanto em Portugal como em Espanha, se disse o suficiente.

E' considerada uma boa comunicação do Algarve e grande parte do Alentejo com Andaluzia; é uma linha bem ideada e necessária para atingir aquele fim.

Quanto à comunicação do resto de Portugal com Andaluzia e sobretudo de Lisboa com Sevilha, é evidente que a linha Huelva-Ayamonte não resolve o problema tão bem como seria para desejar esta importantíssima ligação.

Citei em segundo lugar a linha de La Palma a Paymogo, projectada com a extensão de 85 quilómetros:—a primeira localidade está situada na linha de Sevilha a Huelva a 69 quilómetros de distância de Sevilha, a segunda junto à fronteira. Uma vez construída esta linha, não ficaria senão o troço Paymogo a Serpa por fazer, para ter resolvido o problema que o caminho de Ferro de Huelva a Ayamonte deficientemente soluciona.

De todas as soluções que foram propostas para ligar Sevilha com Lisboa, julgo que a mais acertada

é a que agora se inclui no plano de caminhos de ferro que nos ocupa. Contudo não deixaria de ser conveniente fazer um estudo comparativo da linha Sevilha-La Palma-Paymogo-Serpa-Beja-Lisboa com todos os outros projectos existentes, sobretudo com a linha Sevilha-Los Rozales-Zafra-Reguengos-Evora-Lisboa, da qual seria preciso construir o troço Zafra-Reguengos de que não tenho notícia de que exista qualquer projecto suficientemente completo para o estudo que proponho, pelo que seria preciso fazer-se; e a linha de Reguengos a Evora em vias de execução. Não obstante, repito, julgo a melhor solução a proposta pelo Conselho Superior Ferroviário, embora talvez um detido estudo, em face de todos os dados para isso necessários, me fizesse mudar de opinião.

Prescindindo em absoluto, ao falar deste enlace ferroviário Hispano-Português, de razões de índole militar, pois, à parte tratar-se duma questão sobre a qual não posso falar por a desconhecer, sou dos que julgam que se existe algum estado a que convenha que Portugal seja livre, esse estado é a Espanha.

Creio que basta esta declaração, pois não é esta a ocasião de falar da questão ibérica ou hispânica, como queiram chamar-lhe, nem, por outro lado, as circunstâncias são propícias para isso.

Subindo mais até o Norte, não deixarei de estranhar até certo ponto, que não exista no plano ferroviário proposto, nenhuma linha para encurtar a distância entre Madrid e Lisboa.

Com efeito as linhas incluídas e que poderiam realizar este fim são: Talavera de la Reina a Almorox, de 68 quilómetros de extensão, e Malpartida de Plasencia a Alberche, com 215 quilómetros.

A primeira tem as suas testas sobre a actual linha de M. C. P. (Talavera de la Reina) e na estação terminal do caminho de ferro de via de 1 metro de Madrid a Almorox, a qual seria preciso transformar em via larga para ser utilizada como encurtamento de Madrid a Lisboa; se, porém, compararmos a actual distância de Madrid a Talavera de la Reina por M. C. P. (135 quilómetros) com a proposta por Almorox (142 quilómetros), vemos que não conseguimos mais do que aumentar o percurso em 7 quilómetros. Possível será, que, pelo vale do rio Alborche, seja melhor que o do actual percurso, isto é, que, técnica-

mente, seja preferível o novo caminho de ferro ao antigo, economicamente, porém, será isso difícil.

Outro tanto poderíamos dizer da linha Plasencia a Alborche; Madrid ficaria a 270 quilómetros da primeira localidade pelo caminho de ferro projectado, e pelo actual traçado de M. C. P. está a 254 quilómetros; ou seja 16 quilómetros a favor do traçado já contruido. As mesmas considerações que fiz sobre as linhas de Talavera por Almorox, e Madrid a Talavera por Torrijos, se podem fazer a respeito das de Madrid a Malpartida de Plasencia pelo Vale de Tietar, e Madrid a Malpartida e Plasencia por Naval-moral. Vemos, portanto que com a inclusão destas duas linhas no plano de caminhos de ferro, Almorox a Talavera de la Reina e Alborche a Malpartida de Plasencia não se resolve o problema de encurtar a distância entre Madrid e Lisboa. Não resta dúvida tão pouco, de que o Conselho Superior Ferroviário assim o entendeu, ao não dar a estas duas linhas mais do que o character regional.

Todavia, a necessidade de encurtar a distância entre as duas capitais é evidente. Mas como?—Eu creio que existem várias soluções; uma seria construir-se um ramal desde Plasencia até Castelo Branco; outra seria ligar Garrovillas com Portas de Rodam, seguindo o curso do Tejo; e por último, a terceira seria com uma linha desde Ponte de Sôr a Santarem.

Qualquer destas três soluções havia de acarretar a rectificação e melhoria da actual linha por Valencia de Alcantara, naqueles troços sobretudo em que a linha ia ser utilizada. Não sei qual das soluções que deixo expostas seria a mais conveniente na realidade. porém, se neste momento tivesse que me decidir por uma delas, escolheria a última, ou seja de Lisboa a Santarem pela linha actual que está em boas condições; desde Santarem a Ponte de Sôr por linha de nova construção, linha esta que além de evitar o torneio por Entroncamento e Abrantes, encurtando a distância entre Lisboa e Madrid, aproximaria a primeira destas cidades do districto de Portalegre e grande parte da Extremadura espanhola.

Desde Ponte de Sôr seguiria pelo actual traçado até Madrid, não sem se introduzirem grandes reformas na linha, das quais as mais importantes seriam a supressão do ângulo quasi recto que se formam e

Arroyo de Malpartida, e a volta desde Torrijos por Villaluenga e Illescas, isto além, da supressão possível em toda a linha de curvas, contrapendentes, etc.; em uma palavra, deixar um traçado o melhor possível, e com isto fica tudo dito.

Seguindo a ordem estabelecida no principio, vamos a considerar agora a linha de Salamanca a Formoselle. Esta linha, de 80 quilómetros de extensão, segue o vale de Tormes em todo o seu trajecto, sendo a meu vêr o seu prolongamento natural por Portugal, seguindo desde Formoselle a Chaves, cruzando a rica região portugueza de Tras-os-Montes de leste a oeste, coisa que eu considero muito conveniente, pois se dá o caso de existirem nesta provincia três caminhos de ferro paralelos na direcção norte-sul e nenhum em direcção normal a esses, certo é que, o tráfego mais importante é e ha-de continuar a ser através das linhas existentes; porém o caminho de Ferro Formoselle-Chaves, além de recolher o tráfego leste-oeste, estabeleceria a conexão entre os três caminhos de ferro da bitóla de 1 metro que hoje immobilizam a riqueza desta região, conexão que entendo daria óptimos resultados.

Deixamos para o fim os caminhos de ferro de Puebla de Sanabria a Bragança e Laza a Chaves por Verin. Com respeito ao primeiro nada tenho que acrescentar ao que disse no meu recente artigo nesta *Gazeta*, limitando-me a ratificar quanto disse, entendendo, portanto que, desde Puebla de Sanabria deve seguir a Ponferrada com todos os prolongamentos naturais que então indiquei; e com respeito ao de Laza-Verin-Chaves, também nada tenho que objectar em contrario, senão a indicar a sua continuação, até Montefurado.

Com estas duas últimas linhas tem íntima relação, o também projectado caminho de ferro de Zamora a Orense, a que também me referi no meu último artigo, pois as duas entroncariam em Puebla de Sanabria e em Laza, respectivamente. Então indiquei a importância desta ligação para as comunicações do Norte de Portugal com a Galiza por um lado, e Castela, Aragão, Catalunha e Valencia, por outro, ao que, por agora, nada mais tenho que acrescentar.



## Antonio José Coelho fernandes

A bordo do vapor Italiano "Leonardo de Vinci" partiu no passado dia 29 para a Madeira e Açores, onde vai tratar de importantes assumptos sobre os Guias da Madeira, dos Açores, Official dos Caminhos de Ferro e da Gazeta dos Caminhos de Ferro, tencionando demorar-se alguns mezes, este nosso presado amigo e camarada de redacção.

Desejamos-lhe boa viagem.

### No próximo numero

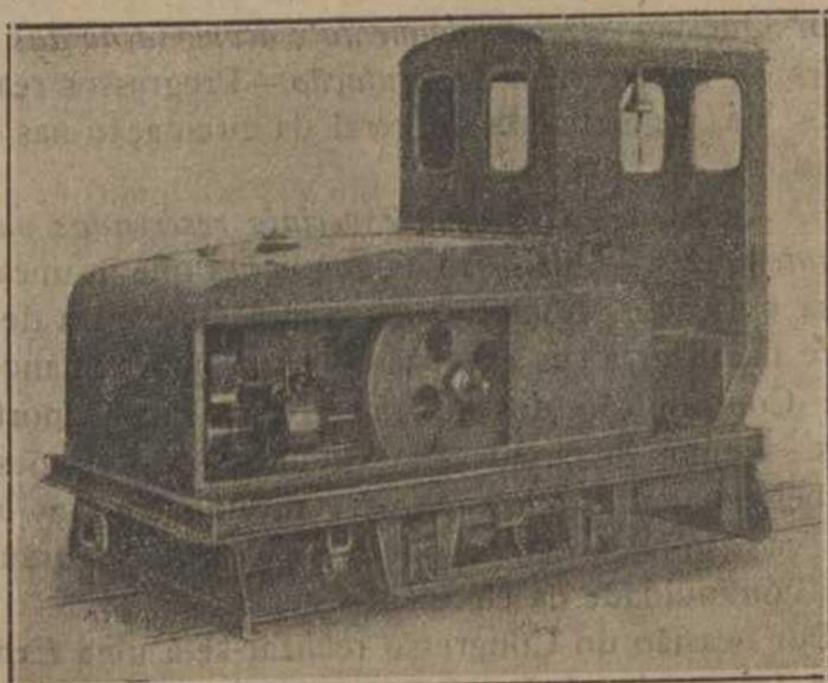
Interessante artigo do distinto official de engenharia, sr. Mario Costa, intitulado:

A obra do Batalhão de Sapadores  
de Caminhos de Ferro em Portugal

# A exposição de material ferroviário em Seddin

NA notícia que, no nosso último número, demos desta exposição, a propósito da reunião do Congresso de Caminhos de ferro realizado em Berlim, em Setembro do ano passado, fizemos referência especial a algumas máquinas e vários outros material que nêsse notável certamen figuraram e que foi muito admirado pelos congressistas das várias nacionalidades que se reuniram na capital alemã.

Muitos outros artigos, porém, lá figuraram que merecem ser citados e entre êsses não devemos deixar de destacar as magníficas produções da importante fábrica Cristoph & Unmack, de Niesky, cujo *stand* causou viva sensação.



Locomotiva de motor a óleo com cabine para o maquinista

Esta conhecida firma industrial que há cêrca de quarenta anos se vem notabilizando no fabrico de casas portáteis, carruagens, vagões e locomotivas, foi das que mais contribuíram para a grandiosidade da exposição, não sendo possível numa curta notícia fazer sequer uma breve descrição de tudo quanto expoz.

Não deixaremos, contudo, de citar algumas das mais belas peças da sua formidável exposição, tais como uma locomotiva a óleo pesado construída para linhas da bitola de 600 a 750<sup>mm</sup>, e destinada serviço de desaterros. O motor semi-Diesel da força de 6 cavalos, pode ser alimentada por combustíveis líquidos ordinários como o petróleo bruto ou nafta.

A locomotiva tem dois eixos, e pode alcançar uma velocidade de 8 quilómetros à hora, tanto para traz como para diante. Os jogos das rodas assentam sobre uns patamares providos de lubrificadores dum sistema

especial. A máquina é provida de um areeiro de pedal, de freio de contrapeso de acção rápida, duma campainha e de fortes tampões.

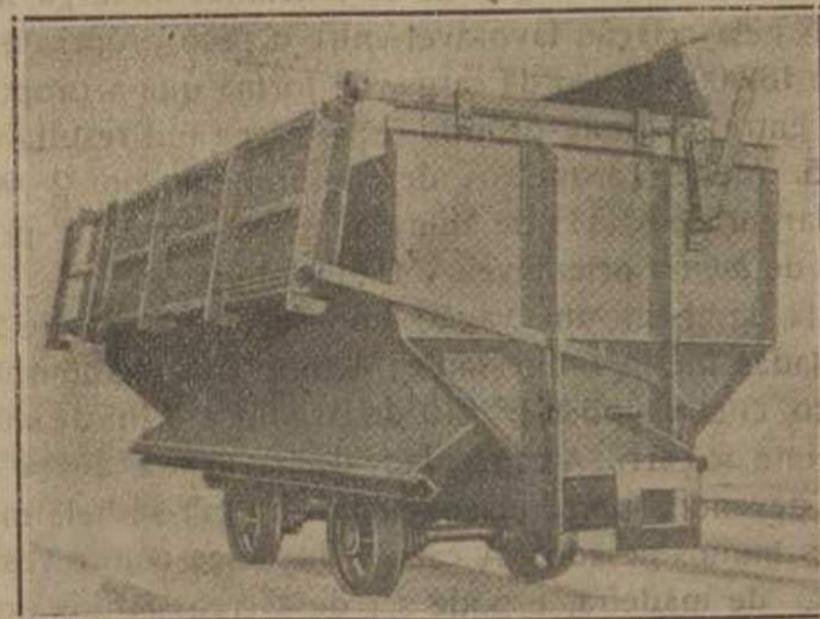


Vagão de carga útil de 50 toneladas

Para ser protegida da poeira e da chuva é quasi toda revestida de chapa de ferro. Todos os elementos de engrenagem trabalham sobre cilindros de metal anti-fricção mergulhados em óleo, o que lhe assegura movimentos rápidos e certos com um consumo mínimo do lubrificante.

O comprimento do *chassis* é de 2<sup>m</sup>,70 e a largura de 1<sup>m</sup>,32, e o seu peso, sem a *cabine* do maquinista, é de 2.600 kg.

Uma carruagem de corredor lateral para linhas de via normal que foi encomendada pelos Caminhos de ferro do Estado da Romania, é também digna de menção. Construída toda de ferro, tem três comparti-



Vagão auto-descarregador para trabalhos de desaterros

mentos de 1.<sup>a</sup> classe e quatro de 2.<sup>a</sup>. O revestimento interior é, na 1.<sup>a</sup> classe, de madeira de mogno, e na 2.<sup>a</sup> classe, de ulmo impregnado imitando nogueira. E'

## A linha directa Lisboa-Sevilha

Acêrca desta linha que, no anteprojecto do plano geral dos caminhos de ferro espanhóis a construir é considerado como de interesse nacional, diz *El Noticiero Sevillano*:

“Ao abrir o Directório Militar, por Real Ordem de 10 de 1923, informação pública sobre aspirações nacionais, *El Noticiero Sevillano* que tinha sustentado uma grande campanha a favor do Estabelecimento duma linha directa de Sevilha a Lisboa por Aracena, informou, na reunião das Camaras Municipais de Sevilha e Aracena, o Centro Mercantil da nossa capital e o Sindicato Agrícola da cidade serrana, que se declarasse de utilidade nacional a linha férrea solicitada, como linha que serviria os interesses da Andaluzia, normalmente sem comunicações com Portugal, valorizando ao mesmo tempo a comarca aracenesa, cuja riqueza convinha pôr em ampla exploração e cujas belezas, condições climatéricas e produtos ofereciam o desfrute de Sevilha.”

No anteprojecto compreende-se o caminho de ferro de *interesse nacional* desde a fronteira portugueza em direcção a Sevilha por Paymogo a la Palma del Condado, com 85 quilómetros calculados aproximadamente.

Porém a-pezar-de que a solução dada nas esferas officiais a ê-te problema de união da Andaluzia com Portugal não seja defendida por nós, sentimos a íntima satisfação de saber que a nossa campanha foi eficaz. Sem o nosso esforço para chamar a atenção acêrca da necessidade de colocar esta linha entre as aspirações andaluzas, Sevilha não teria logrado a possibilidade de ter a linha directa para Lisboa que se lhe concede, já que ninguém, além de nós, defendeu este problema perante os poderes públicos. Reconheceram agora os incrédulos, cétricos e miopes de entendimento, que trouxemos à discussão dos interesses regionais um ideal, cujas possibilidades começam a tornar-se realidade.”

munida de freio de vácuo e pode circular em todas as linhas de via normal europeia.

Um magnífico tipo de vagão que se destaca entre muitos outros é o vagão de 50 toneladas de carga, notável pela relação favorável entre o peso próprio que é de 18.500 kg. e o da carga, de forma que a proporção entre o peso próprio e a carga útil resulta de 1.225. Mede 13 metros de comprimento por 2<sup>m</sup>,965 de largura e 3<sup>m</sup>,535 de altura acima do carril. E' provido de *bogies* orientáveis e é todo de ferro.

Ha tambem um vagão auto-descarregador de 20 toneladas muito interessante. Mede 9<sup>m</sup>,100 de comprimento, com tampões, 2<sup>m</sup>,910 de largura e 3,265 de altura acima do carril. A capacidade deste vagão é de 34<sup>m</sup>, não devendo, por consequência carregar-se nele materiais muito pesados. A caixa é metálica com revestimento de madeira, e pode ser descarregada dos dois lados. Tem o peso de cêrca de 13 toneladas, e a relação entre o peso próprio e o da carga útil é de 1:1,5.

Tambem é interessante o camião para ser rebocado por camiões automóveis, que é de sólida construção e pode com uma carga de 5 toneladas.

## O 5.º Congresso Internacional da Estrada

Está fixado o mez de Setembro de 1926 para a reunião do 5.º Congresso Internacional da Estrada que por convite do Governo Italiano deve realizar-se em Milão.

Os trabalhos do futuro congresso decorrerão de 6 a 13 do referido mez e nêle serão versados os seguintes assuntos:

### 1.ª secção — Construção e conservação.

1.ª Questão — *Estradas de beton*—Progressos realizados no emprego dos materiais utilizados para a construção dos pavimentos de beton de cimento.

2.ª Questão—*Pavimentos em que se emprega o betume e o asfalto*.—Qualidades exigidas para os materiais empregados: Aglomerante-Agregado.

3.ª Questão—*Uniformização das provas de recepção dos materiais para estradas, a saber*: Alcatrão da hulha-Betumes e asfaltos.

### 2.ª Secção — Circulação e exploração

4.ª Questão—*Recenseamento da circulação*—Estudo das bases uniformes e internacionais a adoptar em todos os países.

5.ª Questão—*Desenvolvimento e acomodação das cidades no que respeita à circulação*.—Progressos realizados na regulamentação geral da circulação nas cidades.

6.ª Questão.—*Estradas especiais reservadas para os automóveis*.—Quais são as condições que justificam a sua criação? Auctoridades competentes para decidir e fiscalizar a sua execução.—Disposições financeiras: Contribuição dos orçamentos públicos; portagens. — Regras de circulação e exploração.—Relações a estabelecer entre a estrada para automóveis e as outras vias públicas sob o ponto de vista da segurança e da continüidade da circulação geral.

Por ocasião do Congresso realizar-se-à uma *Exposição Internacional* aberta aos construtores e produtores de materiais e de maquinismos respeitantes à construção e conservação das vias públicas, bem como aos construtores de veículos e acessórios que interessem à circulação nas estradas.

No programa dos trabalhos que está sendo ultimado pela Comissão Italiana d'Organização do Congresso, figuram, entre outras excursões interessantes, as visitas ao Autodromo de Monza e à Autostrada que está sendo construída para ligação de Milão com os lagos italianos.

A sessão do encerramento realiza-se em Roma.

Quaesquer esclarecimentos sobre este Congresso e especialmente sobre a citada exposição podem ser requisitados ao Secretário da mencionada Comissão—Via Sala 3, Milão ou à Association International Permanente des Congrès de la Route—Avenue d'Iéna 1, Paris.

O delegado do governo Português nesta Associação, Engenheiro-Adjunto do Administrador Geral das Estradas e Turismo, em Lisboa, pode tambem prestar informações sobre os mesmos assuntos.

# A indústria do automobilismo

por ANDRÁDE GOMES

ANTERIORMENTE à grande guerra já a indústria dos automóveis tinha adquirido um desenvolvimento importante, apresentando magníficos exemplares de carruagens que faziam as delícias dos que tinham a felicidade de as poder possuir. Longe, porém, de satisfazer as exigências do comércio e das indústrias, o papel dos automóveis quasi se limitava aos transportes de recreio de passageiros, pouco contribuindo para o transporte de mercadorias. Depois da guerra, o incremento que as fábricas de automóveis, americanas especialmente, tem tomado é de tal ordem que não é fácil prever até que ponto chegarão na produção em quantidade e em aperfeiçoamento, tal a rápida evolução que se tem operado na factura dos motores cuja potência vai dia a dia aumentando de forma a prestar um valiosíssimo auxílio à indústria dos transportes de carga, ao ponto de ameaçar concorrer fortemente com os caminhos de ferro.

O que ultimamente tem aparecido no género camião é admirável.

Ainda não vai longe o tempo em que víamos os camiões com pequenas cargas difficilmente subir rampas como a da rua do Alecrim. Hoje já não ha rampas que lhes custem a vencer, e com cargas duplas e tripas das de ha alguns anos atrás.

Em automóveis de luxo é igualmente o progresso admirável. Pena é que no nosso país ainda não seja acessível senão a quem dispõe de grandes capitais, pois nalguns países já hoje constitui um meio de transporte normal para as classes remediadas e até para as consideradas pobres, como nos Estados Unidos e no Canadá, onde muitíssimos operários possuem o seu automóvel que os transporta de ou para as oficinas onde trabalham, e ao domingo os leva a agradáveis excursões.

Segundo as últimas estatísticas conhecidas, em princípios de 1924, a Alemanha possuía 1 automóvel para 360 habitantes; a França, 1 para 88; a Hespanha, 1 para 403; a Inglaterra, 1 para 67; a Itália, 1 para 518; a Bélgica, um para 131; a Argentina, 1 para 101; o Canadá, 1 para 16 e os Estados Unidos, 1 para 7 habitantes.

Como se vê é os Estados Unidos quem bate o *record* do automobilismo.

Desde o início desta indústria, ha coisa duns 25 anos, até ha pouco, tinham-se feito nos Estados Unidos cerca de 24.000.000 de carros, dos quais 1.000.000 foi exportado, perto de 6.000.000 gastaram-se, achando-se agora em uso cerca de 17.000.000, com os quais

se gastou o melhor de uns *quarenta bilhões de dollars*; duas, vêses mais do que as despêsas daquela florescente república com a grande guerra.

Está ainda longe, porém, o ponto de saturação do automobilismo nos Estados Unidos, calculando-se ainda serem necessários mais 10.000.000 para o atingir, segundo o cálculo do vice-presidente do "Cleveland Fruct C.º" que reputa em 27.000.000 a quantidade precisa para se attribuir um automóvel a cada família.

Mas se o progresso desta indústria seguir na linha ascendente que tomou desde a guerra para cá, não virá muito longe o dia em que essa cifra seja atingida.

A Alemanha a despeito da precária situação a que ficou reduzida com a guerra, tem também dado grande alento ao automobilismo nos últimos tempos, tendo, segundo estatísticas recentes, em 1 de Junho do ano passado, 298.188 veículos de motôr em circulação, ou seja mais de 58 % do que no ano precedente.

Antes da guerra havia cerca de 80.000 automóveis. Por motivos de economia os automóveis do Estado baixaram de 75.000 a 3.000. O maior aumento que se regista é nos camiões cujo número anda por 60.630.

No total calcula-se um automóvel para 210 habitantes em Berlim e Hamburgo; para 130 em Bremen, Hessen-Nassau e Renhania; e para 160 em Saxe.

A França e a Itália também estão contribuindo fortemente para o desenvolvimento do automobilismo tendo boas marcas, algumas das quais bem nossas conhecidas.

Entre nós a indústria automobilista limita-se à *carrosserie*, e esta mesma, embora podendo competir em qualidade com a estrangeira, é bastante limitada, devido à carestia dos materiais. A maior parte dos automóveis são importados já com a *carrosserie*.

Mas se a indústria, se pode dizer, não existe em Portugal, não deixamos por isso de contribuir com uma boa parte do nosso ouro para as fabricas estrangeiras deste artigo, pois a importação de automóveis, tanto de passageiros como de carga, tem nos últimos anos aumentado consideravelmente, ao ponto de os Governos terem posto um certo número de peias a essa importação, na defeza da safda de cambiais.

Pode-se calcular, sem receio de grande erro, a proporção de um automóvel para cada 520 habitantes, pouco mais ou menos tanto como na Itália apezar de nesse país haver uma indústria florescente e entre nós ela não existir.

Isto mostra-nos apenas que a nossa *miséria* não é tão grande como a muitos se afigura.

# OS NOVOS HORÁRIOS DE COMBÓIOS

VÃO entrar brevemente em vigor nas principais linhas do país novos horários de combóios que apresentam sobre os actuais muitos e importantes melhoramentos no serviço, e que devem ser recebidos pelo público por forma a merecer os seus maiores aplausos.

Os bem elaborados horários das linhas da Companhia Portuguesa e das do Sul e Sueste, além de nos darem a impressão de que a situação das respectivas empresas melhorou consideravelmente, mostram-nos patentemente o quanto se interessam as entidades superiores que se encontram à testa de tão importantes serviços, pelas conveniências da população, pois é bem evidente a preocupação desses dirigentes de estreitarem o mais possível as relações entre os pontos mais afastados do país, pela frequência de combóios e mais ainda pela sua rapidês.

Os horários do Sul e Sueste e da Companhia Portuguesa entrando em vigor quasi simultaneamente, pois o primeiro começa no dia 4 e o segundo no dia 5 d'este mês, representam, com os melhoramentos que inteligentemente lhes foram introduzidos, um magnifico factor para o progresso da melhoria da situação económica do país.

Um dos elementos que concorrem para se poder estabelecer maior velocidade que até aqui, nos combóios chamados rápidos e expressos, é o emprego das novas máquinas "Pacific" que, tanto na C. P. como no Sul e Sueste ha pouco circularam, e que foram recebidas por conta das reparações alemãs.

E assim é que na linha do Norte a C. P. conseguiu, acelerando as marchas dos rápidos entre Lisboa e Porto, estabelecer um serviço que permite, a quem tenha urgência de se fazer transportar de Lisboa ao Porto, ou no sentido inverso, e regressar no mesmo dia, faze-lo sem ser forçado a despezas de hospedagem. Os rápidos n.º 51 e 56 de Lisboa para Porto, e n.º 52 e 56 de Porto para Lisboa, servem óptimamente as pessoas que, residindo em localidades servidas pelas estações em que esses combóios têm paragem, tenham necessidade de tratar de qualquer negócio de urgência nas duas principais cidades do país ou mesmo em pontos intermédios.

Quem tomar o combóio n.º 51 que passa a partir de Lisboa às 8h,45<sup>m</sup>, em vez de 8h,20<sup>m</sup>, chega a Campanhã às 14h, isto é, com 8 minutos de avanço, hora magnifica para se resolver qualquer assunto, e pode regressar do Porto no 56 que sai de Campanhã às 18h,20<sup>m</sup>, ou seja 42 minutos mais tarde que é actualmente, e chega a Lisboa às 23h,50<sup>m</sup>, apenas 10 minutos mais tarde do que hoje.

No sentido inverso, isto é para vir do Porto ou de outro ponto do Norte tratar de qualquer negócio a Lisboa, convem especialmente o rápido n.º 52 que, partindo do Porto às 8h,20<sup>m</sup>, e chegando a Lisboa às 14h,20<sup>m</sup>, permite regressar ao Porto pelo rápido n.º 55 que parte de Lisboa às 18h,10<sup>m</sup>, e chega à capital do Norte às 0-02.

Para maior comodidade do público, os combóios rápidos entre Lisboa e Porto, tanto no sentido ascen-

dente como no descendente (combóios n.ºs 51, 55, 52 e 56), passam a ter paragem em Entre-Campos para embarque e desembarque de passageiros sem bagagem registada que se encontrem munidos de bilhetes, previamente adquiridos na estação de Lisboa-Rocio, quando se trate de viagens no sentido ascendente, ou de bilhetes destinados a Lisboa-Rocio, quando viagem no sentido descendente.

A Companhia vai fazer no apeadeiro de Entre-Campos alguns melhoramentos justificados pela paragem ali dos seu combóios rápidos; tais como, uma rampa de acesso da linha descendente para o lado da Avenida da Republica, e um abrigo envidraçado do lado ascendente sob o qual possam resguardar-se os passageiros que ali esperem o combóio para embarque.

Os habitantes dos chamados bairros das Avenidas Novas, vão, pois, ter a grande vantagem de não terem de se transportar de ou até ao Rocio para tomar ou largar o combóio.

O Sud-Express (n.º 53) passa a partir de Lisboa 45 minutos mais tarde, às 13h,05<sup>m</sup>, chegando a Campanhã às 18h., apenas 31 minutos mais tarde que no actual horário

No sentido inverso, o n.º 54, passa a sair de Campanhã 8 minutos mais tarde, isto é, às 12h,55<sup>m</sup>, para chegar a Lisboa, cincoenta minutos mais cedo ou seja às 18h,04<sup>m</sup>.

Também o combóio n.º 17 — omnibus Lisboa-Porto — ganhou uma aceleração de 2 horas e 57 minutos para melhorar as relações das linhas de Leste e Beira Baixa com a do Norte, pois continuando a sair à mesma hora que até aqui, passa a chegar ao Porto às 10h. em vez de 12h,57<sup>m</sup>.

E' inegável que este serviço de relações rápidas entre Lisboa e Porto foi excelentemente organizado, e que mais se não poderia exigir da Companhia que explora aquelas linhas.

Ainda um melhoramento importante a registar no horário da linha do Norte: é a criação de um combóio de mercadorias — n.º 2201 — entre Entroncamento e Gaia, destinado exclusivamente ao transporte de peixe fresco em grande velocidade, e cujo regresso, fazendo serviço de passageiros, serve muito bem para estreitar as relações do Norte com a Beira Baixa por intermédio dos combóios n.ºs 121 e 161. O 2201 parte do Entroncamento às 3h,35<sup>m</sup>, e chega a Gaia às 12h,29<sup>m</sup>. O regresso (2202) faz-se de Gaia às 15h,50<sup>m</sup>, chegando ao Entroncamento às 23h,40<sup>m</sup>.

O horário dos tramways entre Aveiro e Porto apresenta de melhoria alguns desdobramentos de combóios para descongestionar o serviço.

Na linha de Oeste ha tambem a notar melhorias sensíveis, tais como a aceleração dos combóios n.º 202 e 207 dos quais o primeiro passa a partir de Alfarelos às 4h,05<sup>m</sup>, para chegar a Lisboa às 11 horas em vez de 12h,40<sup>m</sup>, isto é, com uma hora e quarenta minutos de avanço; e o segundo passa a sair de Lisboa às 18h,25<sup>m</sup>, isto é, uma hora e 20 minutos mais tarde, para chegar a Alfarelos à uma hora e 34 minutos, em vez de 2 horas e 2 minutos, ou seja 28 minu-

tos mais cedo. Ambos estes combóios são semi-directos entre Torres Vedras e Lisboa, e da antecipação da marcha do primeiro, conjugada com o retardamento da partida do segundo, resulta poder o público dispor de cêrca de mais de 3 horas úteis para tratar de quaisquer negócios na Capital.

Em consequência da aceleração dêstes combóios que, entre Lisboa e Torres Vedras, só param em Mafra e Malveira, foram estabelecidos à frente do primeiro, o combóio n.º 200 que parte de Torres às 7h.40<sup>m</sup> e pára em quasi todas as estações até Lisboa, onde chega às 9h.44<sup>m</sup>; e do segundo, o 205 que parte de Lisboa às 17 horas e chega a Torres às 18h.59<sup>m</sup>, parando também em quasi todas as intermédias.

Os actuais combóios 211 e 214 entre Lisboa e Torres Vedras, são prolongados até e desde Caldas, com os n.ºs 203 e 204, saindo o primeiro de Lisboa às 11 horas e 30 minutos para chegar a Caldas às 14h.47<sup>m</sup>, e partindo o segundo de Caldas às 15h.5<sup>m</sup>, para chegar a Lisboa às 19h.35<sup>m</sup>.

Entre Caldas e Alfarelos foram creados 4 combóios mixtos, fazendo serviço de mercadorias e de passageiros das 3 classes, os ascendentes n.º 2551 e 2553 que partem de Caldas às 2h.20<sup>m</sup>, e 14h.15<sup>m</sup>, e os descendentes n.º 2552 e 2554 que partem de Alfarelos às 6h. e 12h.10<sup>m</sup>, cujo fim é estreitar as relações com a linha do Norte.

Na linha de Cintra é restabelecido o rápido que no ano passado partia às 19h.40<sup>m</sup>, e passa a sair de Lisboa-Rocio às 19h.36<sup>m</sup>, e fez-se um desdobramento entre Queluz e Lisboa do que resultaram os combóios 1310 que sai de Queluz às 8 horas e o 1331 que parte de Lisboa às 18h.33<sup>m</sup>.

O serviço de tramways entre Lisboa e Azambuja foi dotado com mais um combóio para Vila Franca que parte de Lisboa às 11h.45<sup>m</sup> (n.º 1.411), regressando de Vila Franca às 15h.10<sup>m</sup>, (n.º 1.418), e foi prolongado até Carregado o actual combóio das 18h.17<sup>m</sup>, que passou a ter o n.º 1.419, regressando ao Rocio às 0h.50<sup>m</sup>.

Também foi creado mais um tramway para Sacavem, e que partirá do Rocio às 15h.20<sup>m</sup> (n.º 1.413), regressando de Sacavem às 17h.2<sup>m</sup> (n.º 1.424), para chegar a Lisboa às 17h.43<sup>m</sup>.

Para as relações internacionais prevê o novo horário o restabelecimento dos combóios 151—rápido Lisboa-Madrid—e 152—rápido Madrid-Lisboa—, cuja entrada em vigor ainda não está fixada por dificuldades da Companhia espanhola, que ainda não puderam ser removidas.

Se a Administração e Direcção da C. P.,—e nestas designações abrangemos tanto os seus chefes supremos, (o illustre Presidente do Conselho da Administração, Sr. Barros Queiroz, e o Director Geral, o distincto engenheiro, Sr. Ferreira de Mesquita,) como os dedicados e inteligentes funcionários de que a Companhia se pode orgulhar de ter ao seu serviço,—merecem os mais elogiosos encómios, não menos dignos dêles é a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, onde se está fazendo sentir por forma notável a acção do seu actual Director, o engenheiro Sr. Plínio Silva, um novo que poz ao serviço da causa pública as suas invulgares faculdades de intelligência e energia.

O horário do Sul e Sueste é disso uma prova brilhante.

As relações entre Lisboa e o Algarve são favorecidas grandemente com o novo horário, para o que contribuiu, além do emprego, como na C. P., das novas máquinas "Pacific", a conclusão da ponte de Alcacer do Sal, na linha do Vale do Sado, por onde passa a fazer-se o serviço directo, permitindo a redução do trajecto a pouco mais de metade do horário actual, pois o combóio expresso passa a levar de Lisboa a

Vila Real de Santo António 7 horas e meia, quando até aqui levava 13 horas e quarenta minutos.

O trajecto até Faro, que se fazia em 11 horas e 45 minutos, passa a fazer-se em pouco mais de 6 horas.

Haverá quatro rápidos para o Algarve: dois ascendentes saindo de Lisboa às 8 da manhã e 5 e meia da tarde, para chegarem a Vila Real, respectivamente, às 3,31 da tarde e 0,57 do dia seguinte; dois descendentes, saindo de Vila Real, às 3,55 da tarde e 6,30 da manhã, devendo chegar a Lisboa às 11,40 da noite e 2,45 da tarde. Por agora apenas circula às terças, quintas e sabados o ascendente das 8 da manhã; e às quartas, sextas e domingos o descendente que sai de Vila Real às 3,55 da tarde. No acolhimento do público, traduzido pela affluencia de passageiros, está o tornarem-se diários estes dois combóios e o põem-se em circulação tri-semanalmente os outros rápidos do Algarve.

São mantidos o correio da noite e o "omnibus" de dia, cuja marcha é acelerada em cêrca de duas horas no trajecto total.

O Alemtejo é também beneficiado com três rápidos, efectuando-se o ascendente nos mêsmos dias que os ascendentes, às segundas, quartas e sextas. Para Beja partem de Lisboa às 20 horas e 10 minutos; e de Beja para Lisboa às 8 e 50 minutos, fazendo-se o percurso em pouco mais de 3 horas. Para Evora às 21 e 10, e de Evora às 9 e 10. Estes combóios têm uma velocidade commercial de 55 quilómetros à hora, o que os leva a atingir durante o percurso 85 e mais quilómetros à hora.

Muitos outros melhoramentos importantes foram introduzidos neste horário ao qual já foi dada grande publicidade, não nos permitindo a falta de espaço occupar-nos dêle ainda mais pormenorizadamente, como desejavamos.

## Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

**A paixão de Camilo (Ana Plácido)** — por Rocha Martins.—Rocha Martins não precisa de apresentação. O seu nome brilhantissimamente vinculado a inúmeros trabalhos de alto mérito é sobejamente conhecido como historiador, romancista, crítico literário e polemista terrível que não encontra rival no panfleto.

Este seu último volume, de admirável apresentação gráfica, amplamente illustrado, é uma das suas obras mais notáveis. Rico de documentos e sugestões, escrita naquêlê estilo quente, nervoso, vibrante que singulariza os trabalhos de Rocha Martins, **A Paixão de Camillo** é livro que nenhum curioso da nossa literatura moderna, e da obra de Camilo pode deixar de adquirir.

A Rocha Martins, escritor illustre e grande e indefectível character, os nossos cumprimentos mais affectuosos e admirativos.

**Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta** referente a 1924, o qual principiou a publicar-se nesta *Gazeta* desde o numero passado.

**Acção Realista.**—Pela primeira vez recebemos a visita desta interessante revista, superiormente dirigida por Ernesto Gonçalves.

Temos o n.º 7 e agradecemos nos enviem os 6 primeiros numeros.

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

## BEIRA ALTA

### (RELATORIO)

(Continuação do n.º 898)

O mapa seguinte mostra a decomposição das despesas realizadas em 1924 em confronto com as de 1923:

Classificação	1924	1923	Augmentos em 1924 em relação a 1923	Porcentagem
Administração de Lisboa.....	172.286\$08,6	116.674\$68,1	+ 55.611\$40,5	47 %
Com té de Paris. . .	195.600\$03,3	134.098\$86,6	+ 61.501\$16,7	46 %
Exploração.....	417.819\$89	263.916\$09,8	+ 153.903\$79,2	58 %
Movimento e Trafego.	1.562.201\$82,5	972.798\$74,9	+ 589.403\$07,6	60 %
Material e Tracção...	6.088.128\$83,7	3.820.840\$95,9	+ 2.267.287\$87,8	59 %
Via e Obras.....	4.276.292\$49,4	2.894.933\$84,4	+ 1.381.358\$65	48 %
Totaes.....	12.712.329\$16,5	8.203.263\$19,7	+ 4.509.065\$96,8	55 %

O avultado aumento de despesas que se observa nas contas da Exploração em 1924, é resultante das importantes melhorias de vencimentos que foram concedidas ao Pessoal em 1 d'Abril do mesmo ano, quando foram alteradas as sobretaxas, e ainda dos preços mais elevados por que foram adquiridos quasi todos os materiaes e artigos utilizados na nossa industria, tendo exercido tambem uma certa influencia, o extraordinario agravamento que tiveram todas as taxas municipaes e do Estado, no ano findo, taes como: licenças, franquias postaes, telefones, telegramas, etc. e todos os gastos denominados de expediente, etc.

Ha, tambem, a ponderar, que o percurso dos comboios em 1924, tendo sido de 633.057 kilometros, foi superior em 53.762 kilometros ao d: 1923, pelas seguintes razões:

1.ª — Por ter sido estabelecido, desde 1 de Junho, o serviço diario de comboios "tramways" n.º 31 e 32.

2.ª — Por terem circulado diariamente, desde 1 de Junho a 31 de Outubro, os comboios rapidos n.º 3 e 4, enquanto que no ano anterior a circulação diaria, tinha tido apenas logar entre 1 de Julho e 15 d'Outubro.

3.ª — Por se terem tornado regulares os comboios de mercadorias n.º 43 e 44 entre Pampilhosa e Guarda e vice-versa, a partir de 1 de Junho p. p.º.

A paralisação do trafego, obrigando-nos por vezes, designadamente no 3.º trimestre, a ter retidos sem utilização um grande numero de vagões, originou igualmente um insufficiente aproveitamento de tracção.

#### Excedente das receitas sobre as despesas

As contas da exploração em 1924 apresentam o seguinte resultado:

Classificação	1924	1923	Diferenças em relação a 1923
Receitas.....	14.122.584\$19,4	9.498.632\$23,8	+ 4.623.951\$95,6
Despesas.....	11.712.329\$16,5	8.203.263\$19,7	+ 4.509.065\$96,8
Excedentes.....	1.410.255\$02,9	1.295.369\$04,1	+ 114.885\$99,8

#### Trabalhos extraordinarios e complementares — Aquisição e construção de material — Novas instalações

Não tendo sido possivel ainda, por insuficiencia de recursos, iniciar os trabalhos extraordinarios e complementares que estão, de ha muito, previstos no nosso programa de Melhoramentos, limitámo-nos, apenas, em 1924, a proseguir na construção das carruagens e

"fourgons" de que já fizemos menção no Relatorio anterior, custeando as respectivas despesas com as nossas antigas reservas.

No principio do corrente ano, recebemos duas das cinco locomotivas que encomendámos á casa Henschel & Sohn, de Cassel, por conta das reparações devidas pela Alemanha a Portugal; esperando que, dentro de pouco tempo, nos sejam entregues as restantes tres que estão já definitivamente concluidas.

Com respeito ás outras encomendas feitas pela nossa Companhia nos termos do acordo Bemelmans, a fabricantes alemães para o fornecimento de carruagens, vagões e diversos maquinismos, etc., nada ainda sabemos de preciso, visto não ter sido, até agora destinada a menor verba para aquele fim.

#### Porto de Figueira

O seu estado é cada vez mais lamentavel por falta de verba, a qual nem chega para conservar o existente.

No ano findo, além das pequenas dragagens que foram feitas no local onde habitualmente estacionam os navios bacalhoeiros, apenas se construiu um diminuto troço de muralha na margem norte.

#### Estradas

Continua, sem a menor alteração, a situação relativa ás novas estradas que devem ligar as nossas estações com as principaes localidades vizinhas. As antigas, por deficiencia de conservação, vão-se inutilizando. Presentemente está em construção a estrada municipal de Alhadas a Sant'Ana, que passa junto da estação d'Alhadas, e para a qual temos contribuido com alguns vagões de pedra.

#### Decreto n.º 9551, de 28 de Março de 1924

Para poderdes bem apreciar a justiça das reclamações apresentadas pela nossa Companhia contra as disposições insertas no Decreto n.º 9.551, de 28 de Março do ano findo, deixamos aqui reproduzida, d'entre as numerosas representações que fizemos acerca do mesmo assunto, a que foi especialmente dirigida pelo seu Conselho d'Administração a S. Ex.ª o Ministro

do Comercio e Comunicações, em 13 de Maio de 1924:

Ex.<sup>o</sup>. Senhor:

Mais uma vez, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, se vê forçada a vir defender perante V. Ex.<sup>a</sup> os seus direitos e interesses os mais legitimos.

O Decreto 9.551, de 28 de Março ultimo, atendendo, embora muito insufficientemente, ao crescente agravamento da situação cambial e dos preços dos materiaes d'ele resultantes, bem como das subvenções que é necessario conceder ao pessoal, auctorizou as Empresas ferroviarias a elevar até 11 o multiplicador das tarifas.

Mas, pela 6.<sup>a</sup> condição do art.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup>: Considera-se terminada... a isenção concedida pelo art.<sup>o</sup> 3.<sup>o</sup> da Lei n.<sup>o</sup> 1.368

o que importa que o producto das tarifas ferroviarias começou, desde a applicação da nova sobretaxa, a ser captivo do imposto sobre o valor das transacções.

Ora a applicação d'este imposto viola flagrantemente o contracto de 3 d'Agosto de 1878, celebrado entre o Governo e esta Companhia.

Com effeito, a Companhia está já sujeita a um imposto de transito de 5 %.

E o art.<sup>o</sup> 33 do contracto dispõe que aquele imposto ou "direito de transito" não excederá nunca a 5 %.

Ora é evidente que o imposto sobre transacções outra coisa não é senão um verdadeiro imposto de transito, porque incide precisamente sobre a mesma base colectavel, que são "os preços de condução dos passageiros e mercadorias que estão marcados nas tarifas", palavras textuaes do citado art.<sup>o</sup> 33.

É sobre estes preços de condução, quer de passageiros, quer de mercadorias, que o art.<sup>o</sup> 33 assegura á Companhia que o imposto não excederá nunca a 5 %.

É, pois, d'evidencia completa que, atingindo já o imposto de transito o maximo dos 5 %, nenhum outro imposto pode incidir sobre a mesma base, seja qual fôr o nome que se lhe dê.

Não é crível que se pretenda sustentar que o imposto novo é licito, porque se lhe chama *de transacções* em vez de *de transito*.

O art.<sup>o</sup> 33 converter-se-hia então em pura mistificação, ao sabor da simples inventiva de nomes novos para o mesmo imposto.

O caso não precisa, nem merece maior discussão.

Outra violação dos direitos e legitimos interesses da Companhia, está na condição 5.<sup>a</sup> do mesmo art.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> do Decreto 9.551, que manda reservar, da receita proveniente da sobretaxa, uma percentagem, a fixar pelo Governo para cada uma das Empresas, e que se destinará a um fundo d'assistencia aos tuberculosos ferroviários.

Não se contesta que seja simpatica a ideia, mas o que não pode aceitar-se é a forma de a realizar.

A Companhia reclamante bem pode dizer que não conhece tuberculosos no seu pessoal, talvez em razão das especiaes condições d'altitude e salubridade da sua linha.

Outro tanto não sucede em outras Empresas, cujo pessoal paga forte tributo á tuberculose.

Com que equidade, pois, ha-de a Companhia reclamante ser forçada a contribuir com um imposto para acudir ás despesas de tratamento do pessoal d'outras Empresas, que vivem porventura em condições de desafogo, que a reclamante desconhece?

A Companhia da Beira Alta já mais de uma vez,

em suas reclamações dirigidas ao Governo, tem insistido nas condições da sua vida economica, que são o mais apertadas possivel.

Só em virtude da administração, a mais rigorosa e sempre atenta aos minimos pormenores, ella consegue equilibrar a despeza com a receita, deixando, aliás, sem pagamento, muitos dos encargos devidos ao capital com que se estabeleceu.

Não tendo para satisfazer os encargos proprios, constituiria revoltante violencia força-la a contribuir para encargos alheios.

Demais, advirta-se que a Companhia possui já, para assistencia ao seu pessoal quando doente, além do seu serviço medico privativo, um fundo especial de socorros, que fornece mensalmente subsidios pecuniários e outros donativos importantes, e possui tambem uma Caixa d'Aposentações.

Vê-se, pois, que a Companhia não esteve á espera de qualquer providencia de character coercivo para cumprir os deveres d'assistencia ao seu pessoal; deveres que sempre considerou sagrados.

Mas o que não é justo é que, em acrescentamento aos encargos d'assistencia, que assumiu voluntariamente e não são leves, a forcem a um verdadeiro imposto novo em beneficio d'um pessoal que não é seu.

E advirta-se que a violencia cresce de ponto, quando se observa o que o Governo decretou para os Caminhos de Ferro do Estado. Foram estes auctorisados a elevar a 1.000 por cento, as sobretaxas — e nenhuma condição restrictiva foi posta ao emprego das respectivas receitas.

Pelo contrario: o Decreto 9.579 veio crear uma nova sobretaxa de 5 % (que representa 55 % sobre as tarifas-base) para assistencia aos ferroviarios.

Porque não procede, ao menos, o Governo assim, em relação ás Companhias, deixando-lhes inteiramente livre a disposição da taxa e creando uma nova, especial, para os fins de assistencia?

Note-se que essa mesma solução não deixaria de constituir gravame para as Companhias; porque, evidentemente, a super-elevação das tarifas tende a diminuir o trafego.

Entretanto, não deixaria esta solução de ser aceitavel sob a condição, porém, de que a sobretaxa especial d'assistencia, cobrada, por cada Companhia, deveria reverter em cheio em beneficio do pessoal proprio.

Sem prejuizo das considerações expostas que respeitam especialmente ás condições 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> do citado artigo 1.<sup>o</sup> do Decreto 9.551, seja licito á Companhia reeditar mais uma vez, em defeza da boa doutrina, as alegações que já tem, mais d'uma vez, formulado por ocasião do decretamento das anteriores sobretaxas.

A Companhia não póde nem jamais poderá concordar, porque a considera abertamente injuridica, com a ingerencia do Estado na applicação da receita das suas tarifas. Essa receita é o fructo da sua *exploração*: pertence, pois, á Companhia, pela disposição expressa do artigo 21 do contracto. E consequentemente, é a Administração da Empresa a unica entidade competente para d'ella dispôr.

(Continua)

# Linhas Estrangeiras

**Linhas hespanholas.** — No dia 24 de Abril último, foram inaugurados os trabalhos da transformação em via normal, da linha de Vilhena a Cieza.

— A Companhia de M. Z. A. projecta electrificar o serviço de combóios de passageiros entre Barcelona e Mataró, entre Villanueva e Martorell, entre Tarragona e San Vicente e entre esta e Port-Bou. Nalguns destes projectos também o serviço de mercadorias se fará a tracção eléctrica.

**Linhas francesas.** — Vão muito adiantados os trabalhos de electrificação da linha de Bayona a Hendaya, da Companhia do Midi, esperando-se que possa ser o serviço inaugurado neste mês.

A secção de Bayona a Bordeos, calcula-se que estará pronta a funcionar no princípio do ano que vem.

Os combóios eléctricos serão rebocados por locomotivas de 2.100 a 3.000 H. P. e poderão alcançar a velocidade comercial máxima de 100 quilómetros à hora, e com uma tonelagem superior às que arrastam as grandes máquinas de vapor.

**Linhas inglesas.** — A Companhia do *Southern Railway* inaugurou no mês de Abril último a tracção eléctrica na secção de Londres-Victória a Coulsdon e Sutton, cuja extensão é de 132 quilómetros. A despesa feita com a electrificação foi de 680.000 libras.

A companhia espera por todo o ano de 1926 ter concluído o seu projecto de electrificação numa extensão total de 1.045 quilómetros, o que custará uns oito milhões de libras.

— A *London & North Eastern Railway* resolveu unificar quanto possível os tipos das carruagens e vagões. As carruagens com vestíbulo terão 60 pés de comprimento, e o seu vestíbulo 51 pés. No ano corrente já construiu 11.750 vagões do tipo aprovado os quais têm a capacidade de 160.000 toneladas, e tem encomendadas a diversas casas construtoras 202 carruagens, no valor de 540.000 libras, nas quais se acham compreendidos seis combóios articulados de oito carruagens cada para serviço nos arrabaldes de Londres.

**Linhas italianas.** — Foi recentemente inaugurada a nova linha férrea entre Ceglie Messapico e Cistermino.

— Já se encontram electrificados 780 quilómetros de linhas na Itália, e estão em vias de electrificação mais 812 quilómetros. O projecto de electrificação que primeiramente havia sido feito para 6.000 quilómetros, foi reduzido a 2.700 por falta de capital para esse tão grande empreendimento, por enquanto.

— Segundo o balanço publicado pelos Caminhos de Ferro do Estado, o exercício de 1924 foi um dos melhores dos últimos anos, devido não só ao aumento de receitas como à diminuição de despesas.

Só em carvão se economisaram 50 milhões de libras. O número de agentes foi reduzido de 240.000 que havia em 1922, a 173.000, em 1924, do que também resultou uma grande economia.

Fizeram-se também grandes economias no capítulo reclamações, e adquiriu-se bastante material circulante.

— O tráfego de mercadorias nas linhas do Estado tem tido sensível aumento. Assim, no mês de Setembro do ano passado, transportaram-se 5.545.000 toneladas, o que representa um excesso de 3,24% sobre o mês de Agosto e 18,77% sobre o mês de setembro de 1923.

O número de vagões carregados por dia nos principais portos, foi de 80.240, ou seja um aumento de 31,21% sobre os carregados em igual mês do ano anterior.

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

— Os preços das tarifas de passageiros foram elevados, a partir de 16 de Abril último de 225 por cento sobre os preços que vigoravam antes da guerra.

**Linhas austríacas.** — Desde o mês de Março último, foi adoptado nos caminhos de ferro da Austria um novo processo de pagamento de portes.

Usam o cheque-transporte para o pagamento das taxas das remessas, evitando assim o movimento do numerário, e em vez da corôa, emprega-se o "sheling" austríaco que se designa por um S, o qual equivale a um "groschen" (G), que valem 10.000 antigas corôas.

**Linhas esthonianas.** — Foi recentemente inaugurada a primeira linha férrea eléctrica da Esthonia, que é também a primeira no género nos Estados balcânicos.

A linha tem 11,5 quilómetros e liga Falkin (Reval) a Paascula, tendo duas estações intermediárias.

A energia é fornecida por uma estação próxima de Reval.

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

**Linhas brasileiras.** — No princípio do mês passado, declararam-se em greve os operários das companhias de «São Paulo Railway», por não terem sido atendidos os seus pedidos de aumento de salários na proporção de 40%.

A Associação dos Ferroviários foi encerrada e presos alguns dos elementos mais exaltados.

Os agentes da estação de Santos também se puzeram em greve exigindo aumento de vencimento.

E' de supor que já se tenha sanado o conflito.

# Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Na reunião da Assembleia Geral desta Companhia realizada em Lisboa no mês passado, foi apresentado e aprovado pelo Conselho de Administração o relatório e as contas da gerência de 1924.

Esse relatório é do teor seguinte:

SENHORES ACCIONISTAS:

D'acôrdo com o disposto no § 1.º do artigo 26.º dos nossos estatutos, vem o vosso Conselho de Administração apresentar-vos o relatório e contas da gerência de 1924.

As receitas da exploração, líquidas de impostos, elevaram-se a 3.519.245\$43, sendo:

Em 1924—do tráfego...	393.922\$75	de sobretaxas	3.125.322\$68
Em 1923— " " " "	417.272\$05	" " " "	1.992.931\$28
Diferença em 1924 ..—	23.349\$30	" " " "	+ 1.132.391\$40

A baixa de 23.349\$30 nas receitas do tráfego parece-nos dever atribuir-se à crise económica atravessada pelo país nos últimos meses de 1924.

Desde 1 de Janeiro a 31 de Março, vigorou a sobretaxa de 600 %., autorizada por portaria n.º 3759 de 21 de Setembro de 1923, modificada a partir de 1 de Abril pela adopção dos multiplicadores estabelecidos por decreto n.º 9551 de 28 de Março, a saber: Passageiros de 1.ª classe 10,5; de 2.ª classe 10; de 3.ª classe 9,5; Mercadorias 10.

A partir de 1 de Julho, ao abrigo do disposto no mesmo decreto foram elevados os multiplicadores, respectivamente, para 11-10, 5-10-11.

As despesas de exploração foram de .....	3.354.727\$00	ou 18.133\$65 por k.
No ano anterior tinham sido de .....	2.185.899\$30	" 11.815\$67 " "
Para mais em 1924 .....	1.168.827\$70	" 6.317\$98 " "

Discriminando as despesas por pessoal e materiais, obtêm-se os números seguintes:

	1924	1923	Para mais em 1924
Pessoal	1.772.185\$28,5	1.131.685\$99	640.499\$29,5
Materiais	1.582.541\$71,5	1.054.213\$31	528.328\$40,5
Total	3.354.727\$00,0	2.185.899\$30	1.168.827\$70,0

O aumento de despesa foi, pois, de 53,47 % no conjunto, sendo de 56,59 % para pessoal e de 50 % para materiais.

Os resultados da gerência do ano, resumem-se nas verbas seguintes:

Receitas da exploração .....	3.519.245\$43	
Receitas fora do tráfego .....	74.946\$72,5	
Garantias recebidas e a receber .....	59.006\$68	3.653.198\$83,5
Despesas nas linhas e na sede .....	3.354.727\$00	
Encargo das obrigações .....	215.605\$12,5	
Abono à Caixa de Socorros .....	164\$76	3.570.496\$88,5
Lucro na gerência de 1924 .....		82.701\$95

O pequeno saldo de 7.755\$22,5, abatidas as receitas fora do tráfego foi obtido com dificuldade, mercê da mais meticolosa economia nos processos de exploração, impossível de manter sem inconveniente, por ter sido concedido apenas a partir de 1 de Abril e 1 de Julho o aumento de sobretaxas, tão necessário para a vida da Companhia.

### Fundo de reserva

O Fundo de reserva que em 31 de Dezembro de 1923 e a de 100 contos está reduzido a 74.926\$76, porque a ele recorremos para fazer face a despesas de primeiro estabelecimento, de acôrdo com as disposições estatutárias.

### Armazens geraes

Não houve sensível variação no custo de materiais em relação a 1923.

Esta conta que no último balanço figurava em 637.058\$60, figura no presente balanço em 675.491\$06.



**Ramal de Braga.**— O mau estado em que se encontra o ramal de Nive a Braga, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, levou a Câmara Municipal de Braga a reclamar junto da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, urgentes providencias, a fim de se evitarem incidentes a que as centenas de passageiros, que diariamente viajam no ramal, estão sujeitos.

E' de esperar que não se façam demorar as providencias requeridas.

**Companhia Portuguesa.**— No próximo dia 5 deve entrar em vigor nas linhas desta companhia o novo horario de verão.

Simultaneamente com a entrada em vigor do novo horario entram em serviço nos combóios rápidos do serviço Lisboa-Porto, as novas locomotivas "Pacific" que tomaram a numeracão da série 600 e são de dupla expansão, com sobreaquecimento.

Para estas locomotivas poderem efectuar marchas rápidas, a Companhia fez reforçar com carris de 45 quilogramas, a linha do Norte onde o serviço é mais intenso, pois estas máquinas são as mais pesadas e de maior velocidade que a C. P. tem tido ao seu serviço.

Além do melhoramento nos combóios rápidos, também o serviço dos tramways será sensivelmente beneficiado.

**Caminhos de Ferro do Estado.**— Segundo o último boletim de receitas publicado pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, as receitas das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, nos meses de Junho a Novembro (inclusivé) de 1924, foram as seguintes:

	Passageiros	Mercadorias (g. v. e p. v.)
Sul e Sueste .....	9.658.992\$44	21.138.338\$83
Minho e Douro .....	10.174.957\$61	14.246.768\$10
Total .....	45.219.046\$98	

### Fundo para accidentes de trabalho

Saldo desta conta em 31 de Dezembro de 1923 ..	3.540\$63,5
Juros e dividendos percebidos em 1923 .....	2.338\$60,5
Deliberação da Assembleia Geral de 10 de Maio de 1924 .....	6.164\$95,5
Total .....	12.043\$29,5
Dispêndio durante o ano com socorros e pensões ..	3.529\$04
Saldo para 1925 .....	8.514\$25,5

As reservas matemáticas das pensões a cargo da Companhia, servidas por este fundo, eram em 31 de Dezembro de 1924, escudos 18.505\$64.

### Renovação do material circulante

Nella pode o vosso Conselho de Administração acrescentar de concreto aquillo que sobre o assunto vos disse no seu último relatório.

Continuaram durante o ano de 1924 e parte de 1925 a ser empregadas todas as deligências para que, por conta das reparações devidas pelo governo alemão ao governo português, nos fossem fornecidas locomotivas, carruagens e vagões.

Nada até hoje foi consguido, mas espera o vosso Conselho de Administração ser atendido nos próximos pagamentos a efectuar pelo governo alemão.

# Parte Oficial

# Viagens e Transportes

## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

### Gabinete do Ministro

Tendo os concessionários da construção e exploração da via férrea eléctrica ligando Cezimbra com Setúbal e Cacilhas, aos quais foi permitido, por portaria de 16 de Abril último, transferirem a concessão a uma Companhia em organização denominada Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, requerido agora para introduzir nos estatutos, cujo projecto apresentaram, algumas alterações.

E verificando-se que essas alterações podem ser admitidas: Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conceder a necessária autorização para que a Companhia dos Caminhos de Ferro Tejo-Oceano-Sado, em formação, redija os seus estatutos conforme ao projecto aprovado e com as modificações constantes do seu requerimento, entrado na repartição competente em 28 de Abril último, que fica a quivado.

Paços do Governo da República, 6 de Maio de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.

### Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

#### Divisão do Movimento e Trafego

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarcos, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1924-1925 está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia entregue na Caixa Geral de Depósitos com destino ao «Fundo Especial» e à ordem da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, a quantia de 155.422\$03 (cento e cinquenta e cinco mil quatrocentos e vinte e dois escudos e três centavos) como liquidação do reembolso relativo ao mencionado semestre.

Paços do Governo da República, 14 de Maio de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1924-1925 está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia entregue na Caixa Geral de Depósitos com destino ao «Fundo Especial» e à ordem da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado a quantia de 31.598\$57 (trinta e um mil quinhentos e noventa e oito escudos e cinco centavos) como liquidação do reembolso relativo ao mencionado semestre.

Paços do Governo da República, 14 de Maio de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.

### Assinaturas mensais entre Lisboa-Terreiro do Paço e Seixal

Desde o dia 1 deste mês, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste estabeleceu bilhetes de assinatura mensal da estação do Terreiro do Paço para a de Seixal ou vice-versa aos preços de 10\$80 em 2.ª classe, e 7\$20 em 3.ª.

Estes preços que compreendem o imposto de trânsito, são pagos adeantadamente na estação em que fôr feita a requisição dos bilhetes.

### Retretes reservadas na estação de Setúbal

Segundo um Aviso ao Público do Sul e Sueste, a taxa por utilização das retretes reservadas na estação de Setúbal é de \$50 por cada pessoa.

Esta importância é paga, antes da entrada, ao guarda da rerete, em troca do bilhete estabelecido para esse efeito.

A taxa acima referida não está sujeita a qualquer sobretaxa.

### Horário da linha de Cascaes

A Sociedade «Estoril» resolveu melhorar o serviço de combóios aos domingos e dias de feriado, estabelecendo nesses dias mais os seguintes combóios:

N.º 203, directo, partindo do Cais do Sodré às 14,05.

N.º 204, directo, partindo de Cascais às 19.

N.º 113, semi-directo, partindo do Cais do Sodré às 21.

Nestes dias não se realiza o combóio 201, directo, que parte do Cais do Sodré às 18,55.

### Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Maio		Em 30 de Abril	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	98.500	98.750	98.250	98.500
Paris	—	1.066	—	1.040
Madrid	—	2.950	—	2.965
Alemanha	—	4.870	—	4.900
Amsterdã	—	8.210	—	8.220
New York	—	20.400	—	20.030
Italia	—	840	—	815
Suissa	—	3.950	—	3.945
Bruxellas	—	1.030	—	1.015
Libras	—	—	—	—



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores têm magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida a portuguesa, 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** — ua dos Inglezes, 28, 1.º

CARLOS BUSSE

LISBOA

AVENIDA DA LIBERDADE, 14

TELEFONE 5051 NORTE

END. TELEGR.: «CARRIS»



Casas representadas:

FERROVIAS Y SIDERURGIA S. A.

Madrid-Bilbao

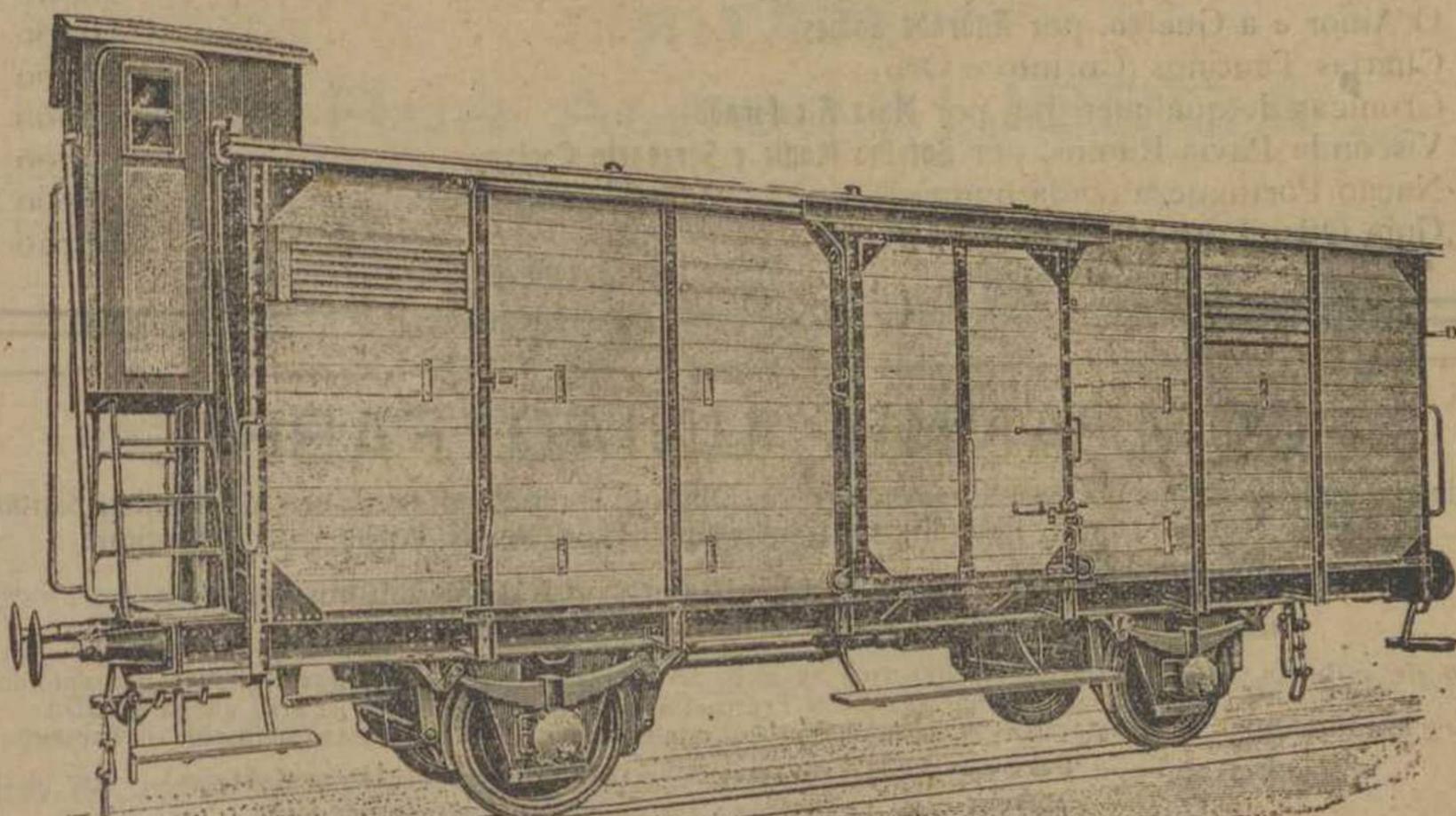
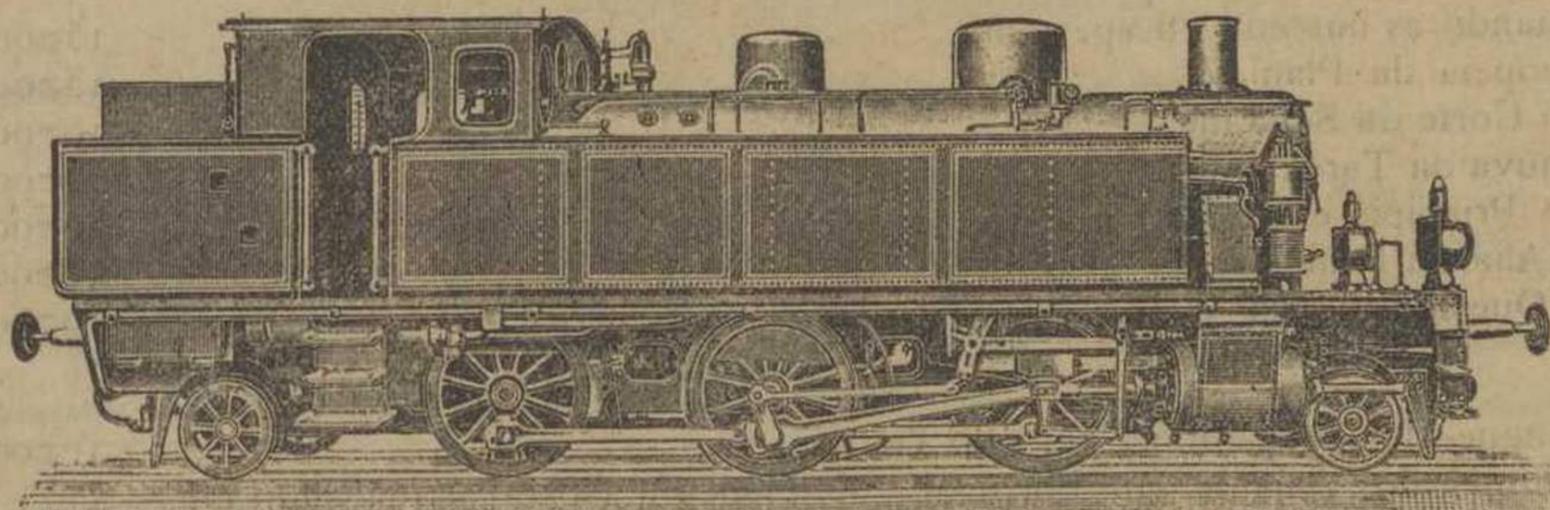
ARN. JUNG LOKOMOT.VFABRIK

Jungenthal (Alemanha)

CHRISTOPH & UNMACK A.-G.,

WAGGONBAU

Niesky O/L (Alemanha)

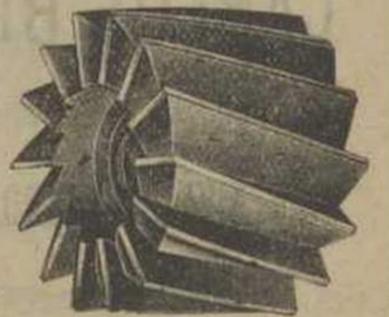


MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO  
**Estabelecimentos FERDINAND DURAND**

20, Rue St. Fargeau 20  
**PARIS**



Calibres de corredeira (pieds a coulisse)—Parafusos micrométricos—Réguas—Esquadrós  
 —Graminhos—Planos—V para traçador—Compassos—Calibres—Níveis, e c.  
**Machos—Mandris—Fresas**  
 Brocas helicoidais—Escariadores—Porta ferramentas, etc.  
 Envia-se catalogos gratis



Livros á venda na Administração da  
**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam . . . . .	15000
Epopéia da Planície . . . . .	15000
N.º 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 Felix Correia . . . . .	10000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos d'Ornellas . . . . .	25000
Uma Campanha Tradicionalista, por Cezetano Beirão . . . . .	12050
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos. . . . .	30000
O Amor e a Guerra, por Andrade Gomes . . . . .	6000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro) . . . . .	16000
Cronicas de qualquer dia, por Maia Ricoforado . . . . .	10000
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho . . . . .	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 } com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico  
 Adubos compostos } solúvel 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  
 Euxofre americano garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy, Texas moído na mais antiga e perfeita  
 in talação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

**Agente e revendedora da Deutsche Kali-syndical**

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Choro de potassio Sulfato de potassio e Kalinite Bagaços oleaginosos para alimentação de gado  
 Tourteaux e pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de cocoote

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



# 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

SÉDE 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, Principe, Cabinda, Loana, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa)—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 de 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 & Sotó Maior

BANQUEIROS

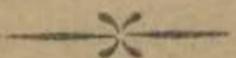
LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29



Representantes em Portugal do

# BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sôbre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.