

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 41.º ANNO

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

NUMERO 969

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha:—Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris:—Ed. Glück—Rue George Sand 34—Enghien—les—Bains

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

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 Maio de 1928
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO
Dr. Calado Rodrigues
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

| | |
|---|----------|
| A rede ferroviaria de Portugal. — Historia da sua constituição, por J. Fernando de Souza. | Pag. 129 |
| Carvão pulverizado | » 132 |
| Caminho de Ferro de Benguela, pelo Comandante Alvaro Machado | » 135 |

| | |
|--|----------|
| Linhas Portuguezas | Pag. 136 |
| Linhas Estrangeiras | » 137 |
| Parte Official. | » 138 |
| Aviação | » 140 |
| O desenvolvimento dos Caminhos de Ferro nas Colonias Italianas | » 141 |
| Viagens e transportes | » 142 |
| Arrematações | » 143 |
| Os nossos mortos | » 143 |

A REDE FERROVIARIA DE PORTUGAL HISTORIA DA SUA CONSTITUIÇÃO

(Continuação do número 967)

Por J. FERNANDO DE SOUZA

No periodo decorrido de 1879 a 1898 não se obedeceu a esse plano. Procedeu-se ao sabor das circunstancias de ocasião, das exigencias regionaes exploradas pela politica. Foi exactamente entre 1882 e 1892 que maior actividade se desenvolveu.

O decreto de 6 de outubro de 1898, ao mesmo tempo que esboçava nova organização administrativa das linhas exploradas pelo Estado, confiava a duas comissões tecnicas o delineamento das respectivas redes complementares ao Norte do Mondego e ao Sul do Tejo submetendo os planos a inquerito. As regras formuladas seriam para o diante applicaveis á classificação de qualquer linha.

Um decreto de 27 de setembro de 1899 determinou igual estudo em relação á zona do Centro, compreendida entre o Mondego e o Tejo.

Delinearam-se os planos, fizeram-se os inqueritos, ouviram-se as estações consultivas, sendo successivamente classificadas as redes complementares ao Norte do Mondego, ao Sul do Tejo e a do Centro, por decretos de 15 de fevereiro de 1900, 27 de novembro de 1902 e 19 de agosto de 1907. Os dois ultimos decretos deixaram por classificar algumas das linhas propostas, ficando a decisão ulterior acerca de elas dependente da futura evolução economica do paiz.

O decreto de 9 de dezembro de 1903 acrescentou duas linhas ao plano do Sul.

Foram assim classificadas as seguintes extensões aproximadas de linhas:

| | Via larga | Via estreita |
|-------------------------|-----------|--------------|
| Zona do Norte | 225 | 1:000 |
| » » Centro | 184 | 413 |
| » » Sul | 970 | — |
| | 1.349 | 1.413 |
| Total. | 2.762 | |

Foram posteriormente classificadas algumas linhas, podendo-se calcular, *grossô modo*, a extensão classificada em 2.900 km. das quaes se construíram até hoje cerca de 950. A extensão de rede explorada cresceu irregularmente, sendo a seguinte nas datas indicadas:

| | Via larga | Via estreita | Total |
|------|-----------|--------------|-------|
| 1860 | 86 km. | — | 86 |
| 1870 | 764 » | — | 764 |
| 1880 | 1.123 » | 44 | 1.167 |
| 1890 | 1.919 » | 151 | 2.070 |
| 1900 | 2.153 » | 203 | 2.356 |
| 1910 | 2.448 » | 450 | 2.898 |
| 1920 | 2.602 » | 618 | 3.219 |
| 1928 | 2.694 » | 650 | 3.344 |

Não entram nestas estatísticas o tranvia de Penafiel á Lixa e Entre-Rios e o de Cintra á Praia das Maças.

Como se vê, houve três periodos de relativa actividade na construção de caminhos de ferro: de 1860 a 1870, de 1880 a 1890 e de 1900 a 1910, com as medias anuaes de 68, 90 e 54 quilometros.

Nos ultimos 18 anos, apesar dos trabalhos que estavam em andamento em 1910, a media anual do acrescimo da rede foi de 25 km. Nos ultimos oito anos essa media desceu a 16.

A lei de 14 de julho de 1899, complemento do decreto de 6 de outubro de 1898, fixara as bases de uma politica ferroviaria, que se cifrava na divisão da rede entre uma administração autonoma das linhas do Estado e companhias concessionarias. A criação de um fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado assegurava os recursos crescentes para o desenvolvimento da rede e ás linhas a conceder ofereciam-se certas vantagens, que podiam ser aumentadas por leis especiaes.

Em 1911 começou novo periodo caracterizado, pela renuncia a uma acção metodica, substituida por classificações e concessões fragmentares de linhas ao sabor de influencias de momento. Alem disso a legislação acerca de sobretaxas e impostos agravara a situação, a ponto de tornar indispensavel a refórma profunda operada pelos decretos com força de lei n.ºs 11.898, 12.103, 12.584, 13.510, 14.338, que remodelaram o regime de impostos, mandaram arrendar as linhas do Estado, e reorganisaram a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

O Decreto 13.829 veio coroar essa obra, estabelecendo um corpo de doutrina sobre concessões e mandando proceder á revisão geral do plano da rede.

Era sobremodo oportuna esta providencia. Mais de 20 anos tinham passado sobre o decretamento dos planos das redes complementares. A crise economica derivada da guerra, a lavra de importantes jazigos de carvão, as bases lançadas de uma politica de portos, a conveniencia de novas ligações internacionais e outros factores aconselhavam aquela revisão baseada num estudo de conjunto, cujo criterio foi fixado no art. 5.º do Decreto 13.829, que dá a preferencia á conclusão das linhas e ramaes cuja construção foi iniciada e ás linhas que sejam factor de desenvolvimento dos portos de mar ou fluviaes e da exploração das minas de carvão.

Esta Comissão tinha pois de assentar nas bases a que devia subordinar o seu estudo para o tornar o mais metodico possivel, orientando-o por vistas de conjunto que não excluíssem o exame particular das circunstancias economicas de cada região.

Para facilidade do trabalho dividiu o paiz em zonas, cujo estudo preparatorio fôsse distribuido por vogaes da Comissão, a qual nas suas sessões plenarias apreciaria os planos por eles propostos e os integraria no do conjunto.

Consideraram-se pois as seguintes zonas, que podiam ser estudadas separadamente:

Ao Norte do Douro, delimitaram-se duas zonas separadas pela linha de alturas que do Larouco e Barroso vem pelo Marão até o Douro. A primeira abrange o Minho e a parte do Douro ao Norte do rio e a segunda toda a provincia de Traz-os-Montes.

A terceira zôna é a que se estende da costa á fronteira entre o Douro ao Norte e o Mondego, ou antes a linha de cumeadas da Estrela á Lousã e Busaco, ao Sul.

A quarta é a zôna beirôa ao Sul da anterior e que se estende entre a linha do Norte e a fronteira até o Tejo.

A quinta é constituida pela estreita faixa litoral entre a linha do Norte e a costa, desde a Figueira até Lisboa.

A sexta e ultima a Sul-Leste do Tejo, comprehende todo o Alentejo e Algarve.

A 1.ª e 2.ª zônas foram distribuidas, primeiro ao vogal Jayme de Oliveira e depois ao vogal J. Fernando de Souza por não poder aquele conciliar occupações absorventes com o referido estudo. A 3.ª zôna foi distribuida ao vogal Julio José dos Santos, a 4.ª ao vogal Antonio Byrne Pereira e a 5.ª e 6.ª ao vogal J. Fernando de Souza.

A 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª zonas e metade da 5.ª constituem a parte Norte do paiz e o resto da 5.ª e a 6.ª a parte Sul, resolvendo-se traçar nas duas metades da carta geografica na escala de $\frac{1}{500:000}$ o plano proposto para na sua distribuição se basear o inquerito.

Importava fixar previamente os criterios de ordem geral a que devia ser subordinado o trabalho dos diferentes vogais para lhes imprimir unidade e assegurar a sua harmonia.

Conforme o D. 13.829 prescrevia, havia que facilitar o movimento comercial e o incremento da industria da pesca pela intensa conexão da rede com os portos fluviaes e maritimos.

Tinhamos pois que fazer convergir os sistemas de linhas regionais, primeiro que tudo, aos cinco portos principais, que serão mais largamente dotados com meios de acção: Douro-Leixões, Lisboa-Setubal, que formam sistema, Pomarão-Vila Real e Lagos. Não ficariam por isso esquecidos os portos secundários de Viana, Aveiro, Figueira, Peniche, São Martinho, Sines, Milfontes, Portimão, Faro, Olhão e Tavira.

Procurar-se-ia assegurar as boas ligações da Lisboa e Porto, principais emporios comerciais e centros da vida economica e administrativa do Paiz, com as capitais do districto e as povoações mais importantes. Não se olvidariam as relações regionais, não só entre as capitais de districto, como destas com as sédes de quasi todos os concelhos.

Quanto ás ligações internacionais, além das relações já asseguradas pelas linhas do Minho com a Galiza do Douro com Salamanca a Madrid e Paris,

do Norte e Beira-Alta com a França através da Castela Velha, de Leste e Cáceres com Madrid, do Algarve com a Andaluzia, procuraram-se servir outras correntes secundárias, mas dignas de consideração.

Esse assunto foi especialmente cometido a uma comissão encarregada de estudar o problema dos caminhos de ferro sob o ponto de vista internacional e propôr as soluções que deveriam ser apresentadas á Conferencia Economica Luzo-Espanhola. Presidia a essa Comissão o presidente desta e faziam parte dela os dois vogais Byrne Pereira e Fernando de Souza.

O assunto foi previamente discutido no seio desta Comissão, que assentou idéas perfilhadas pela Comissão especial.

Como criterio fundamental indicou-se a necessidade de atender no delineamento de novas ligações internacionais ás conveniências da nossa economia interna. Quanto ao ponto de vista de defesa do Paiz, entendeu que as lições da grande guerra mostravam bem a ineficácia de precauções defensivas opostas a novas ligações ferroviárias.

A diferença de largura de via não obsteu á invasão reciproca da Russia e da Alemanha. O alcance da artilharia e o papel cada vez mais importante da aviação vieram modificar profundamente as idéas até então assentes.

Entendeu pois a Comissão, obedecendo a um critério mais largo, que não havia razão para sacrificar os interesses permanentes das relações pacíficas normaes aos receios de conflitos accidentaes.

Na devida altura do presente relatório se justificarão detidamente as ligações aventadas, que se enumeram em seguida.

VIA LARGA

1.^a — de Castelo Branco por Idanha a Nova á fronteira entre Monfortinho e Salvaterra, visto propôr-se a Espanha a construção da linha de Plasencia (empalme) á fronteira para encurtar o percurso Madrid-Lisboa.

2.^a — de Mourão a ligar em Villa Nueva del Fresno com a linha de Zafra a essa povoação.

3.^a — de Beja por Serpa a Aracena a Sevilha para o caso improvavel de ser construída em Espanha a parte de Sevilha á fronteira.

VIA ESTREITA

1.^a — o prolongamento já classificado da linha do Vale do Lima, de Ponte da Barca á fronteira, se em Espanha se construir o trôço de ligação com a linha de Zamora a Orense.

2.^a — de Chaves á fronteira a ligar com o trôço que vem de Verin.

3.^a — o prolongamento da linha do Tua a Bragança até á fronteira em direcção a Puebla de Sana-bria, ligando com o trôço espanhol já classificado.

Além dessas tres ligações considerou-se a possi-

bilidade de uma quarta, partindo da linha de Miranda nas alturas de Sendim a ligar com a linha, classificada em Espanha, de Salamanca a Formoselle, aproveitando o dique de uma das represas a fazer no trôço do Douro internacional reservado para Portugal.

LARGURAS DE VIA E CARACTERISTICOS DAS LINHAS

No delineamento do plano contou-se apenas com as larguras de via já estabelecidas: 1.^m67 para a via larga e 1.^m para a via estreita. A escolha de uma ou de outra foi subordinada á função da linha, ás condições orográficas da região e da parte da rede com que se ligue.

Assim, na região ao Sul do Tejo, pouco acidentada e em que todas as linhas construídas são de via larga, seria absurdo propôr trôços isolados de via estreita. Preferível é adoptar para certas linhas secundárias característicos que tornem economica a construção da linha, acomodando-a á sua modesta, mas util função.

Para isso podem-se elevar a 25 m/m as inclinações e descer até 200^m ou mesmo 180^m nos raios das curvas.

Até hoje esses limites não foram além de 18 m/m nas primeiras, nem desceram abaixo de 250^m nas curvas, mas não é razão para deixar de aproveitar essas facilidades de construção economica para linhas de pequeno tráfego.

Na região do Norte a via estreita deve ter largo emprego, procurando porém a Comissão assegurar a continuidade das linhas desse typo.

Quanto ás inclinações, entendeu-se que o limite geralmente estabelecido de 25 m/m. não deve ser ultrapassado, salvo em casos excepcionais, em que se poderá ir a 30 m/m.

Nos raios de curvas estabeleceu-se a principio um limite demasiado largo de 150^m, conjugado com as pendentes máximas de 18 m/m., o que tornaria em muitos casos prohibitivo o custo da construção.

Mais tarde, quando a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado iniciou a construção das linhas de via estreita, aproveitou-se o projecto aprovado do trôço da Regoa a Vila Real em que os raios das curvas desciam a 60^m.

A experiencia mostrou a necessidade de os elevar nos trôços seguintes a 75^m e por ultimo tem-se elevado o limite a 100^m ou mesmo a 90^m, podendo-se descer excepcionalmente a 75^m num ou noutro ponto.

São esses os limites que a Comissão preconiza e tanto mais que o material circulante é quasi todo de *bogies*.

Expostos assim os critérios genéricos pelos quais se orientou a Comissão no seu trabalho, importa estudar separadamente cada região, indicando o objectivo que se deve ter em vista e as sujeições resultantes das linhas já construídas.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

CARVÃO PULVERISADO

UMA SOLUÇÃO PARA O SEU EMPREGO

Ultimamente tem havido no estrangeiro importantes estudos para se conseguir a maneira de empregar o carvão de pedra pulverizado nas fornalhas das locomotivas e dos navios.

Onde estes estudos se tem desenvolvido com maior intensidade tem sido na Alemanha e na America.

Segundo a Revista *The Locomotive*, uma dessas experiencias foi feita com uma locomotiva de construção especial e que está trafegando desde Julho do ano passado na linha tronco entre Berlim e Fuerstenberg, em Mecklemburgo.

Nas suas linhas geraes, essa locomotiva oferece a mesma apparencia externa das outras, diferenciando-se sómente no *tender*.

Ahi, em vez da classica carvoeira a céu aberto, como um tanque onde se acumulam as pedras de

carvão á solta, existe um cylindro fechado, dentro do qual se contém o carvão em pó.

Deste cylindro o carvão pulverizado é conduzido mecanicamente até á fornalha para ser queimado fazendo-se a queima sem fumo, e sem desprendimento de fagulhas. Segundo se afirma, o carvão pulverizado dá um rendimento de trabalho mais eficiente do que com o combustivel comum. Este, mesmo de má qualidade, como carvão meudo, linhite, etc., póde ser empregado com bom exito nessa locomotiva de queima de carvão pulverizado, com a vantagem, a maior, de realizar uma consideravel economia no serviço.

A locomotiva de experiencia funcionou tão satisfactoriamente que vae ser ou já foi incorporada ao serviço regular de transporte.

Nas regiões que disponham sómente de carvão de qualidade inferior, como a India, a America do Sul e outras, esse novo metodo é de grande relevancia.

Os fogueiros ficam aliviados de uma consideravel soma de esforços pois ele poderá regular a alimentação de combustivel á fornalha pelo simples manejo de algumas poucas valvulas.

Sociedade Commercial Portuguesa **PHILIPS**

RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.^{do}

LAMPADAS DE CONSTRUÇÃO REFORÇADA
ESPECIAES PARA CAMINHOS DE FERRO.
RECTIFICADORES PARA CARREGAR.
ACUMULADORES PARA SIGNAES.

Dirigir-se ás casas das especialidades



CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

III

Pelo Comandante ALVARO MACHADO

Se tais difamações, se tais doestos, se tais afirmações de incompetencia e de desonestidade sempre correspondessem a actos de facto e realmente censuráveis, ainda haveria que pensar se um português pode ter o direito de apregoar assim aos quatro ventos os crimes e os defeitos dos seus compatriotas. Mas para felicidade de Portugal, a grande maioria das vezes os factos censurados por essa forma, os homens assim amarrados ao pelourinho da difamação e da deshonra mereciam um tratamento bem diferente e sendo apreciados muitas vezes com uma flagrante dose de injustiça e sempre com um desmedido exagero. E' este um defeito dos portugueses que todos nós, com intelligencia e caracter para compreender o mal que ele causa e pôde causar ao País, temos o dever de combater em todos os campos.

Eu procedo assim sempre que se me oferece occasião; e hoje, ocupando a atenção de V. Ex.^{as} por alguns momentos com as coisas do Caminho de Ferro de Benguela, vem muito a proposito mostrar como foi tratado o homem que em Portugal, tendo uma visão clara do futuro, negociou essa concessão e ditou as clausulas do respectivo contrato. Vão passados 25 anos depois disso, tempo bastante, na epoca em que a T. S. F., o aeroplano e o automovel se desenvolviam, para se poder apreciar com justiça e com conhecimento de causa a razão e a natureza dos acontecimentos.

Teixeira de Souza era Ministro das Colonias nesse tempo. E esse homem que fez a concessão do Caminho de Ferro de Benguela em circunstancias tais que originaram os resultados que hoje todos estão apreciando, que ditou clausulas tão severas e tão duras para o concessionário que se não fôra a intelligente transigencia de Governos posteriores esse empreendimento teria ficado paralisado no seu inicio, foi tratado pelos jornais com uma dureza e uma violencia inqualificaveis.

O Caminho de Ferro de Benguela cujos resultados para o desenvolvimento da Provincia de Angola

nô seu caminho para alcançar os produtos da Katanga. V. Ex.^{as} de ha muito apreciaram e tiveram agora novo ensejo de verificar, foi classificado como um elemento de assimilação pelos ingleses de uma parte importante da Provincia de Angola, foi considerado como a ruina da navegação, do comércio sertanejo e da Industria Portuguesa!!!

De entre o muito que a tal respeito se escreveu ao tempo, destacarei apenas alguns periodos dos artigos publicados no *Diario Illustrado* e reunidos depois num folheto intitulado *A Perda de Angola*.

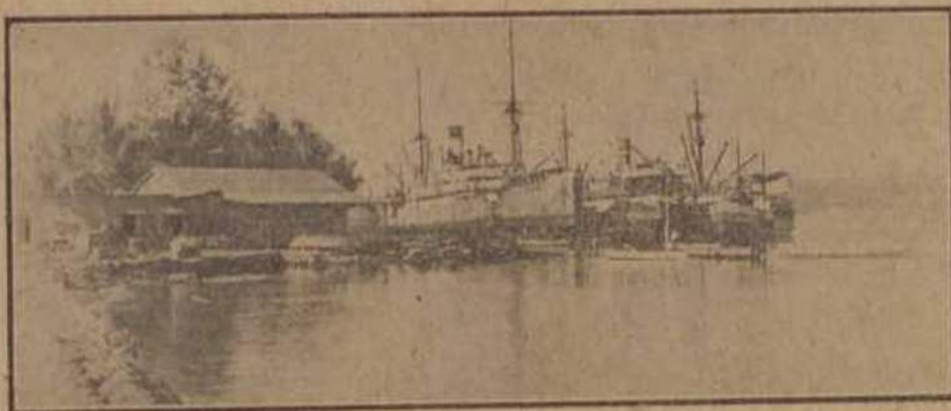
Escrevia-se então assim:

«No meio da decadencia geral da nossa vida administrativa e politica que tem levado aos melhores espiritos e aos

mais puros caracteres a descrença e o desanimo nos destinos da Patria, a assinatura do contrato Williams caiu tão inesperadamente que, antes de produzir um sentimento de desgosto na opinião publica, causou uma verdadeira impressão de surpresa e de assombro.»

«A propria pequenez dos homens e a mesquinha tradicão da politica portuguesa que circunscrevia a sua acção ao campo restrito dos interesses pessoais ou partidários pareciam garantir a impotencia da pratica de factos duma importancia capital immediata para o bem como para o mal.»

«Iamo-nos afundando lentamente, com agua aberta por todas as fismas duma administração desconjuntada e apodrecida, mas no espirito optimista dos que apenas olham para os limites da sua propria vida havia a esperanza convencida de que a catastrophe inevitavel não os fulminaria já a ele. Portugal morria, mas devagar, e como a vida das nações se não mede pelo estreito quadrante da existencia humana, e como o sentimento de responsabilidade para com as gerações futuras foi espacando da consciencia dos povos decadentes pelo utilitarismo egoís-



Ponte — Caes (Lobito)

ta dos interesses possoais, todos iam vivendo alegre e despreocupadamente ao lado da longa agonia da Patria.»

«De repente, porem, nessa malha estreita de pequeninas misérias cá o peso bruto dum facto positivo e real. As mãos impotentes que apenas sabiam entedar intrigas, tapar ambições, cerzir interesses e remendar partidos, descarregam um golpe tremendo na propria inercia da vida nacional e, antes da reacção dolorosa pela consciencia do mal sofrido, houve um momento de assombro perante a inesperada audacia dos malfeteiros. Foi neste estado de consciencia publica que se levantou o côro de todas as vozes interessadas ou interesseiras em honrarias triunfais a um Govêrno que acabava de entregar ao estrangeiro, com a nossa melhor colonia, todas as esperanças de cumprimento da ultima missão historica de Portugal, e o melhor campo de acção efectiva das forças industriais e comerciais do País. A reflexão, porem, não tardou; a análise dum contrato firmado com o pretexto de obter gratuitamente a construção do Caminho de Ferro de Benguela veio mostrar como as mãos que abrem aos estrangeiros as fronteiras de Angola arrancam de lá e para sempre toda a preponderancia e toda a actividade económica e portanto politica de Portugal e dos portuguezes...»

Mais adiante, num artigo intitulado *A Concessão Williams*:—

«... Sem exageros e em plena sinceridade e serenidade, consideramos o que acaba de fazer-se como um crime, para cujas consequências tremendas lo País acordará um dia, embora tarde.»

Sob o titulo *Tradição e Politica Colonial* dizia-se, entre outras coisas:—

«... Porque é preciso não esquecer que para a construção da linha irá o inglês; para a exploração de minas irá o inglês; para a administração do telegrafo irá o inglês; para os postos comerciais irá o inglês. ... E como todos aqueles elementos materiais e economicos são mais que suficientes, não para construir uma grande linha férrea mas para o sólido apresamento de um territorio e para a eclosão gradual e segura de uma grande colonia e como o inglês leva consigo a tenacidade, a expansibilidade, o método, o admiravel saber pratico e o invencivel talisman do dinheiro; e como o portuguez é pouco mais ou menos a antítese de todas essas qualidades e forças colonisadoras, a breve trecho a nossa raça será suplantada, a nossa lingua abafada, a nossa supremacia hostilisada e contestada e o senhorio de Ango-

la receberá da parte do inquilino o definitivo e irrevogavel mandado de despejo! ... E os obreiros desta obra de expoliação de ruina e de morte, intimam o País a que se entusiasme sem restrições, quasi lhe exigem que os funda em bronze e os divinise em vida. O proprio exagero desta louca exigencia demonstra que eles teem a consciencia do crime monstruoso que praticaram e de que a Historia os ha-de castigar, amaldiçoando-lhes para sempre a memoria!»

Sob o titulo *Efeitos de Concessões em S. Tomé* continua o articulista:—

«... Estancada essa fonte, unica a que pode recorrer, a ruína de S. Tomé é uma consequencia imediata e fatal. Ora se o trabalho negro já escasseava no sertão de Benguela para a exploração incompleta da ilha de S. Tomé, como se pode contratar de futuro esse instrumento indispensavel, desde que a abertura dos trabalhos acelerados duma tão grande via férrea abrirá na aquisição de braços indigenas uma concorrência invencivel pela elevação dos salários pagos pelo dinheiro inglês e pela repugnancia natural do preto a expatriar-se? ...»

E para não alongar mais este triste rosário que seria infindavel acaba-se com este bocadinho de ouro:—

«O caminho de ferro construído nos países civilizados e povoados da Europa aspira á simples colheita do juro; o que atravessa a Africa virgem e inculta ou a China anquilosada e agonizante é, ao contrário, semente de dinheiro lançada á feracidade do solo colonial, com a mira na germinação mais longinqua de nacionalidade que se prolonga, do comércio que se expande, do poderio politico que se afirma e dilata por todo o territorio que a locomotiva percorre e avassala.»

«Não vêr isto, ou vendo-o, nega-lo sem escrúpulos, é acentuar uma cumplicidade nessa obra sacrilega da cedencia prática de Angola, que ha-de dar ao Govêrno actual uma immortalidade contrária aquella a que ela teve o ousio de aspirar a immortalidade sinistra e odiosa dos grandes malfeteiros.»

E escreve-se isto por politica, por pessimismo! E' um portuguez que diz isto da sua Terra, da sua Pátria, dos seus compatriotas, de uma forma publica para que todos, até os estrangeiros, o saibam! Se fôsse a acreditar-se em todo esse tremendo libelo acusatorio, razão teriam esses mesmos ingleses que tanto se mostrava recear para não darem o minimo valor ás nossas faculdades de trabalho, de inteligencia e de honestidade.

Os resultados, porem estão bem patentes nos numeros que apresentei a V. Ex.^{as}. Em 341 empregados do Caminho de Ferro apenas 6 são ingleses; os restantes são todos portuguezes. E este resultado obtem-

se sem que no Contrato de Concessão haja disposições que obriguem a tal desproporcionalidade. Obtem-se depois de ter sido inglês um numero consideravel do pessoal do Caminho de Ferro pelo valor real, pelas qualidades técnicas e morais do pessoal português, ao qual os ingleses prestam a justiça que nós lhe negamos.

Por grande que fôsse a vontade dos dirigentes da Companhia, se não tivessemos bons engenheiros, bons maquinistas e bons operarios, não teria sido possivel deslocar o pessoal estrangeiro que natural era pretendesse conservar nos lugares que ocupavam quem angariou 12 milhões de libras para a construção desse Caminho de Ferro.

Percorre-se a linha toda e não se vê uma unica palavra em inglês; nada se nota que possa tirar a todo esse trabalho a sua notavel feição bem portuguesa.

E onde estão as minas, os estabelecimentos, todos esses mil e um espantalhos que propositadamente se agitaram para denegrir não a obra de um inglês que nem sequer se criticou, mas para atacar, para rebaixar, para malsinar um Ministro, para desorientar e tirar a pouca fé que possui a opinião publica, para apoucar afinal de contas o País?

Decorridos estes 25 anos vê-se bem agora quem tinha razão; quem teve a visão exacta das circunstancias; quem pôz o maior escrupulo e o maior cuidado na redacção do Contrato para acautelar os interesses do País. Vê-se bem quanto mal se apreciavam as qualidades dos nossos homens, dos nossos engenheiros, dos nossos trabalhadores, que em vez de revelarem qualidades inferiores aqueles cuja concorrência se receava souberam e puderam demonstrar que não tinham a temer qualquer comparação com eles.

Vê-se bem como nós, por espirito de doentia descrença, por falta de fé nas nossas qualidades e naquilo que valemos, receamos constantemente que os estrangeiros nos não apreciem bem quando afinal eles sabem talvez melhor do que nós o que valemos e nem sempre se negam a fazer-nos justiça quando a sabemos reclamar e quando demonstramos claramente os nossos direitos.

Vê-se bem como se errou, pondo em duvida o valor mineiro da Katanga que o Caminho de Ferro de Benguela se destina a servir e que, apoucada assim, mal se podia pensar que por si só valesse o esforço correspondente a uma obra desta natureza.

Este exemplo de injustiça com que tratamos os homens que em Portugal alguma coisa querem fazer de util é bem flagrante e expressivo. E' mais um a juntar aos muitos que existem e que deviam ser constantemente evidenciados para extirpação completa desses cancos que roem constantemente a nossa nacionalidade e a nossa vitalidade:— A *maledicencia* e a *falta de vergonha colectiva*; uma criando-nos constantemente o desejo de censurar por qualquer forma tudo e todos; a outra não nos deixando sentir os desgraçados efeitos da primeira no bom nome do País, na dignidade de nós todos.

* * *

Postos em destaque os três pontos interessantes para os quais nesta exposição me propuz chamar especialmente a atenção de V. Ex.^{as} resta-me dizer alguma coisa sobre o porto de Lobito e as possibilidades do seu desenvolvimento tão estreitamente ligadas com a vida e com o desenvolvimento do Caminho de Ferro de Benguela.

O porto de Lobito, de qualidades naturais admiraveis é talvez, pelas suas aguas abrigadas, pela facilidade como se demanda e pela completa ausencia de perigos, o melhor porto de toda a costa ocidental.

No entanto, antes de ser dada a concessão do Caminho de Ferro de Benguela, era quasi ignorado e passava completamente despercebido para o uso da navegação. Tendo porem sido reconhecidas as excepcionais qualidades que o recomendam, foi ele escolhido para testa da nova linha, começando a descarregar-se nele o material de construção que os navios quasi directamente lançavam em terra, tão perto dela se aproximavam. Para facilitar no entanto o serviço de descargas foi construida de principio uma ponte acostavel de madeira.

Essa ponte que apenas tinha o modesto objectivo de dar facilidades de descarga aos navios que levavam o material de caminho de ferro representou, apesar da sua modestia, tais facilidades para a navegação, em comparação com os restantes portos da Provincia, que, pouco a pouco, ele foi sendo aproveitado tambem pelos navios das carreiras regulares e suplantou completamente o porto de Benguela, apesar de toda a heroica e tenaz resistencia que os interessados neste ultimo por muito tempo ofereceram e que ainda hoje se mantem, embora em menor grau.

O gráfico n.º 6, apesar do atrazo com que são publicadas as estatisticas do Governo, dão uma ideia clara da forma como se tem desenvolvido a affluencia da navegação a esse porto e da importancia que ele sucessiva e continuamente tem adquirido pelo tráfego que o utiliza.

O gráfico n.º 7, evidencia a luta renhida entre esses dois portos. O Lobito, vigoroso e novo, conquistando o melhor lugar pelas suas qualidades naturais e pelas facilidades que, graças ao Caminho de Ferro, cada vez mais vem oferecendo á navegação, e o de Benguela lutando desesperadamente por conservar o que pela sua inferioridade natural e dos seus meios de acção mal podia continuar a possuir.

E' interessante esse gráfico, onde se vêem durante anos seguidos os dois portos quasi a par, com uma ligeira superioridade para Benguela e por fim, num impeto, a decidida e bem marcada vitoria do porto de Lobito. E assim devia ser, com efeito. Quem conhece esses dois portos só pôde admirar-se do extranho preconceito que levou o commercio da região, tendo tão proximo e ligado por uma linha férrea um porto como o Lobito, com facilidades para carga e descarga muitissimo superiores, a exigir durante tantos anos que os navios fôsem carregar a Benguela depois ou antes de terem passado no Lobito.

(Continua)

Linhas Portuguesas

Linha de Martingança ao Entroncamento

Foram julgados pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, dignos da aprovação, os tipos, não só de carruagens e vagões sobre *bogies* como o de locomotivas-tenders Mikado com 4 eixos conjugados e um bissel em cada extremidade.

Linha de Braga aos Arcos

Foi aprovada a preferencia a dar á construcção da linha de Bragas aos Arcos sobre a de Braga a Espesende, sendo incorporada nas concessões feitas á linha do Norte de Portugal.

Linha do Vale do Lima

A Comissão técnica nomeada pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro para estudar o problema da construcção da linha, tendo em conta a aquisição de material circulante, feita pelas Reparações alemãs para um tranvia eléctrico no leito da estrada com aproveitamento das velhas pontes de Ponte do Lima e Ponte da Barca, concluiu os seus trabalhos. O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, concordando com as conclusões do seu parecer, propoz que a linha fosse construída em leito proprio com os raios mini-

mos de 75.^m e rampas máximas de 30^m/_m para se manter a unidade de característicos da rede secundaria e assegurar a facilidade de circulação de material de todas as linhas; que se encostam quanto possível á estrada para diminuir o custo das expropriações; que se construa nova ponte no Carregadouro, para estrada de caminho de ferro; que a linha siga de Ponte da Barca á fronteira; que o troço Ponte da Barca-Arcos com a sua ponte privativa sobre o Lima faça parte da linha Braga-Monção; que se abra a linha á exploração por troços successivos a partir de Viana com tracção a vapor, estudando-se o projecto de electrificação que abrange as linhas chamadas do Alto Minho, negociando-se o fornecimento de energia; que a linha seja concedida á Companhia do Norte de Portugal mediante contrato a celebrar.

Linha de Portalegre

Está sendo estudada uma variante, do apeadeiro de Santo Amaro á estação de Portalegre e á cidade, para aproveitar a referida estação para cruzamento da linha de Leste.

EXPEDIENTE

São prevenidos os Ex.^{mos} Srs. assignantes que ainda não satisfizeram a importancia do 1.^o semestre da Assignatura da «Gazeta» que os referidos recibos se encontram a disposição na Administração desta Revista, até ao dia 15 do corrente mez.

Findo este prazo será suspenso o envio da «Gazeta» aos assignantes que não tiverem liquidado a importancia da sua assignatura

Quereis dinheiro ?

Jogai no

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020



CHAVES MANUAIS APERFEIÇOADAS

Para parafusos de eclisses

ROBEL 1 E 8

para apertar e desapertar as porcas extremamente depressa e com segurança

GRANDE ECONOMIA DE TEMPO E DESPEZA

“ROBEL” MUNICH S. 50 (Alemanha)

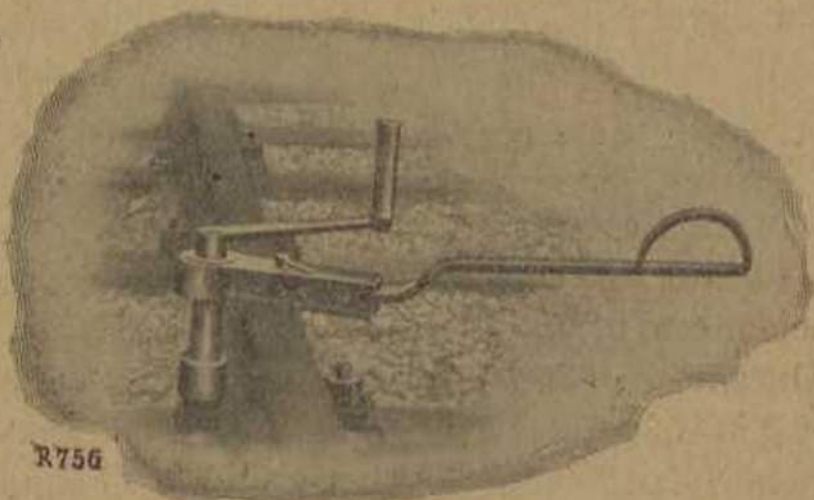
Thalkirchnerstr. 210-222

Representante para Portugal e Colonias:

ROBERTO CUDELL-PORTO-Rua de Passos Manoel, 41

Para tirefonds

ROBEL 1 E 8



R756

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—A Companhia dos Caminhos de Ferro de Cremallero de Cataluña vai, muito em breve, dar começo aos trabalhos para a construção de um combóio eléctrico em Puigmal e outro a Cines-trelles, nos Pirineos. O primeiro chegara a atingir uma altura de 3.000 metros, podendo-se realizar viagens desde Barcelona ao Pico de Puigmal em cinco horas.

Parece que para a nova comissão de estudo para a electrificação de caminhos de ferro serão eleitos como presidente o sr. conde de Fontão, vogal do Conselho Superior de C. F., secretário D. António Gómes Zapatero, engenheiro do mesmo Conselho e vogaes os senhores D. José Garcia Lomas, D. António Gibert e D. Victor Messa y Aranau.

Como vogaes indicam-se os nomes dos senhores D. Luis Sanches Cuervo, D. José Maria Hernandez Delás, D. Thomás Brioso e D. Aurélio Rodrigues Bruna.

Linhas francezas.—Em França morrem por ano aproximadamente 2.100 pessoas atropeladas por automoveis ou camions e simplesmente 50 nas linhas e estações de Caminhos de Ferro.

Linhas inglezas.—Por uma das estações do *Metro-politano*, de Londres passam em média 190 combóios por hora, havendo outras estações onde passam mais de 100 no mesmo espaço de tempo.

—O comboio *Royal Scott*, que faz serviço entre Londres e Edimburgo e Londres e Glasgow, estabeleceu hoje um novo «record» mundial de grande distancia, sem paragem.

O comboio foi desdobrado, tendo o primeiro effectuado o percurso Londres-Edimburgo, 400 milhas em pouco mais de 8 horas, e o segundo cobriu o trajecto Londres-Glasgow, 401 milhas, em igual tempo.

Linhas polonezas.—Segundo os dados constantes da estatística, referente á exploração dos Caminhos de Ferro na Polonia, a extensão média explorada durante o ano de 1926, comprehende o total de 19.260 quilómetros, sendo 16.987 de bitola normal e 2.273 de bitola estreita.

O numero de viajantes transportados no referido periodo atingiu a 148.719.377, que percorreram o total de 6.114.842.381 quilómetros em bitola normal e em bitola estreita 36.911.618 quilómetros.

As mercadorias transportadas em grande velocidade ascenderam a 260.184 toneladas e em pequena velocidade a 61.961.729 toneladas.

Durante o ano foi arrecadada a receita de 1.118.336.962,13, *zlotis*, quantia da qual, deduzida a despeza de 937.448.367,08, demonstra a existencia de um saldo de 180.886.955,05, *zlotis*.

O material rodante dos caminhos de ferro polacos em 1926 constava de 5.515 locomotivas, 22 vagões auto-motores, 11.960 carros de passageiros e bagagens e 134.057 vagões de mercadorias.

O percurso total de todos os trens foi de 101.171.839 quilómetros em bitola normal e 2.856,567 em bitola estreita.

Os caminhos de ferro na Polonia estão tomando grande desenvolvimento e, apresentam consideravel saldo.

—E' a nação europeia aonde o estado mais explora a rede ferroviária.

Há um total de 19.260 quilómetros com coificiente positivo.

Linhas russas.—Este país tal qual como a Alemanha vai estabelecer a circulação de carruagens de 4.^a classe.

Em ambas as nações já circulam carruagens de 3.^a classe.

—As Companhias de Caminhos de Ferro Russos enviaram 4 dos seus engenheiros para fazer o estudo de construção de via nos Estados Unidos.

Linhas Americanas.—O expresso em que viajava o aviador Lindebergh em direcção a New-York attingiu a velocidade de 131 quilómetros á hora em alguns pontos do trajecto.

—A Companhia Ilions pôs em circulação 350 vagons construidos em aço e com freio automatico para carga de 70 toneladas.

Linhas argentinas.—Um combóio especial em que viajava o secretario da Agricultura, descarrilou devido a encontrar-se na linha uma vaca que ao ser colhida deixou as astes sobre os rails resultando 3 empregados mortos e feridos muitos passageiros.

Linhas chinezas.—Em resultado da guerra Civil inutilizaram-se por falta de oficinas quasi metade das locomotivas existentes, e a via acha-se levantada em muitos pontos.

Linhas chilenas.—Segundo a Oficina Central de Estadística da República do Chile, no ano de 1925 existiam no país 34 empresas de tranvías, das quais 11 eram de atracção eléctrica e 23 de atracção animal, contando as primeiras com 286 quilómetros de via e um capital de 202.927.740 pesos e as segundas com 131 quilómetros de via e um capital de 2.257.956 pesos.

No ano de que tratamos, as nove empresas de Santiago do Chile transportaram 191.042.484 passageiros; as tres de Valparaíso, 33.870.217; as de Conceção, 23.489.884, a de Tarapacá, 2.176.865; as tres de Nuble, 1.936.565; as de Talca, 1.682.014; a de Cautín, 1.132.016; as cinco de O'Higgins, 842.472; as tres de Linares, 219.040; a de Aconcagua, 153.039; a de Maule, 50.000; a de Colchagua, 37.256, e a de Coquimbo, 25.550 passageiros, um total de 184.297.402 passageiros. As entradas totais das 34 Companhias de tranvías chilenas em 1925 sumaram 25.561.170 pesos, alcançando os gastos 25.285.465, o que representa um lucro de 275.705 pesos.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Termo de contracto de traspasse para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da linha do Vale do Tâmega (Livrção e Amarante).

(Continuação do n.º 968)

§ 5.º O terceiro outorgante obriga-se, durante os primeiros cinco anos da exploração, a empregar em melhoramentos da linha cuja exploração lhe é traspassada, e seu material, toda a parte que lhe couber na partilha dos lucros líquidos.

Art. 6.º Os lucros líquidos serão constituídas pela diferença entre:

a) As receitas brutas do tráfego, deduzidos os impostos e reembolsos;

b) As despesas de exploração, incluindo administração e serviços gerais, e a renda fixa anual entregue ao primeiro outorgante, constituída pela percentagem de 6 por cento indicada no artigo 5.º

§ 1.º As despesas de administração e serviço gerais, referidas na alínea b) d'este artigo, e todas aquelas que não possam ser directamente imputadas à linha, com exclusão da remuneração dos corpos gerentes do terceiro outorgante, serão divididas proporcionalmente aos números representativos dos quilómetros-trem affectuados nas linhas exploradas a esta data pelo terceiro outorgante e na que venha a explorar por efeito d'este contrato.

§ 2.º A remuneração dos corpos gerentes do terceiro outorgante incluída nas despesas de administração referidas na alínea b) do presente artigo é fixada em 2 por cento das receitas líquidas da linha traspassada por este contrato.

Art. 7.º Como estímulo do transporte de mercadorias pobres, mas de grande tonelagem (minérios, adubos, correctivos, etc.), o primeiro outorgante concede ao terceiro outorgante um bônus de 5 por cento sobre o aumento das receitas brutas anuais em relação às que foram apuradas no ano económico de 1924-1925, aumentadas de 1 por cento por ano decorrido, para ter em conta o desenvolvimento normal do tráfego e as influências das novas construções.

§ único. A liquidação d'este bônus far-se há no fim de cada exercício por encontro com a renda fixa a que se refere o artigo 5.º

Art. 8.º Quando fór negativo o saldo da exploração de todas as linhas a que se refere o contrato de 11 de Março de 1927, ou quando o prejuízo havido nas que ficam a cargo do segundo outorgante ou do terceiro outorgante exceder o lucro havido nas restantes, as Companhias em cuja linha houver *deficit* assumirão inteira e exclusivamente a sua responsabilidade, salvo se esse *deficit* provier de casos de força maior ou de insuficiência de tarifas por acto do primeiro outorgante, devidamente constatados pelo tribunal arbitral.

§ 1.º Os *defitis* de exploração provinientes de qualquer

dos dois casos a que se refere este artigo serão cobertos pelo primeiro outorgante e pelo terceiro outorgante, na proporção de 70 por cento e 30 por cento respectivamente.

§ 2.º No caso em que o *deficit* de exploração de uma das Companhias seja inferior aos lucros obtidos na exploração da outra, o primeiro outorgante participará nesse *deficit* conforme o estabelecido no artigo 5.º

Art. 9.º O terceiro outorgante fica responsável pela conservação e renovação, salvo o disposto no artigo 22.º do material fixo da via, dos edificios e do seu mobiliário, utensílios, etc., que são propriedade do primeiro outorgante. Para affectuar o devido inventário poderá o terceiro outorgante aceitar, na parte já terminada, o trabalho resultante da inspecção feita simultaneamente por delegados do primeiro outorgante e do segundo outorgante, que elle deverá por sua vez assinar.

Art. 10.º Para o material circulante, locomotivas e seus acessórios, material fixo das oficinas e carris sobresselentes, o terceiro outorgante aceitará o inventário, valorizado ao cambio de Londres, que está sendo feito por meio de vistoria passada por tres peritos, sendo um nomeado pelo segundo outorgante, outro pelos Caminhos de Ferro do Estado e o terceiro por acordo entre os dois primeiros, ou na falta de acordo pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

§ 1.º Este inventário deverá estar concluído dentro do prazo de cento e oitenta dias a partir de 9 de Março de 1927.

§ 2.º Terminada que seja a concessão de exploração, proceder-se há de fórma idêntica, fazendo-se o balanço entre os valores recebidos e a entrega pelo terceiro outorgante, sendo este obrigado a completar o valor do material recebido do primeiro outorgante se o que entregar fór inferior a quello e revertendo para o primeiro outorgante o excesso do valor, se o houver, salvo o disposto no parágrafo final do artigo 22.º

Art. 11.º O material circulante e o material fixo das oficinas, já encomendado pela administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, será por este pago e entregue ao terceiro outorgante, aumentando-se ao inventário a que se refere o artigo anterior pelo preço do custo, no local da entrega, expresso na unidade monetária que no mesmo artigo anterior se indica.

Art. 12.º O carvão, oleo e outros materiais de consumo, incluindo os materiais de via, excepto carris, as ferramentas manuais, etc., existentes armazém ou já encomendados e não recebidos, serão devidamente inventariados e pagos pelo seu valor de custo no local da entrega, ao primeiro outorgante ou ao respectivo fornecedor, quando o terceiro outorgante os não julgue dispensáveis por motivos justificados.

§ 1.º O inventário a que se refere este artigo foi elaborada por delegados do primeiro outorgante e do segundo outorgante e o terceiro outorgante aceita-o desde já, uma vez que esteja actualizado pelo segundo outorgante com referência à data em que o terceiro outorgante tomar posse da linha cuja exploração lhe é concedida por este contrato.

§ 2.º Terminada que seja a concessão da exploração proceder-se há de fórma idêntica à valorização das existências e encomendas, que serão pagas pelo primeiro outorgante ao terceiro outorgante.

Art. 13.º Os pagamentos ao primeiro outorgante, a que se refere o artigo anterior, poderão ser feitos no prazo maximo de dois anos, em prestações iguais e trimestrais, que vencerão o juro equivalente à taxa de desconto do Banco de Portugal, mediante garantia.

§ único Essa garantia poderá ser entrega de letras avallizadas por um Banco de reconhecido crédito, ou entrega de obrigações de juro fixo do terceiro outorgante, que serão aceites com a margem de 10 por cento pela média da cotação

do mês anterior ao da data do depósito a efectuar, deduzido o valor actual do primeiro cupão a pagar, à taxa do desconto que vigorar no Banco de Portugal, ou qualquer outra garantia que o primeiro outorgante julgue suficiente.

Art. 14.º O primeiro outorgante assume todos os encargos financeiros provenientes de actos já realizados, ou em curso por intermédio da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e suas direcções subordinadas, devendo porem o terceiro outorgante satisfazer às obrigações que lhe são impostas pelos artigos 11.º, 12.º e 13.º, quanto à linha que fica a seu cargo.

Art. 15.º O pessoal que pertencia aos Caminhos de Ferro de Estado e que à data deste contrato esteja affecto aos serviços da linha traspassada ao terceiro outorgante por ter sido escolhido, nos termos do contrato de 11 de Março de 1927, para fazer parte do pessoal segundo outorgante poderá provisoriamente ficar ao serviço do terceiro outorgante, mas no prazo maximo de um mês deverá apresentar-se no segundo outorgante para este lhe dar immediata colocação nos serviços das linhas a seu cargo.

§ único. Enquanto estiver ao serviço do terceiro outorgante este pessoal será por elle pago e conservará os mesmos vencimentos e regalias que o segundo outorgante lhe tiver fixado.

Art. 16.º O terceiro outorgante compromete-se a fazer os transportes de interesse público em harmonia com as leis em vigor que os regulam, e a conceder na linha traspassada os passes e reduções de que actual e legalmente gozam as entidades officiais nas linhas que já exploram.

Art. 17.º De harmonia com o disposto no artigo 9.º pertence ao terceiro outorgante conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como o material fixo e circulante em perfeito estado de prestar serviço, fazendo para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias.

§ 1.º Se o não fizer será avisado pelo primeiro outorgante, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para proceder a tais reparações dentro de um prazo conveniente marcado pela referida Direcção Geral.

§ 2.º Findo esse prazo e não estando em curso a satisfação da reclamação do primeiro outorgante, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua ordem e de conta do terceiro outorgante, que pagará as despesas com elas realizadas e as que pelo seu procedimento tiverem sido motivadas, podendo o primeiro outorgante, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, apropriar-se das receitas necessárias para cobrir o seu crédito se o terceiro outorgante fôr remisso em o satisfazer.

§ 3.º Este procedimento coercivo não obsta às mais sanções a que pela legislação geral fica o terceiro outorgante sujeito.

Art. 18.º O material circulante deverá, em regra, ser adstrito à respectiva linha, podendo, contudo, circular livremente em todas as linhas exploradas pelo terceiro outorgante e, mediante prévia justificação e aprovação do primeiro outorgante, ser deslocado permanentemente para qualquer delas.

§ 1.º Para efeito deste artigo entende-se por deslocação permanente aquela que dê lugar a uma ausência consecutiva da rede titular superior a um mês para as locomotivas e carruagem e a três meses para os outros veículos.

§ 2.º A permanência em reparação em qualquer officina não é contada para o cômputo da ausência a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 19.º Dando-se o caso da interrupção total ou parcial da exploração da linha traspassada, o primeiro outorgante providenciará para que a dita exploração continue por conta do terceiro outorgante e intimá-lo há immediatamente para que ele se habilite a cumprir as obrigações desse contrato no prazo de sessenta dias.

§ 1.º Se findo esse prazo, contado da data da intimação, o terceiro outorgante não estiver apto a reassumir a exploração da linha traspassada pelos seus próprios meios e nos termos deste contrato, incorrerá, por esse facto, na pena de rescisão do mesmo, perdendo o direito a todas as concessões que por este contrato lhe são ou tiverem de ser feitas, e o primeiro outorgante entrará immediatamente na completa posse da linha da sua exploração, sem indemnização alguma para o terceiro outorgante, salvo o disposto nos artigos 12.º e 22.º

§ 2.º Ficam excluídos das disposições deste artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 20.º A linha cuja exploração é traspassada poderá ser ocupada militarmente e explorada directamente pelo primeiro outorgante, sempre que assim se torne necessário para a defesa nacional.

§ único. Neste caso o terceiro outorgante receberá uma participação dos lucros correspondente à média dos três últimos anos de exploração, pelo tempo que durar essa ocupação, tendo em conta qualquer aumento de linhas que se tenha dado.

Art. 21.º As novas construções de linhas e ramais já classificados, ou que o venham a ser, como afluentes da linha traspassada, financiadas pelo Fundo especial de caminhos de ferro, serão objecto de concurso público, cabendo o direito de opção ao terceiro outorgante.

Art. 22.º As obras complementares de primeiro estabelecimento, a primeira renovação da parte metálica da via, incluindo pontes para a linha já em exploração que necessitem de ser renovadas dentro do prazo de quinze anos, e a aquisição do material circulante necessário ao desenvolvimento do tráfego, serão custeadas pelo Fundo especial de caminhos de ferro, quer directamente, quer garantindo empréstimos para tal fim negociados pela entidade administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro ou pelo terceiro outorgante, mediante aprovação governamental.

§ 1.º Os materiais retirados na renovação indicada neste artigo ficarão pertencendo ao primeiro outorgante.

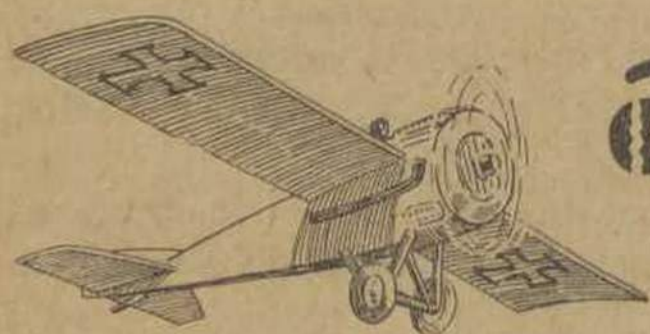
§ 2.º A execução das obras complementares e aquisição do material metálico da via, incluindo pontes, e do material circulante, poderão ser feitas por iniciativa do primeiro outorgante ou mediante requisição justificada do terceiro outorgante aprovada pelo primeiro outorgante, com prévio parecer favorável das instâncias officiais que por lei devem ser consultadas.

§ 3.º Dando-se o caso de não poder o fundo especial de caminhos de ferro custear obras ou aquisições de material que sejam julgadas urgentes para uma boa exploração da rede ou para permitir o incremento de tráfego que possivelmente seja desviado para outra linha ou vias de comunicação diferentes, se houver demora na execução do projecto ou na compra do material, poderá o terceiro outorgante, com prévio acôrdo do primeiro outorgante, fazer de sua conta tais obras ou aquisições, considerando-se essa despesa como um empréstimo feito ao primeiro outorgante, que vencerá juro simples correspondente à taxa de desconto do Banco de Portugal e será amortizado em um prazo máximo de quinze anos, por meio das disponibilidades do Fundo especial, se as houver, ou por encontro na repartição dos lucros líquidos em caso contrário.

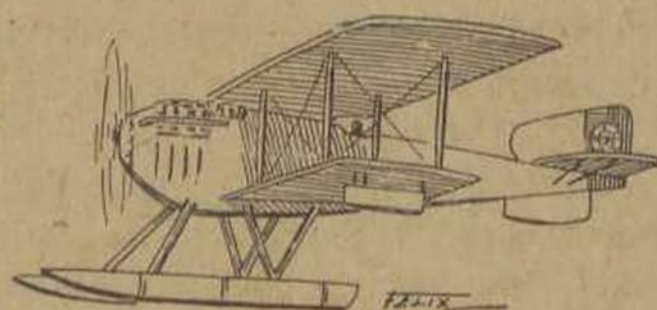
§ 4.º Dando-se o termo ou rescisão da concessão durante a amortização de empréstimos contraídos nestas condições, o primeiro outorgante satisfará as prestações e juros em dívida, independentemente do disposto nos artigos relativos à entrega de instalações e material no fim da concessão.

Art. 23.º Enquanto se mantiver em vigor a actual tarifa de despesas accessórias as emprêsas contratantes comprometem-se a não cobrar do público mais do que actualmente pelas operações de tranbordo, de evoluções em anobras da estação de Livração.

(Continúa)



aviacão



OS GRANDES "RAIDS,, AEREOS

PELA Camara Italiana de Comercio de S. Paulo foi elaborado um regulamento para o concurso do premio de aviação «De Pinedo» instituido pela mesma camara, regulamentado e aprovado pelo Ministerio de Aeronautica da Italia, que é do teor seguinte:

«Art. 1.º Por iniciativa da Camara Italiana de Comercio, em São Paulo, e sob o alto auspicio de Sua Ex.ª o Embaixador da Italia no Brazil, é instituido um «Premio De Pinedo», de 500.000 liras (importancia que se acha depositada na Real Embaixada da Italia no Rio de Janeiro) para uma prova destinada a demonstrar a possibilidade das rapidas e praticas comunicações aereas entre a Italia e o Brazil.

Art. 2.º O «Premio De Pinedo» será conferido ao aviador italiano ou de qualquer outra nacionalidade, que, com o aparelho e com motores de ideação e de construção italiana, empregar o menor tempo, proporcionalmente ao maximo estabelecido na travessia das costas continentaes da Italia ás costas continentaes do Brazil, no termo maximo fixado para o presente concurso.

Art. 3.º As ilhas dos dois paizes não estão consideradas, para os efeitos da prova, como ponto de partida ou de chegada, mas sómente como escalas.

Art. 4.º O tempo maximo, durante o qual deverá ser realizada a travessia, contar-se-á desde o momento da partida das costas do continente da Italia até á chegada, em vôo, ás costas do continente brasileiro e está fixado em 96 horas, se a travessia fôr realizada em hydro-avião; 60 horas, se a travessia fôr realizada com aparelho terrestre.

Art. 5.º E' deixada aos concorrentes a livre escolha do ponto de partida da península da Italia e do ponto de chegada ás costas brasileiras, como tambem os pontos de escala.

Art. 6.º De acordo com os fins de demonstrar a praticabilidade comercial, em que se inspira a prova, os concorrentes deverão trazer a bordo não menos de duas pessoas, além do comandante e um peso morto de 500 kilos. Ficam excluidos destas condições os aparelhos que realizarem a travessia Italia-Brazil em uma unica etapa.

Art. 7.º E' deixada aos concorrentes a liberdade de aplicar nos seus aparelhos quaesquer instalações que julgarem vantajosas para os fins do bom successo da empreza.

Art. 8.º O concurso considerar-se-á aberto da data da publicação do presente regulamento, que será tornado publico ao mesmo tempo, por meio da imprensa dos dois paizes. O concurso deverá realizar-se até 31 de Dezembro de 1928.

Art. 9.º Os concorrentes terão pleno direito de participar na prova com uma ou mais tentativas (desde que sejam realizadas dentro do periodo acima) mudando, querendo, em caso de novas tentativas, o typo do aparelho.

Art. 10.º Ainda ficando estabelecido que, para os efeitos do concurso, o tempo para a travessia será calculado desde a hora da partida da Italia até á hora da chegada ás costas do Brazil, todavia, para os fins de italianidade e de propaganda comercial, nos quaes a iniciativa está inspirada, é condição obrigatoria para todos os concorrentes de fazerem escala nas seguintes localidades: Recife, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, Florianopolis, Rio Grande, Porto Alegre, Santos e São Paulo, desde que seja possivel a amerissagem ou a aterrisagem do aparelho, segundo se trate de hydro-avião ou aeroplano.

Art. 11.º Qualquer que seja o exito da sua participação na prova, os concorrentes não terão direito a nenhuma indemnização por qualquer titulo. Os concorrentes ficarão todavia isentos de qualquer despeza de estada durante o periodo da sua necessaria permanencia no Brazil.

Art. 12.º Os concorrentes deverão, um mez antes de iniciar o seu *raid*, por intermedio da Real Embaixada no Rio de Janeiro, declarar ter tomado conhecimento das condições estabelecidas no presente aviso e de se conformar estritamente e sem reserva alguma com as mesmas. Os concorrentes serão obrigados ainda a comunicar á Camara Italiana de Comercio de S. Paulo;

a) o typo, o nome do aparelho de que pretendam servir-se, a marca dos motores applicados ao mesmo, e tambem o numero d'elles e a sua potencialidade;

b) a descrição exacta e tecnica de todos os caracteristicos especiaes do aparelho, a autonomia de que é dotado, juntando as photographias do mesmo e dos motores;

c) o nome e apelido, idade, posto ou titulo do aviador concorrente, como tambem da equipagem, com as respectivas photographias;

d) o ponto e o dia da partida, para todas as opor-

tunas e necessarias constatações por parte das autoridades ou comissões competentes;

e) as escalas que pretendem realizar e o ponto escolhido para a chegada ao Brazil.

Art. 13.º A Camara Italiana de Comercio, com prévia aprovação de Sua Ex.^a o Embaixador, nomeará uma comissão tecnica para a verificação dos resultados do concurso e a adjudicação do premio. O premio de 500.000 libras será entregue ao vencedor por intermedio da Real Embaixada da Italia no Rio de Janeiro.

Art. 14.º De acordo com as deliberações da Camara Italiana de Comercio, de 6 de Maio de 1927 passado, todos os aviadores participantes da prova, que realizarem a travessia aerea das costas da Italia ás costas do Brazil serão inscritos entre os socios honorarios da Camara Italiana de Comercio e receberão o diploma e a medalha de ouro relativa.

Art. 15.º Caso, ao vencer o termo da prova, nenhum concorrente se tenha apresentado ou tenha conseguido o premio. Sua Ex.^a o Embaixador da Italia no Rio de Janeiro, consultada a Camara de Comercio Italiana de S. Paulo, terá a faculdade de prorogar o dito termo, notificando se fôr necessario, as condições da prova.»



O desenvolvimento dos Caminhos de Ferro nas Colónias Italianas

Um jornal italiano publica as seguintes notas sobre o desenvolvimento dos Caminhos de Ferro nas suas Colónias:

«As linhas concluidas em 30 de Junho de 1926 na Tripolitania partem da capital, Tripoli, para os seguintes destinos: Tagiura, Ain Zara, Porto, Zuara, Henseir, e Abiad, Cave Gheran e Campo de Aviação. A linha Tripoli-Henseir e Abiad é, todavia, limitada ao trecho Tripoli-Azizia.

A construção do primeiro trecho desta rede data de 1912; os terrenos atravessados são em geral arenosos e as obras de artes raras. A construção destas linhas não apresenta nenhum interesse particular.

As vias-férreas projectadas são as seguintes: a linha para Le Gebel, a linha de Tagiura a Homs, que continuará a de Tripoli a Tagiura, ao longo da costa, a linha Cusbat-Tarhuma e, em ultimo logar, o prolongamento da rede de Zuara até á fronteira da Tunisia. Aqui, porém, uma dificuldade se vai opôr á junção das redes da Tunisia e da Tripolitania. Com efeito, as vias francezas são de um metro de largura, quando a colonia italiana só as tem de 0,95. Isto será certamente um obstaculo ás vantagens económicas que a união das duas redes prestaria á França e á Itália.

Na Cyrenaica a rede está menos desenvolvida. Da capital partem duas linhas: a linha Bengasi-El Regi-

na-El Abiar, de 60 quilómetros de extensão, com um ramal de Regina para Forte, e a linha Benghasi-Soluk, de 56 quilómetros de extensão.

A linha El Abiar-Merg, de 50 quilómetros, está em construção, em prolongamento da linha Benghasi-El Abiar.

Foi em 1914 que se explorou a primeira linha ferrea nesta colonia. A sua construção foi, porém, mais difficil do que na Tripolitania, em consequência do accidentado dos terrenos. Actualmente está ali um comissão encarregada de estudar o traçado da linha Merg-Cirene-Derna, que ligará á capital a pequena cidade de Derna.

Na Erythrée, a primeira linha (Massana-Ghinda-Asmara) data de 1911. E' bastante acidentada, pois, partindo do nível do mar, vai ter á capital da colonia que fica a uma altitude de 2.400 metros. O seu desenvolvimento é de 120 quilómetros, com um declive quasi constantemente igual de 3 % no trecho Ghinda-Asmara.

Actualmente, a linha Asmara-Cheren, de 104 quilómetros, e o trecho Cheren-Mai Adarti Agordat, de 59 quilómetros, estão também em exploração. A próxima inauguração do segundo trecho Mai Adarti-Agor-dat, de 41 quilómetros, completará esta importante rede de penetração da colonia.

A rede da Erythrée, também de 0,95, como em todas as colonias italianas, é rica em obras de arte, especialmente viadutos.

A colonia de Somalis foi a ultima onde a Itália fêz construir caminhos de ferro, datando efectivamente de 1923 o primeiro trecho inaugurado. Actualmente a linha Mogadiscio-Algoi-Bivio Adalei, de 70 quilómetros, está em plena exploração.

Acha-se em construção o prolongamento até á vila Duque dos Abruzios e em estudos a linha Mogadiscio-Afgoi-Baidon, que será para esta colonia uma excelente linha de penetração.

AÇO

Silico Manganese para molas de automoveis

Aço oitavado

Limas

Inglesas de 1.^a qualidade



MARCA DA FABRICA

Dos afamados fabricantes

Cammell Laird & Co. Ltd.

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

Representante: HERBERT CASSELS, J.^{or}

Rua 24 de Junho, 56 — Telef. C. 3256

Viagens e Transportes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Exploração — Serviço de Tráfego

Na tarifa de camionagem combinada com a Empresa de Transportes Peniche, Ltd., em vigor desde 15 de Dezembro ultimo e publicada no n.º 960 da Gazeta de 16 de Dezembro do ano findo, saíram alguns erros tipográficos que é preciso corrigir.

Assim:

— na primeira linha do artigo 7.º, onde se lê «*os Artigos 16.º e 17.º*», deverá lêr-se «*os Artigos 5.º e 6.º*»;

— na quarta linha do § 4.º do Artigo 18.º, onde se lê «*nos §§ 1.º e 2.º*», deverá lêr-se «*nos §§ 1.º e 3.º*».

Sirva-se V. S.ª fazer as correspondentes rectificações, cortando com traços a tinta os citados numeros impressos na mesma tarifa e fazendo as competentes emendas à pena.

Serviço combinado com a Empresa de Transportes entre Carregado e Alemquer

Aviso ao Publico

(26.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 102)

Camionagem entre a estação do Carregado e a vila de Alemquer

A partir da data do presente e em virtude de se encontrar reparada a estrada entre a vila de Alemquer e a estação de Carregado, fica restabelecido o serviço de venda de bilhetes e expedição de bagagens de ou para o Despacho **Alemquer-Central**, previsto na tarifa de camionagem em vigor desde 1 de Julho de 1926 e que se encontrava em suspenso em consequencia do mau estado da referida estrada.

O presente anula e substitui o Aviso ao Publico A. n.º 148 de 24 de Dezembro de 1927.

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A. n.º 155

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.067

Aditamento á Classificação Geral

De harmonia com a Portaria n.º 5:283 de 22 de Março de 1928, a partir de 20 de Abril de 1928 a Classificação Geral para o transporte em pequena velocidade, de mercadorias, animais e veículos, em applicação desde 26 de Fevereiro de 1923, é alterada como segue:

| NOMENCLATURA | Tarifa geral Classe ou Capítulo | Tarifa especial n.º 1 | | | | Tarifa geral ou especial | | |
|---|------------------------------------|-----------------------|----------------------------------|------------------|---------------|--------------------------------------|--|--|
| | | Capítulo | Tabela de aplicação geral—Número | Preços especiais | | Mínimo de peso ou quantidade a taxar | Carga mínima de vagão completo ou pagando como tal | Notas a consultar no fim desta classificação |
| | | | | Zona | Tabela número | | | |
| Cartuchos p. ^{as} armas de fogo, carregados..... | — | II (c) | 3 | — | — | Kg. ^s 100 | Ton. ^s 2 | 2 |

Lisboa, 14 de Abril de 1928.

O Director Geral da Companhia
(a) Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.171/520

Horário dos Comboios

1.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 186 - 4

Linha de Vendas Novas

A partir de 25 do corrente circularão na linha de Vendas Novas dois novos comboios regulares de mercadorias, que farão serviço de passageiros das 3 classes, sendo as suas marchas as seguintes:

Comboio n.º 2803 — Mercadorias — 1.ª, 2.ª e 3.ª classes

| | | |
|---------------------------------|----|---------|
| Setil. | P. | 21 — 05 |
| Morgado (apeadeiro) | " | 21 — 15 |
| Muge | " | 21 — 29 |
| Marinhaes. | " | 21 — 45 |
| Agolada (apeadeiro) | " | 22 — 24 |
| Coruche | " | 22 — 57 |
| Quinta Grande | " | 23 — 08 |
| S. Torcato (apeadeiro). | " | 23 — 46 |
| Lavre | " | 0 — 02 |
| Canha | " | 0 — 23 |
| Vendas Novas. | C. | 0 — 59 |

Comboio n.º 2804 — Mercadorias — 1.ª, 2.ª e 3.ª classes

| | | |
|----------------------------------|----|--------|
| Vendas Novas | P. | 3 — 40 |
| Canha | " | 4 — 11 |
| Lavre | " | 4 — 28 |
| S. Torcato (apeadeiro) | " | 4 — 47 |
| Quinta Grande | " | 5 — 15 |
| Coruche | " | 5 — 50 |
| Agolada (apeadeiro) | " | 6 — 07 |
| Marinhaes. | " | 6 — 41 |
| Muge | " | 7 — 01 |
| Morgado (apeadeiro). | " | 7 — 12 |
| Setil. | C. | 7 — 22 |

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 504

ARREMAÇAÇÕES

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma -- Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Venda do lixo proveniente da limpeza das estações de Porto-S. Bento, Campanhã, Rio Tinto, Ermezide e Tua

Até ao dia 25 do corrente mês, de Fevereiro, pelas 13 horas, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigida à Direcção Geral em Lisboa, estação de Santa Apolonia.

No envólucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte:

« Proposta para a compra do lixo da estação de.....
produzido até 31 de Dezembro de 1928 »

Os proponentes deverão estipular claramente o preço oferecido pelo lixo e terão de fazer a declaração de se conformarem com as bases abaixo designadas. Todas as propostas que não satisfaçam as condições acima indicadas e que não se conformem com as bases referidas, serão consideradas nulas.

As bases são as seguintes:

1.^a

O lixo será amontoado onde não cause prejuízo para a Companhia nem dificuldades para a execução do serviço da estação e deve ser levantado pelo concessionário logo que pelo chefe da estação lhe seja determinado.

2.^a

O concessionário obriga-se a retirar por sua conta o lixo da estação no prazo de 5 dias após o aviso do chefe da estação.

3.^a

Se o lixo não for retirado dentro do prazo estipulado na base segunda, ficará vencendo armazenagem em harmonia com a respectiva tarifa, por conta do concessionário.

4.^a

O pagamento será feito adiantadamente por uma só vez, logo que seja notificada a adjudicação.

Lisboa, 11 de Fevereiro de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

LEILÃO

Em 7 de Maio p.^o f.^o e dias seguintes, ás 11 horas na Estação desta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Público A n.^o 134 de 25 de Julho p.^o p.^o, do Artigo 114.^o da Tarifa Geral e do Artigo 9.^o da Tarifa de Despesas Acessórias, proceder-se-ha á venda em haste publica de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirá-los, pagando o seu débito á Companhia, pelo que terão de dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 5 do mesmo mez, das 10 ás 17 horas.

O leilão realisa-se no Armazem situado ao fim do molhe n.^o 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na Rampa da Calçada de Santa Apolonia, defronte do gradeamento.

Lisboa, 19 de Abril de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL

Caixa de Reformas e Pensões

Editos de 30 dias

A contar da publicação do presente anuncio, correm editos de 30 dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de José Mendes Ayres fiel ajudante de Lisboa P., Divisão de Exploração, reformado n.^o 396, á pensão de sobrevivencia por elle legada, como Contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 1887, concorrendo á sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de sua viuva Judith Thomaz Nogueira Soares.

Findo este praso será tomada deliberação, na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos.

Lisboa, 18 de Abril de 1928.

O Chefe do Serviço da Contabilidade Central
M. Barqueira

OS NOSSOS MORTOS

Augusto Guedes d'Azevedo Coutinho

Faleceu no dia 3 de Março em Esmoriz o sr. Augusto Guedes d'Azevedo Coutinho, estimado sub-chefe de serviços da Companhia Portuguesa, e tio do nosso amigo e assinante sr. Bernardino Coutinho Fonseca.

A' enlutada familia enviamos sentidas condolencias.

Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os numeros 961 e 963 de 1 de Janeiro e de 1 de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-los teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

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

DA



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos

dos

Açores e da Madeira
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração
de

cotados escritores

REDACÇÃO E
ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE
KEATING

MATAN



DEPOSITO PARA REVENA

103, Rua dos Figueiros, 15
TEL-C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fabricas Mecanicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa
do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara—LISBOA

Sêda para onde deve ser dirigida toda
a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante
em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta
20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Sêca, 7
Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.ª

Secção de Tipografia, Encadernação
e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para
pintura a oleo e aguarela

Grande variedade em objectos para
escritorio, livros para escritorio
e escolares, estojos para desenho,
papeis para flores e muitos outros
artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040—LISBOA

TINTURARIA Cambournac

11 L. da Annunciada, 12 -- 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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