

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O:

Vai ser demolido o muro que separa a Alfandega
da nova estação do Sul? por CARLOS D'ORNEL-
LAS. — Caminhos de Ferro, pelo Eng.^o J. FER-
NANDO DE SOUSA. Parte Oficial. — A viagem
do «NODDESKALLEN», por LOPES DE AN-
DRADE. — Baía do Funchal. — Bases para a or-
ganização dos novos Estatutos da C. P. —
Correios, telegrafos e telefones. — Viagens de «Fim
de semana». — Ha quarenta anos. — Tomas Edison.
— Engenheiro Fernando de Sousa. — Imprensa. —
O grande industrial Henry Ford. — Ecos e co-
mentários. — Junta Autónoma das Estradas. —
:—: :—: :—: Linhas estrangeiras :—: :—: :—:

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha (») pesetas.	35.00
França (») francos.	100
Africa (»)	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.^o

Telefone PBX 20158
DIRECÇÃO 27520

Vai ser demolido o muro que separa
a Alfandega
da nova estação do Sul?

A propósito do muro que separa a estação do Sul, dos terrenos da alfandega e que até certo ponto tapa o edifício da mesma, o «Diário de Notícias» protestou, tendo recebido da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro a seguinte carta:

«Ex.º Sr. — Tendo sido publicado na primeira página do jornal de que V. é muito digno d'rector, um artigo em que se chama a atenção de quem competir para o facto de se estar a construir no terrapleno da Alfandega um muro que impedirá que o edifício da estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste em construção, seja visto do Terreiro do Paço, artigo acompanhado de uma fotogravura em que por extraordinário acaso resulta parecer que o muro tem a altura da estação, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que está executando as obras no local, esclarece:

1.º — Que o muro que se está construindo não tem a altura da estação, mas 4 metros.

2.º — Que a sua construção foi imposta pela Direcção Geral das Alfandegas, que não consentiu que para o lado do edifício da estação, a vedação fosse feita com gradeamento.

3.º — Que a vedação em construção se compõe de uma parte em muro voltada para o edifício da estação e em estilo semelhante ao desta, e de uma parte em gradeamento voltada para o Terreiro do Paço, em que se procurou seguir as linhas arquitetónicas das cantarias e gradeamento do monumento de D. José, segundo projecto elaborado por esta Direcção Geral e que mereceu a aprovação do Conselho Superior de Obras Públicas e do Conselho de Arte e Arqueologia.

4.º — Que o obstáculo causado á perspectiva do edifício, não será o que se receia no artigo ou o que se deduziria da fotogravura, mas o que se pode verificar no «croquis» junto.
— Saúde e Fraternidade — Lisboa, 21 de Outubro de 1931.
... Sr. Director do «Diário de Notícias». — O director geral, A. A. Sousa Rego.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro que fez tudo quanto lhe foi possível para remover todas as dificuldades que lhe surgiram e que lhe foram impostas pelo Ministério das Finanças, em virtude das reclamações apresentadas pela Direcção Geral das Alfandegas, no intuito de ser agradável, ilucidando o «Diário de Notícias», enviou a carta que acima publicamos que, não merecia ser publicada com o acréscimo de «historietas» incapazes de fazer rir pessoas de critério.

Se a Direcção Geral estivesse à espera que a exigência da D. G. das Alfandegas fosse posta de parte para se construir a estação, também seria muito certo que não eram ainda os olhos dos nossos netos ou mesmo bisnetos que veriam o edifício a inaugurar muito breve.

Mas tudo se pode dizer desde que não falte a diplomacia e não se meta a ridículo entidades que, pela força das circunstâncias tem de fazer aquilo que lhes é indicado.

Se o «Diário de Notícias» em lugar de embandeirar em arco com o «grande acontecimento» procurasse informar-se dos motivos que originaram a construção do muro que também não agradou à D. G. dos C. F. fazê-lo, mas que teve que ser, então estava justificado em parte o ataque de morte à D. G., mas assim... não percebemos.

O muro está quasi concluído e não tapa a estação. Tem simplesmente quatro metros de altura e interiormente tem reservados espaços para «panneaux» em azulejo que são destinados a publicidade cujo produto reverte a favor da Caixa de Reformas e Pensões do pessoal dos C. F. do S. S.

E assim com este muro que não é nenhuma obra de arte fica separada a nova estação do Sul d'aquela série de gaivotas indecentes e imundas e armazéns de ferros velhos que a alfandega reserva como reliquias... de mau gosto.

Se mais tarde a Alfandega se resolver a remover d'ali aqueles armazéns de lixo e pagar a despesa feita com o muro — o que monta a umas duzias de contos — é natural que se faça o gradeamento em redor da nova estação que também não agrada a muita gente.

Várias pessoas tem visitado a nova estação do Sul e o tão falado muro, incluindo os srs. Ministro do Comércio e Finanças que o não acharam monstruosidade digna de ir para o Jardim Zoológico.

CARLOS D'ORNELLAS.

CAMINHOS DE FERRO

A GARANTIA DE ANUIDADE E O D. 13.829

Pelo Eng. J. FERNANDO DE SOUSA

TOMEI a iniciativa de elaborar e propôr em 1926 ao sr. Coronel Passos e Sousa, Ministro do Comercio, um projecto de decreto regulador das concessões de caminhos de ferro, e no qual se providenciasse sobre a revisão do plano geral da rede e a criação e gerencia de um fundo especial destinado a prover os encargos da construção de novas linhas.

Acompanhava-o extenso relatorio em que se justificava o sistema proposto.

O sr. Tenente Coronel Carvalho Teixeira, que sucedeu ao sr. Passos e Sousa, mandou examinar o projecto por uma comissão e em seguida pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, de que fui relator.

Promulgou-se afinal o D. 13.829, de 17 de junho de 1927, precedido do relatorio, que eu elaborara.

Creio pois poder frisar o pensamento em que se inspirou esse diploma basilar da acção da Ditadura em matéria de fomento ferroviário.

Reconheceu-se a necessidade de apertar as malhas da rede e deu-se preferencia ao sistema, sancionado pela experiência, de concessões com o auxilio de garantia de anuidade, a qual constituiria encargo do fundo especial.

O propósito fundamental do decreto era pois o recurso ás garantias do juro, (cujos excelentes resultados o relatorio evidenciava) em termos de fortalecer o credito das empresas.

Diz o relatorio:

«A garantia deve recair sobre o custo global, tendo por limite o orçamento do projecto feito sem preocupações abusivas e compreendendo os juros intercalares durante a construção, encargo inevitável. Deve-se ainda atender, como faz a lei espanhola de caminhos de ferro secundários, ás inevitáveis despesas de constituição do capital, que avolumam o custo das linhas.

E preciso que a taxa de juro garantido corresponda à situação dos mercados financeiros e que além do juro se tenha em conta a amortização, garantindo-se pois a anuidade e não sómente o juro.

Finalmente no cálculo da receita líquida devem-se levar em conta as despesas efectivas devidamente fiscalizadas, encontradas com as receitas efectivas, em vez de se adoptar um coeficiente de exploração variando com a receita e cujas graduações é difícil, hoje mais do que nunca, adaptar de antemão á realidade.

Além da anuidade do capital imobilizado na construção, obtido mediante acções e obrigações, deve-se assegurar remuneração, embora modesta, a um certo capital circulante, indispensável para adiantamentos á exploração sob a forma de reservas de materiais de consumo.

Nestes termos, quer as actuais empresas, a cujo grupo de linhas se venham juntar novos complementos, quer as que se constituam de novo, têm a certeza de poder remunerar o capital pela garantia efectiva do juro, isento de aleatórios encargos de tributação.

Os resultados benéficos para a economia do País e a repercussão, nas receitas do Tesouro, do aumento de matéria tributária pelas facilidades de circulação justificam plenamente os adiantamentos, feitos pelo Estado, de recursos que dos caminhos de ferro provêm, sem afectar a sua situação financeira actual.

As obras complementares de conta de estabelecimento representam um aumento de capital, devendo pois ser acrescentadas a este para os efeitos da anuidade garantida. Quanto ás despesas excepcionais de reparação, que pela sua magnitude perturbariam a normalidade de proporção entre receitas e despesas, convém dividí-las por mais de um exercício, como é prática recomendável de contabilidade».

Como se vê por estas transcrições, era propósito do legislador incluir no capital garantido todas as despesas da constituição da empresa, juros intercalares e custo da construção, que abrange o do material circulante.

E não se diga que o custo deste não é compreendido sob o vocabulo *constução*, pois o art. 48º do decreto, que manda tomar para base da anuidade o custo efectivo da construção,

acrescido de juros intercalares e 5% para despesas de constituição, é completado pelo § 2º, que manda deduzir do custo da linha o do material fixo e circulante, quando seja fornecido pelo Estado.

Mais ainda: ás obras e *aquisições* complementares, que hajam de ser lançados á conta de estabelecimento, torna-se extensiva a garantia de anuidade.

E por fim, quando as empresas, com ou sem garantia, careçam de emitir obrigações, cujo prazo de amortisação excede a data do termo da concessão, o governo assume o encargo ulterior da anuidade, visto suceder-lhes na posse das linhas (art. 37º).

E' o Estado o primeiro interessado no robustecimento do credito das companhias e na boa aceitação das obrigações por elas emitidas. O preço de emissão aproximar-se-á do nominal ou igualá-lo-á até e a taxa de juro poderá descer.

A anuidade será reduzida e portanto menor quantia terá de ser adiantada para seu complemento.

Ora o capital retrae-se, quando não tenha diante de si a garantia integral da anuidade. Deve dar-lha o Estado, parte directamente pelo complemento abonado, parte avalisando, por assim dizer, a contribuição da empresa, representada pela receita líquida. Se ela a não afectasse a esse destino, o Estado achar-se-ia perante a infracção do contracto, cuja sanção pôde ir até caducidade declarada e á posse da linha.

Segundo a economia do decreto, se não houver receita líquida, o adiantamento, aliás reembolsável, do Estado igualará o total da anuidade. O que nunca fará é cobrir o déficit de exploração, se o houver.

Porque não ha de pois o Estado declarar bem categoricamente que ha garantia integral da anuidade ás obrigações, cuja emissão é previamente autorizada por ele e animar assim o capital a acudir ao apelo que se lhe dirige?

E não se objecte que no caso de se tornar efectivo o adiantamento integral da anuidade, a operação é lesiva para o Estado.

A linha ferrea não deixa de ter grande utilidade social apesar de não haver receita líquida. Estimula o desenvolvimento económico da região, creando nova matéria colectável; assegura ao Estado notaveis economias em transportes de serviço além da receita directa do imposto ferroviário, e enriquece com o seu tributo as linhas de que é afluente.

Mesmo nesse caso raro de não haver receita líquida, está em condições superiores ás das estradas construídas á custa do Estado, que tem de prover ainda á sua conservação e reparação cada vez mais dispendiosas e que delas não aufere receitas directas, a não ser a tributação da gazolina e pneumáticos, em que avulta a parte da circulação urbana.

* * *

O D. 13.829 preparado com a colaboração de todos os elementos que nela tinham de intervir e que votaram as suas disposições no Conselho Superior, foi, desde logo e antes de qualquer experiência, combatido.

Alegava-se a impossibilidade de fiscalizar o custo efectivo da construção e da exploração sem inumeros vexames e peias para as empresas. O que se faz corretamente e sem embarracos de fiscalização mesquinha em dezenas de milhares de quilometros da rede francesa não podia ser feito entre nós!

Suscitou-se pois um projecto de remodelação ao D. 13.829, no qual o orçamento aprovado substituia o custo efectivo da

construção e as despesas de exploração eram determinadas *a priori* por um coeficiente fixado nos contractos.

A custo consegui no Conselho Superior que esse coeficiente fosse sujeito a revisão por acordo das duas partes contratantes, pois é impossível, mormente na incerteza dos tempos actuais, estipular de antemão um coeficiente que se mantenha invariável durante os largos anos da concessão.

E' razoável que dois associados revejam de tempos a tempos segundo as circunstâncias ocorrentes o pacto social para a elas acomodar, actualizando-o.

Esse concreto da associação entre o Estado e uma empresa que vem inverter avultados capitais no domínio público mediante adiantamento reembolsável, parcial ou total da anuidade garantida era por vezes menosprezada.

Outras inovações infelizes e extravagantes, a meu ver foram introduzidas por maioria no projecto, como, por exemplo a distância da linha construída com o produto de obrigações, e do material circulante adquirido com o das acções.

Esse projecto pendente ainda hoje de aprovação do governo passou a ser desde logo como que *lei mental* origem de peias a concessões feitas nos termos da lei vigente.

Assim, a da linha de Cantanhede, feita por decreto de 15 de novembro de 1926, que deixava o seu carácter definitivo dependente da aprovação do respectivo contrato geral devia ser desde logo celebrado mediante decreto com força de lei, ou aguardar a promulgação do D. 13.829, essa preparação ficou letra morta até hoje. A muito custo se conseguiu agora a concessão provisória, já antes feita, do troço da estação de Aveiro à ria em condições inteiramente diversas das da lei vigente.

As concessões da Companhia do Norte alvo de contradição, foi forma que importa recordar, pois se prende com a garantia das obrigações.

* * *

Por D. n.º 12.568 de 26 de outubro de 1926, foi concedida a linha da Trofa à Senhora da Hora à Companhia resultante da fusão das da Povoa a Guimarães, com obrigação de transferir para leito próprio o troço de Lousada à Trofa, comum às linhas do Minho e de Guimarães. Devia ainda alargar para 1^m a linha da Povoa.

Garantia-se o juro de 9% ao custo efectivo da construção. Para determinar o complemento que o Estado teria de adiantar englobavam-se todas as receitas líquidas da Companhia, com dedução dos encargos financeiros e do dividendo de 10% das acções existentes. A diferença para o juro garantido era adiantada pelo Estado à taxa de 7%.

O art. 2.º do decreto estatua a unidade de administração e exploração da rede das linhas secundárias do Minho, tendo por núcleo as da Povoa e de Guimarães, ligadas pelo novo troço concedido.

Este decreto dimanara do minucioso parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, datado de 28 de setembro de 1926.

O sistema adoptado, que era, nas suas linhas gerais, o do projecto de que saiu o D. 13.829, simplificava a contabilidade técnica e a estatística das linhas e aproveitava para ocorrer aos encargos da nova linha, o tributo do tráfego por ele trazido às linhas em exploração.

Assegurava ao mesmo tempo remuneração, não só às obrigações, como às acções, que já a tinham, robustecendo assim o crédito da Companhia, com vantagem das futuras emissões.

Veiu a seguir o D. 12.988 de 23 de dezembro de 1926 juntar à concessão feita pelo D. 12.568 a das linhas da Povoa, por Esposende, Barcelos e Braga a Guimarães nos termos do decreto anterior e a garantia a essa linha e ao troço de Lousada à Trofa e ao da Boa Vista à Trindade, concedido já anteriormente, mas sem garantia.

Ficava assim um sistema financeiro e administrativo simples, uniforme e eficaz, aplicado a todos os novos troços, de

Lousada à Trindade e da Povoa a Guimarães. A única parte criticável é a precedência concedida ao troço Esposende-Braga.

Posteriormente a Comissão revisora do plano da rede e o Conselho Superior pronunciaram-se a favor da substituição dessa linha pela de Braga aos Arcos, muito mais importante, proposta pelo Governador Civil de Braga.

Parecia que a seguir se lavraria o contrato. Não sucedeu assim. A Companhia não esperou por ele para mandar elaborar os projectos da Trofa à Senhora da Hora e da Povoa a Fão, que apresentou.

Em 14 de janeiro de 1927 estavam publicados no «Diário do Governo» os estatutos da nova Companhia do Norte, aprovados por portaria de 25 do mesmo mês.

Só em 8 de agosto do mesmo ano foi celebrado o contrato, abrangendo as concessões dos dois decretos e estipulando a garantia de anuidade: juro e amortização, à taxa de 9%.

Ao cabo de ano e meio veiu o D. 16.505 de 18 de fevereiro de 1929 alterar profundamente a economia do contrato.

Dava-se por base à garantia da linha da Trofa à Senhora da Hora a quantia de 17.500 contos, inferior à cifra do orçamento aprovado e fixava-se o coeficiente de exploração de 0,80. Fracionava-se a emissão de obrigações por pequenas séries, o que era inconveniente, como a experiência da última demonstrou, após o pleno êxito da anterior, que podia ter sido do dobro.

O coeficiente de exploração podia ser revisto e modificado por acordo com a Companhia.

A matéria desse decreto foi reduzida ao contrato adicional de 14 de março de 1929, que libertou as receitas das linhas em exploração dos encargos de anuidade da nova linha, o que torna maior o adiantamento do Estado. Assim se quebrou a unidade do contrato primitivo.

O projecto do alargamento da linha da Povoa foi aprovado pela Portaria de 2 de abril de 1929.

Em 15 de novembro de 1929 novo decreto n.º 17.633 veiu alterar a taxa de juro, que desceu de 9% para 7½ para as obrigações por emitir.

Resultou dele o contrato adicional de 5 de dezembro de 1929.

Veiu depois o D. n.º 17.789 de 19 do mesmo mês e ano autorizar a emissão de obrigações para ocorrer aos juros intercalares, as quais se juntariam às da última emissão.

Novo decreto n.º 17.842 de 31 de dezembro de 1929 fixou em 12.000 contos o custo da construção do troço da Boa Vista à Trindade, devendo-se juntar a essa quantia os respectivos juros intercalares. A taxa da garantia era de 7½%. O coeficiente de exploração era fixado em 0,4.

Omitiu-se porém a cláusula tão racional e necessária, que figura, não só no contrato de 1929 da linha da Trofa à Senhora da Hora, como no projecto de modificação do D. 13.829, relativo à revisão de aquele coeficiente quando as circunstâncias a aconselhassem, com a agravante de ser demasiado baixo o que se fixou no decreto.

Essa disparidade serviu de pretexto aos detractores da Companhia para propalarem que as obrigações da linha da Trofa tinham garantia total, pois o coeficiente podia ser elevado até 100% das receitas, o que não sucedia às da Boa Vista à Trindade com o coeficiente fixo de 0,40.

Podia suceder que as receitas líquidas não atingissem os 60% previstos, impossibilitando a Companhia de completar a anuidade, pois o Estado só adiantava os 40%.

Por portaria de 10 de janeiro de 1930 foi aprovada a alteração dos estatutos da Companhia, que elevou a 5.000 contos o capital-acções fixado anteriormente, na vigência do contrato primitivo, em 1.000.

Em 28 do mesmo mês foi celebrado o novo contrato adicional derivado do decreto citado, sem a cláusula, portanto, da variabilidade do coeficiente legal de exploração, omissão injusta e de efeitos deploráveis, como já ponderei.

Por D. n.º 18.993 de 30 de outubro de 1930 foi afinal aprovado o projecto do troço de Povoa a Fão, com a base de garantia fixada em 10.455 contos com a taxa de 7½ % e coeficiente de 0,80 susceptível de revisão.

Mais estranhavel ainda se tornava a omissão dessa possibilidade no decreto relativo ao troço da Boa Vista á Trindade, intercalado entre dois mais justos e liberaes para casos idênticos.

O contrato de troço de Povoa a Fão não consta que esteja feito.

* * *

Por detrás desta resenha de diplomas varios, que se estendem já por um periodo de cinco anos e sujeitou a regimes e contabilidades diferentes as linhas em exploração e cada um dos troços concedidos, com series numerosas de obrigações, adivinham-se os tropeços, as más vontades, que não podem conformar-se com a construção dos troços desde a Trofa á Trindade por afectarem as receitas da linha do Minho, sem se encarar de alto o problema na sua generalidade e no conjunto dos interesses regionaes, como o Governo o encarou.

Tem-se propalado que é tratada com favoritismo uma Companhia que ha quatro anos vê esfarrapar e alterar o seu contrato de 1927 e complicar e dificultar o que tão simples e racionalmente fôra estipulado.

Ha mais porem. Pretendeu-se fixar jurisprudencia lesiva ácerca dos juros intercalares, apesar do parecer da Procuradoria Geral da Republica, homologado em Conselho de Ministros, estatuindo que a contagem dos juros intercalares das obrigações da Companhia do Norte deve ser feita a partir do registo da emissão no Tribunal do Comercio.

Ha quem faça correr que a garantia não é integral. Por isso uma declaração formal do Governo restabelecerá confiança do publico,

Entendo tambem que é de inteira justiça reparar a omissão, havida no decreto e contratos relativos ao troço da Boa Vista á Trindade, ácerca da revisão do coeficiente.

O principio fundamental da garantia do juro ou anuidade é o da garantia integral. Só assim se anima o publico em adquirir papel que o Estado é o primeiro interessado em ver bem cotado. O Estado, primeiro associado, afirma a garantia e torna-a efectiva, entrando com o complemento da receita liquida, que é moral e legalmente impossivel ver desviada da sua aplicação pela empresa.

Veja-se como se procede em França. Instituiu-se um fundo comum. Pagas as despesas de exploração de cada companhia, o seu prémio de exploração e o do pessoal como incentivo a explorar, e o dividendo reservado para as acções, bem como os encargos das obrigações, se ha saldo e receita reverte para o fundo comum. Se ha deficit, o fundo comum adianta o necessário para o cobrir e o Estado supre as deficiencias do fundo e autorisa a elevação de tarifas necessarias. Desde 1859 tem sido assegurados dividendos ás grandes companhias, revertendo o saldo das linhas principais para os encargos da rede garantida, o que se chamava o *déversement*.

Hoje ha a conta unica e segurança, para acções e obrigações, de receberem a remuneração devida. O resultado foi a solidez do credito das Companhias, cujas obrigações para ocorrer á reparação das linhas depois da guerra foram tomadas com empenho nos mercados estrangeiros.

E' absolutamente necessário que o coeficiente legal d'exploração corresponda á realidade e seja revisto, quando a previsão for errada, para não suceder que á linha se atribua receita liquida superior á real que a Companhia não pode entregar porque a não tem.

* * *

E' da maxima importancia este assunto, porque se trata de uma doutrina generica aplicável a todas as empresas concessionarias de novas linhas e que deve ser encarada com larguesa de vistas e coerencia. Sem isso nada se poderá fazer de fomento pela viação acelerada.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Nova publicação, rectificada, do decreto n.º 20.500, que concede á Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro autorização para construir um ramal que assegure os transportes para as obras a realizar no pôrto de Aveiro.

— Nova publicação, rectificada, do decreto n.º 19.503, que considera transitóriamente independentes, para os efeitos do que dispõe a tarifa de despesas acessorias, quanto ás operações de transmissão, as linhas do Corgo e do Sabor.

Decreto n.º 20.579 — Inclue na reversão de pensão a conceder ao abrigo do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado as melhorias a que se referem os decretos numeros 9.579 e 11.565.

Decreto n.º 20.428 — Considera aprovadas as contas da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, elaboradas e publicadas pela Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, relativas aos anos económicos de 1923-1924, 1924-1925 e 1925-1926.

Decreto n.º 20.432 — Determina que a cota parte que ao Estado compete pagar das despesas do Tribunal Arbitral que resolveu a questão suscitada entre a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e o Estado, acerca de a mesma Companhia contribuir para a Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado com as receitas a que se refere o artigo 16.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927, seja satisfeita pela verba inscrita no orçamento do Ministério sob a rubrica: «Encargos de sindicâncias aos diversos serviços do Ministério e despesas com os Tribunais Arbitrais».

— Portaria dando nova redacção na parte referente á constituição da comissão administrativa para a Junta Autónoma das Obras do Porto de Tavira, nomeada por portaria de 19 de Março de 1930, inserta no «Diário do Governo» n.º 69, de 25 de Março do mesmo ano.

Aviso tornando publico que deve realizar-se, de 6 a 20 de Abril do próximo ano, a XIII Feira Comercial Oficial e Internacional de Bruxelas.

Despachos referentes a dois projectos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ácerca de pontões situados na linha de Evora.

Portaria determinando que o apeadeiro das Fontainhas, situado na linha do Vale do Sado, passe a denominar-se Fontainhas-Sado.

Portaria concedendo á Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a prorrogação do prazo para a conclusão dos trabalhos da construção da linha da Senhora da Hora á Trofa.

Ministério das Colónias

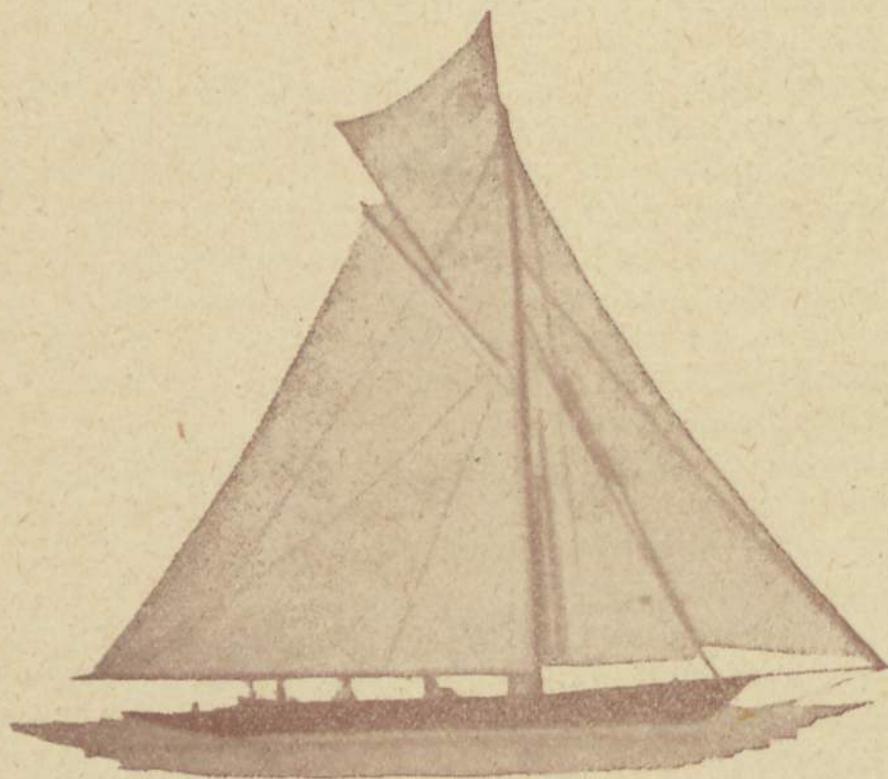
Portaria nomeando o director de serviços da Repartição de Contabilidade das Colónias para representar o Ministro no acto da escritura a realizar entre a administração da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência e a Companhia do Caminho de Ferro de Amboim, a fim de se remodelar o contrato do empréstimo celebrado em 24 de Fevereiro de 1927.

NavegaçãoA VIAGEM
DO

«NODDESKALLEN»

Por LOPES DE ANDRADE

A FASTAMO-NOS hoje levemente dos assuntos que temos tratado nesta secção, mas a razão que nos levou a isso, foi o amavel convite de Kay Elbo, distinto jornalista do «BERLINGSKE TIDENDE», e grande amador de vela, para uma visita ao seu pequeno *ketch* «NODDESKALLEN» (em portuguez,

O pequeno *ketch* «NODDESKALLEN», com a sua antiga armação

casca de noz) que se encontra no Tejo ha dias, a caminho do archipelago de Tonga.

A pequena embarcação em que viaja com mais dois companheiros um deles distinto metereologo, tem a particularidade de ter sido o primeiro barco de Sir Thomas Lipton que concorreu a Taça America com o nome de «Shamrock 1.º».

Tem cerca de 18 toneladas e 16 metros de comprimento, mas apesar destas dimensões relativamente pequenas para uma viagem de tão grande tomo, tem a bordo todas as pequenas comodidades de qualquer grande *yacht*.

O fim desta viagem tão longa é não só uma filagem o mais completa possivel do archipelago acima referido como tambem um estudo sobre costumes, para o que possuem a bordo além de uma explendida maquina de filmar, perto de 8.000 metros de filme virgem.

De todos os portos de escala envia para o journal de que é correspondente noticias pormenorisa-

das dos factos que vão decorrendo, assim como tambem uma especie de jornal impresso para todas as pessoas e entidades interessadas nesta viagem. A impressão destas cartas é feita numa pequena rotativa que existe na cabine dum dos tripulantes.

A navegação é unicamente feita á vela, mas para casos extremos teem a bordo um pequeno motor que pode ser aplicado á borda fazendo mover a embarcação a umas $2\frac{1}{2}$ milhas.

Sahiram estes trez audazes navegantes de Copenhagen em 24 de Maio deste ano, e depois de terem feito escala por Cuxhaven, Calais, Dover e Porto, chegaram a Lisboa nos primeiros dias de Outubro, donde partirão por estes dias com destino ao Funchal, Las Palmas, Barbados, Canal de Panamá e Oceano Pacifico donde esperam voltar para Copenhagen depois de um cruzeiro de 2 anos.

BAÍA DO FUNCHAL

A gravura de pagina que inserimos hoje nas primeiras paginas desta revista é a Baía do Funchal, interessante paisagem da formosa Ilha da Madeira, que quasi todos os anos é assolada por deslocamentos do solo ou tempestades que causam vitimas com abundancia e estragos, cujos prejuizos são sempre bastante elevados.

A baía do Funchal é bastante abrigada de todos os ventos, mas tambem com os grandes temporais é procurada com o vento que juntamente com as ondas fortes e altas, atira com as embarcações e seus tripulantes de encontro aos rochedos despedaçando tudo como por encanto.

Que nos recorde já deram ali á costa os seguintes barcos:

Calixto, bergantim americano, que ficou completamente destruido; *Britania*, galera ingleza, morrendo um tripulante; *Greenville*, galera ingleza, em que morreram 5 tripulantes; *Maria Adelaide*, barca portuguesa; *Conceição e Almas*, morrendo um tripulante; patacho toscano *Duque de Sussex*; iate *Senhor dos Passos*; escuna *Eugenio*; iates *Fevereiro 1.º* e *Boa Fé*; ambos portugueses; patachos *Delfim* e *Levant*, portuguez e americano; bregantim inglez *Reliance*; patacho brasileiro *Liberato Terceiro*; patacho inglez *Champion*, morrendo o capitão e 4 tripulantes; escuna ingleza *Theodosia* e *Orpheus*; patacho e chalupa portugueza *Barbosa 2.º* e *Moura*; patachos americanos *Maurice* e *Nellieclifford*; barco alemão *Fear-Not*; iate portuguez *Fontes Pereira de Melo*; *Valente*, barca madeirense; escuna *Eulalia*; brigue italiano *Torquato*;

Nos temporais de 1804 e 1842 o mar arrojou á praia duas galeras inglezas e cinco navios que não mais foram vistos.

BASES PARA A ORGANIZAÇÃO DOS NOVOS ESTATUTOS DA C. P.

Pela pasta das Finanças vai ser publicado o seguinte decreto:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem-se regulado ha trinta e seis anos pelos Estatutos aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, moldados no Convenio aprovado por decreto de 6 de Maio e homologados pelo Juiz do Tribunal do Comercio em sua sentença de 11 de Outubro do mesmo ano. Obedeceram esses Estatutos á primacial consideração de garantir os direitos dos credores obrigacionistas da Companhia, restringindo os poderes da sua Administração e forçando esta a custear todas as despesas de primeiro estabelecimento pelas receitas anuais sem poder emitir, para esse fim, uma unica obrigação — medida que apenas se podia compreender como reacção contra os abusos anteriores que levaram a Companhia á falencia.

Sob este apertado sistema a Companhia tem podido viver, restaurando o seu crédito e melhorando sensivelmente os seus serviços, o que prova que os Estatutos de 1894 desempenharam apesar de tudo uma função util e foram acomodados ás circunstancias da época em que se votaram. Mas os seus defeitos tem-se acentuado dia a dia, criando uma situação nociva para os proprios obrigacionistas, cujos interesses acima de tudo pretendiam servir.

De facto a obrigação de amortizar dentro de cada ano todos os melhoramentos feitos, sem esperar sequer pelas maiores valias de receita ou redução de despesas que deles poderiam resultar, obriga a distribuir todos os anos verbas avultadas da receita da exploração, que em parte reverteriam para os obrigacionistas se houvesse a faculdade emissora, de que todas as companhias de caminhos de ferro dispõem e usam. Assim, a Companhia tem carecido de recursos para imprimir ás suas obras todo o desenvolvimento necessário, e numa época em que a mão de obra é cara, só poderia fazer economias apreciaveis pelo desenvolvimento dos maquinismos, que por sua vez exigem um desembolso inicial de capital. Tem-se visto, pois obrigada a manter uma vida acanhada e difícil, adiando projectos de melhoramentos importantes, e só lentamente executando outros, cuja productividade remuneradora se atenuava pela dilação do seu acabamento.

Mas, se do regime vigente adviem embaraços para a companhia, não menores encargos sobrevêm aos obrigacionistas, que veem as receitas anuais, que por eles deviam ser distribuidas, desfalcadas de quantias maiores do que as naturalmente exigidas pelo serviço de empréstimos com que se custassem obras, mesmo mais importantes, de primeiro estabelecimento.

Demonstra uma tal situação a necessidade da reforma; mas a exigencia dela tornou-se maior pela reclamação do pagamento em ouro do serviço das obrigações da Companhia. Trabalhando numa moeda que se depreciou e não tendo actualizado as suas tarifas paralelamente e essa depreciação, o que as mediocres condições economicas do país

não permitem, não pode a Companhia actualizar em valor-ouro os seus encargos. Restava-lhe o recurso de só pagar um coupou de vez em quando, mas com isso afinal nada lucrariam os seus obrigacionistas de momento e parava para sempre a amortização das obrigações, o que não é admisível em empresas de duração limitada como esta. Por outro lado tornar-se-ia impossivel qualquer eventual pagamento ás obrigações do segundo grau e ainda por maioria de razão aos accionistas, o que equivaleria a anular todo o valor de uma cifra importante de titulos da Companhia com prejuizo total dos possuidores e manifesto descredito da empreza.

Impõe-se, pois, a revisão do antigo acôrdo de 1894 em beneficio dos interessados e com vantagem para a empreza, restituindo-a uma situação normal, a que adquiriu direito por longos anos de correcta administração e que o interesse nacional exige pelo mau efeito causado pela manutenção em regime concordatario da mais importante empreza industrial portuguesa. Convém ao mesmo tempo aproveitar o ensejo para regularizar algumas situações criadas incertas ou litigiosas.

E' com esta finalidade que se autoriza a Companhia a modificar os Estatutos, moldando-os nas bases que fazem parte do presente decreto, cujas principais disposições merecem algumas palavras de justificação.

Criação de acções privilegiadas

Criam-se acções privilegiadas a distribuir pelos obrigacionistas. A Companhia não pode pagar em ouro os seus coupons, mas pôde dar por eles mais do que o seu actual valor em francos-papel. Em vez, de criar um coupon suplementar, pretendeu-se dar um bonus aos obrigacionistas dando-lhes acções privilegiadas que não só trarão um suplemento de repartição anual, mas ainda virão a interessar os obrigacionistas nos lucros da liquidação final. De facto, terá a Companhia lucros apreciaveis na liquidação final do material circulante, que figura ainda no Balanço pelo seu valor de aquisição em escudos antigos, e produzirá certamente importancia muito superior á indicada na escrita. Este lucro latente resultou afinal da depreciação da moeda, causadora da desvalorização do coupon realmente cobrado pelo obrigacionista. E' de equidade, pois, que ele venha a participar do lucro origem é a mesma do seu prejuizo anual. Acresce que sob a forma de acções não corre a Companhia o perigo de ver prejudicada a sua situação jurídica normal num ano excepcionalmente desfavoravel, como poderia suceder se se tratasse de novas obrigações com serviço obrigatorio.

Além desta vantagem, incerta, por depender dos resultados anuais, pareceu justo garantir desde já um aumento de juro fixo ás obrigações do primeiro grau que assim passam ao tipo de 6 %. Na troca das antigas obrigações pelas novas manteve-se naturalmente a diversidade de proporção que resultava do seu diferente tipo de juro, e respeitaram-se os privilegios especiais de que já gozavam algumas.

Desaparecem as obrigações do segundo grau por troca com obrigações do novo tipo. Passam assim os portadores daquelas, de ha anos quasi sem remuneração e com um futuro muito comprometido, a ter um juro fixo e assegurado. A percentagem da troca fixou-se tendo-se em atenção o valor real relativo nesta data dos dois tipos de obrigações. O aumento para a Companhia dos seus encargos obrigatórios é compensado pela grande redução do passivo e consequente encargo de amortização.

E' tambem de manifesta vantagem a redução de todas as obrigações a um tipo unico, com maior simplicidade no pagamento dos juros e maior facilidade nas compras para as amortizações.

A Companhia pôde emitir novas obrigações

Dá-se á Companhia a faculdade essencial de emitir novas obrigações para fazer face ás despesas de primeiro estabelecimento, restituindo-a assim á sua função normal e integrando-a no principio corrente em exploração ferroviarias. O serviço dessas obrigações tem de ser considerado como uma despesa de exploração, preferindo ao das actuais obrigações como já está sucedendo actualmente, sem o que não poderiam obter colocação. Mas para que não haja abuso no recurso ao emprestimo em detrimento dos obrigacionistas actuais, limita-se a capacidade de emissão de obrigações reconhecida a Companhia e fixa-se numa percentagem das receitas brutas, porque é logico que aumente a sua cifra, quando aumentar o tráfego, com mais exigencias materiais.

Reduz-se o Conselho de Administração de 21 para 11 membros e portanto tambem a representação exclusiva do Estado na Companhia.

A excepção dos representantes do Estado, os restantes administradores devem passar a ser eleitos unicamente pela assembleia dos accionistas. De facto, desde que aos actuais obrigacionistas se dá uma larga intervenção na Assembleia Geral dos Accionistas como portadores de acções privilegiadas, cessa a razão de ser da sua representação em separado não havendo qualquer motivo para que subsistir a assembleia geral dos obrigacionistas de Paris. Haverá, assim, apenas duas categorias de administradores: de um lado os representantes do Estado e de outro os representantes dos accionistas e conjuntamente dos actuais obrigacionistas dando-se a estes a maioria como já sucedia pelo Convenio.

Parece conveniente manter uma delegação do Conselho em Paris a ele subordinada, pelas ligações financeiras que pode estabelecer e por ser nessa praça que se tem de fazer o serviço da grande massa de obrigações da Companhia.

Desta nova organização da Administração resultarão as necessarias modificações em certos artigos dos Estatutos, referentes á Assembleia Geral e ao Conselho de Administração e a supressão dos que se referem ao Comité de Paris e á Assembleia Geral dos Obrigacionistas. Resituiu-se designadamente ao Conselho a plenitude dos poderes de administração hoje cerceados pela faculdade de voto do Comité de Paris. Não representa isso qualquer quebra de direitos ou de privilégios dos obrigacionistas que passam duma função em certo modo fiscalizadora a uma função predominante de gerencia, o que tem certamente mais valor e oferece maiores garantias. E também não se prejudicam com isso os actuais accionistas, que já não tinham a dominio da Companhia, e cujos direitos ficariam praticamente anulados se se tentasse a solução do pagamento integral em ouro, o qual tornava impossivel a distribuição de qualquer dividendo, e, adiando a falta de amortização, para quando a Companhia liquidasse, o pagamento «em ouro» de todas as obrigações hoje existentes, nada lhes deixaria cobrar. Pelo contrario, pelo novo regime, o dividendo é possivel num ano não desfavoravel e a larga participação nos juros da liquidação, mesmo com a nova concorrência dos obrigacionistas, fica seguramente garantida.

Amortização de obrigações

Na distribuição do produto liquido anual deu-se a preferencia á amortização das obrigações, como é de uso geral e de interesse do proprio portador, que assim vê garantida a conservação do valor do seu titulo. Seguir-se-á o pagamento dos juros das obrigações e a contribuição para o Fundo de Reserva.

Deixa-se a destino do remanescente ao bom criterio da assembleia, tornando facultativa para essa a amortização das acções que em grande parte se deve considerar assegurada pelo lucro provável na liquidação da Companhia, e a distribuição de dividendo pelos dois tipos de acções, assegurando-se ás acções ordinarias a certeza dumha remuneração logo que se distribua qualquer dividendo ás acções privilegiadas.

Ressalvam-se os privilegios das novas obrigações que se venham a criar, como era indispensável e já resultava do facto de o serviço respectivo ser equiparado ás despezas de exploração.

Consignou-se a constituição da Reserva Especial em um deposito-ouro, como hoje existe, libertando dela os imóveis e titulos, que se devem manter no activo da Companhia sem clausula de inamobilidade e que são pouco proprios para uma alienação imediata, que pode ser exigida no caso extremo de a Reserva ter de ser aplicada ao serviço das obrigações.

Tais são as bases para o reforma dos Estatutos da Companhia em que se procurarem conciliar equitativamente os direitos e interesses de todos os que nela participam e que lhe deve dar as facilidades de acção exigidas actualmente, garantindo-lhe um futuro mais prospero e ao mesmo tempo um mais cabal desempenho da sua primacial função económica.

Nestes termos, usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1920, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.331, de 9 de Abril de 1926 sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º—É autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a reformar os seus Estatutos de harmonia com as bases seguintes:

Base I—As actuais obrigações de 500 francos-ouro do primeiro grau e do juro de 3%, 4% e 4½% serão substituídas por novas obrigações de 500 francos-moeda corrente do juro de 6% segundo a seguinte proporção:

Por cada obrigação de 3%, uma de 6%;

Por cada 3 obrigações de 4%, 4 de 6%;

Por cada 2 obrigações de 4½%, 3 de 6%;

Por cada 10 obrigações de 3% Beira Baixa, 11 de 6%.

Base II—As actuais obrigações do segundo grau de 500 francos-ouro do juro de 3%, 4% e 4½% serão substituídas por obrigações de 500 francos-moeda corrente do juro de 6%, conforme a proporção seguinte:

Por cada 10 obrigações de 3%, uma de 6%;

Por cada 15 obrigações de 4%, 2 de 6%;

Por cada 20 obrigações de 4½%, 3 de 6%.

Base III—Por cada titulo de uma obrigação de 6%, receberá o respectivo portador, sem qualquer encargo, uma acção privilegiada de 100 francos.

Base IV—Os portadores de coupons, vencidos desde 1 de Janeiro de 1928, ainda não cobrados, ou cobrados com ou sem reserva, desde que possam fazer a prova dessa cobrança, e, bem assim, os portadores dos titulos sorteados para reembolso, ainda não cobrados ou cobrados com reserva, teem direito de receber, por cada 3.500 francos de coupons ou titulos sorteados uma obrigação de 500 francos do juro de 6% e 10 acções privilegiadas do valor nominal de 100 francos.

Base V—É autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a emitir 474.278 obrigações de 500 francos do juro de 6% e 559.751 acções privilegiadas, incluindo nestas 17.000 para fazer face aos encargos resultantes do processo

Instaurado em Paris contra a Companhia, mantendo-se em 65.915 as actuais acções que passarão a denominar-se acções ordinárias, com o valor nominal de 500 francos cada uma.

Base VI — As obrigações criadas para execução das bases I II e IV serão divididas em series, correspondentes aos diversos tipos de obrigações que substituirem, sendo incluídas na serie correspondente ás obrigações de 3%, as que forem dadas aos portadores de coupons dos semestres vencidos, e manterão sem qualquer alteração os privilégios de que actualmente gosam.

Base VII — A Companhia poderá fazer novas emissões de obrigações, cujo serviço será considerado como despesa de exploração, contanto que o encargo anual delas resultante não exceda 8% da receita bruta da exploração, determinada pela média dos ultimos três anos.

Base VIII — O Conselho de Administração da Companhia será constituído por 11 membros, dos quais 7, eleitos pela assembleia geral dos accionistas, e 4 de nomeação do Governo. Dos membros eleitos três, pelo menos, deverão ser cidadãos portugueses, residentes em Portugal.

Base IX — Em Paris funcionará como delegação do Conselho de Administração, um Comité de tres membros, escolhido de entre os administradores, denominado Comité de Paris. As funções deste serão determinadas pelo Conselho, que não poderá atribuir ao Comité qualquer direito superior ou especial sobre as suas proprias deliberações.

Base X — A Assembleia geral será constituída pelos accionistas possuidores de um capital igual ou superior a 50.000 francos em acções de um e outro tipo, ou de qualquer dos dois tipos, correspondendo um voto a cada 25.000 francos de capital.

Base XI — A reunião da assembleia geral será precedida de reunião em Paris, da conferencia prevista e regulada no artigo 187º do Código Comercial Português.

Base XII — Deixará de existir a Assembleia Geral dos Obrigacionistas.

Base XIII — Na aplicação do produto líquido da exploração será dada preferencia à amortização sobre o pagamento dos juros.

Base XIV — Depois de efectuado o serviço completo das obrigações, o saldo que sobrar poderá ser dividido entre as acções privilegiadas e as acções ordinárias, mas na proporção de 85% para acções privilegiadas e 15% para as acções ordinárias, sem prejuízo da igualdade de umas e outras no caso de liquidação da Companhia.

Base XV — A amortização das ações será facultativa e dependente de deliberação da assembleia geral de accionistas, quando para isso houver remanescente disponível.

Base XVI — A Reserva Especial da Companhia será unicamente constituída pela quantia de 300.000 escudos-ouro.

Base XVII — As obrigações e acções a criar nos termos da base IV que não venham a ser reclamados pelos interessados, acrescerão á Reserva Extraordinária.

Base XVIII — Ficarão sem efeito as disposições transitórias dos actuais Estatutos que já não forem aplicáveis.

Artigo 2º — É revogada a legislação em contrario.



O ALMOÇO ANUAL DOS "CARLOS"

Conforme anunciamos realiza-se no dia 4 de Novembro (dia de S. Carlos) a II reunião anual deste grupo.

Às 10 horas da manhã haverá missa na Egreja dos Martyres pelos «Carlos» falecidos.

Às 12 horas e meia almoço no restaurant Leão d'Ourro para o qual já estão inscritos os Srs. Major Carlos David dos Santos, Carlos Leal, Capitão Carlos de Melo, Carlos Kruss Afialo, Carlos Mega, Carlos Metzen, Humberto Carlos Cruz, Carlos José Anão, Carlos Mendes da Costa, Dr. Carlos Novaes, Carlos Moniz, Carlos Arbués, Carlos Abelha, Carlos Barrai Filipe, Carlos Cardoso, Carlos Teles, Capitão Carlos de Carvalho, Carlos da Mota Marques, Carlos Correia da Silva Junior, Carlos de Vasconcelos e Sá e Carlos d'Ornellas.

Todas as pessoas deste nome que se desejem inscrever podem fazê-lo na Rua da Horta Sêca, 7, 1.º redacção da «Revista Insular e de Turismo». Telefone 20158.

Correios, telegrafos e telefones

Na nova estação telegrafo-postal da praça Luiz de Camões, a inaugurar brevemente, começará a funcionar o serviço dos tubos pneumáticos

Deve ser aberta brevemente, ao publico uma nova estação telegrafo-postal, na praça Luiz de Camões, e que substituirá a que está instalada na rua Luz Soriano. Esta substituição trará vantagens para o publico, pois, além dos vários serviços serem melhorados, inaugurar-se-á um novo processo para a transmissão de telegramas, daquela estação para a do Terreiro do Paço. Esse processo é o dos tubos pneumáticos, que, pela primeira vez, se usam em Portugal e que permitirão uma maior rapidez de serviço.

A estação fará todos os serviços de correio, como venda de sélos, recepção de registo de correspondência, despachos de encomendas postais, cobrança e emissão de vales. Terá ainda cabinas telefónicas. A tudo isto se junta a vantagem de o serviço ser permanente.

O administrador geral dos Correios e Telegrafos, sr. major Miguel Bacelar, e o chefe dos serviços telegráficos e telefónicos da cidade, sr. Adolfo Sardinha, estão empenhados em melhorar aqueles serviços, tendo, por isso, abrir, mais tarde, estações de tubos pneumáticos nas Picóas e no largo do Duque de Cadaval.



VIAGENS DE “FIM DE SEMANA”

No dia 7 do corrente, entra em vigor, nas linhas da C. P., uma nova tarifa de bilhetes especiais de ida e volta, para as chamadas viagens de «Fim de semana», cujos preços têm a redução de 45 por cento, sendo válidos para ida desde as 12 horas de sábado, até às 15 horas de domingo, e para regresso, desde o próprio domingo até às 12 horas da segunda-feira seguinte. Estes bilhetes estão à venda em todas as estações e podem ser adquiridos para quaisquer percursos que não fiquem compreendidos, por completo, numa só zona onde esteja prevista a venda de bilhetes de tramueis.

E' permitida a utilização dos comboios «rápidos» ou de luxo, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas e suplementos. É, também, facultada a paragem em qualquer estação intermedia, contanto que os bilhetes sejam apresentados à partida, nas bilheteiras de cada estação para serem carimbados gratuitamente.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Novembro de 1891)

Construcção de vias ferreas

Desenvolvimento dos caminhos de ferro em todo o mundo durante os cinco annos de 1884 a 1888

America

Estados Unidos	50.774 milhas
Canadá	5.044 >
República Argentina	1.965 >
Brazil	1.748 >

Europa

França	2.514 >
Alemanha (curiosa coincidencia)	2.514 >
Austria	2.272 >
Russia	2.202 >
Italia	1.420 >
Reino Unido	984 >
Hespanha	612 >
Suecia	576 >
Roumania	562 >
Grecia	505 >
Belgica	287 >
Paizes Baixos e Luxembourg	215 >
Servia	175 >
Turquia	158 >
Portugal	140 >
Suissa	75 >
Dinamarca	45 >

Asia

Índia Britannica	2.986 milhas
Territorios transcaspiano da Russia	746 >
Japão	456 >

Africa

Algeria e Tunesia	568 >
-----------------------------	-------

Oceania

Australia	2.891 >
---------------------	---------

De todos os paizes do mundo, com excepção da Suissa e da Dinamarca, foi Portugal o que menos se adiantou na construcção dos caminhos de ferro durante os cinco annos de 1884-88.

Subscripção nacional

Tem reunido a commissão executiva resolvendo activar quanto possível os estudos para conhecer se a quantia de 400 contos, a que a subscrispção subiu, chega para compra de um cruzador, ou se, no caso contrario, deve empregal-a na aquisição de um transporte e duas canhoneiras. Na sessão do dia 21 apresentou-se uma commissão da *Liga das Artes Metallurgicas* pedindo que a feitura d'aqueles vasos fosse entregue á industria portugueza.

O sr. duque de Palmella e outros membros da commissão perguntaram aos operarios se um vaso de guerra tipo cruzador, seria perfeitamente construído entre nós. Responderam os operarios que a industria portugueza se desempenharia com perfeição de tal trabalho, mas que para isso necessitava d'uma grande unidade industrial e de elementos valiosos com que desde já não pôde contar, e com que talvez a grande commissão pudesse concorrer, como, por exemplo, a construcção d'un estaleiro na margem sul do Tejo.

Os negocios da Companhia Real

Muito propositadamente nos temos abstido de tratar dos assumptos financeiros d'esta Companhia, desde que este negocio tomou uma fei-

ção mais accentuadamente delicada, e se entabolararam negociações para resolver a situação.

Em quanto que os nossos collegas do estrangeiro, e alguns mesmo do paiz, se occupam em noticiar boatos que logo depois os factos contestam, em expôr o andamento das negociações que, enquanto a noticia se escreve, tomam diferente rumo, e ainda outro no breve trecho em que ella se imprime e se lê, temo-nos abstido de fazer côro com os novelleiros, nem a nossa posição especial nos aconselha mais que uma prudente expectativa, até que, firmes em informações seguras, possamos dar aos nossos leitores noticia exacta que os ponha ao corrente do estado verdadeiro da questão.

Esse momento, comquanto se approxime, ainda não chegou; as negociações com um importante grupo de banqueiros franceses, representado pelo banco de Paris et des Pays Bas, ainda que em bom andamento, não estão terminadas, preparando aquelle grupo a sua proposta que, uma vez aceite em principio pelos negociadores, terá que ser presente á assemblea geral.

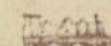
Uma das difficultades para a realização d'esta operação foi, indubitavelmente, a suspensão de um banco de Lisboa em relações financeiras com a Companhia; mas innegavelmente a mais importante a vencer foi a guerra abertamente declarada na bolsa de Paris aos seus valiars, guerra movida pelos interessados nas obrigações de Madrid-Caceres, e que tanto mal fez aos valores da Companhia Real, mal que, de qualquer forma, se reflectirá ainda sobre todos os valores que esta Companhia tem sob sua garantia.

Mais de uma vez o estado das negociações se tem approximado do seu termo, ficando sempre prejudicado este *desideratum* pela oposição systematica dos nossos inimigos, que são muitos e importantes n'aquelle mercado.

Eis porque, comquanto tudo nos leve a crer que em breves dias terá este negocio uma solução, tão favoravel quanto o pôde conseguir a tenacidade perseverante dos negociadores, não entendemos dever adiantar hoje informação alguma que, de resto seria de pouco interesse, por incompleta, e prejudicial até, por antecipada.

A dívida fluctuante da Companhia, dívida em grande parte proveniente das enormes despezas a que a mesma se obrigou com as suas novas construccões, e ao periodo de operações difficeis em que esses encargos tiveram ser tomados, uns, e pagos, muitos; e da qual alguns collegas já elevaram a soma a 70 milhões de francos, será regularizada pela operação que se espera, reduzindo-se nas proporções do possível, do que incontestavelmente resultará um desafogo para o viver economico da Companhia e um bem para o paiz.

Isto sem fallar nos resultados moraes que da conclusão d'este negocio nos devem advir, na terminação ou, pelo menos, attenuação da campanha do descredito que lá fóra se move contra nós.



Aos nossos antigos assignantes

Em virtude do incendio ocorrido ha anos quando a Redacção desta *Revista* se encontrava instalada na Rua Nova da Trindade, perdeu-se parte do arquivo, incluindo aquele que se referia à Administração.

Por este motivo ignoramos quais são os assignantes desde o n.º 1 pelo que rogamos aos nossos amigos nestas condições o favor de no-lo comunicarem, mesmo aqueles com mais de 30 annos de assignatura.

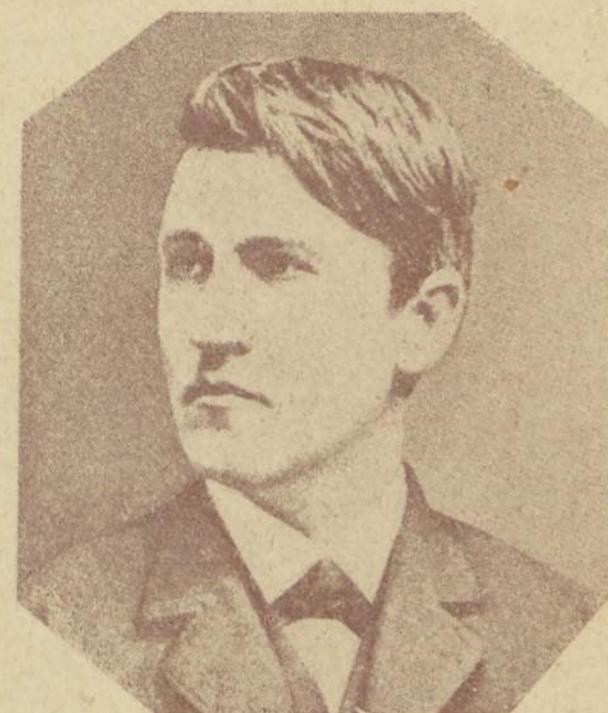
**Este numero foi visado
pela
Comissão de Censura**

TOMAS EDISON



Um dos ultimos retratos de EDISON

A morte do grande inventor,
jornalista
e ferroviario ilustre,
causou uma emoção profunda
no mundo inteiro



EDISON aos trinta anos

POR mais de uma vez nas colunas desta «Revista» se fizeram referencias á obra fundamental do eminente sabio Tomás A. Edison falecido no dia 18 do mez findo ás 3 horas e vinte e quatro minutos em West Orange, obra que a imprensa estrangeira em paginas completas aprecioiu e ilucidou a gente nova que certamente não duvidam que Edison foi o maior sabio deste seculo, e tambem uma figura ou mesma a primeira figura prodigiosa e inventora da America.

Com 84 anos de edade faleceu Edison que durante os seus 57 anos de trabalho activo deu um nobre exemplo ao mundo deixando bem vinculado um nome que dificilmente esquecerá e que a America deve guardar como reliquia e simbolo de um dos maiores entre os maiores que pôde classificar-se como um grande genio da humanidade.

Filho de gente humilde, seu pai um modesto e honrado trabalhador, Edison conseguiu, logo nos seus primeiros anos de trabalho numa Companhia de Caminhos de Ferro, ser uma figura de relevo, captivando as simpatias dos seus superiores.

E interessante é que, logo que elle começou a salientar-se pela sua sciencia, logo começou a ter inimigos que o guerreavam, unica e simplesmente pelo espirito de inveja.

Começaram os ataques e elle defendeu-se conforme pôde, até que, já homem, se bateu ao lado d'aquelles que o copiaram e que foram vencidos como os que atacaram e se riam de Christovam Colombo.

Depois das suas descobertas «sabios» se preparavam para fazerem melhor e aperfeiçoar, como se Edison não aperfeiçoasse tudo que foi das suas invenções!...

Nascera em 11 de Fevereiro de 1847 e tão pobre-sito era que nunca pôde aprender a ler na escola por não ter fato para vestir, ensinando-lhe sua mãe, em casa, as primeiras letras.

Logo procurou a sua vida, depois de algumas letras fazer e escrever regularmente, e empregou-se na «gare» de Nichigau, como vendedor de jornaes e revistas e depois nos comboios da Great Prunk Railway.

Mais tarde, aceitou o albergue que o chefe da esta-

ção onde vendia jornaes lhe ofereceu, num pequeno barracão proximo da mesma estação, mas o chefe, já aborrecido com experiencias de fisica e quimica que Edison fazia, e quando este deixou, certo dia que o fogo se lhe pegasse ao fato, mandou-o passear e escangalhou-lhe todos os aparelhos que ele havia enjorcado.

Apoquentado da vida passou uns meses de bastante privação até que um dia, numa gare, quando vendia, jornaes, salvou a vida a duas creancinhas que estavam prestes a ser esmagadas pelo comboio, recebendo como recompensa pelo seu acto de heroismo o auxilio, que era o seu sonho dourado, para frequentar uma escola de telegraphia.

Em 1862, tinha ele 15 anos e entrou para a escola de Port Huon, começando então os seus estudos, acumulando com o emprego nos caminhos de ferro como telegrafista dumha companhia onde já havia estado como empregado conseguindo que essa empresa ferroviaria lhe cedesse um vagão, onde, num prelo imprimia um diario com o titulo de «The Great Trunk Herald» que era distribuido pelos passageiros e pelas estações do trajecto de Nova York a Chicago. Todo o noticiario que ele inseria no jornal era apanhado pelo seu aparelho telegrafico.

Sobre os seus inventos difícil se torna mencionalos e já a imprensa diaria lhe fez desenvolvidas referencias.

As notas biograficas do eminente sabio são como se segue:

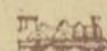
1847, nasceu em Milan, Ohio, no dia 11 de Fevereiro; 1854, foi para Port-Huron, em Michigan; 1857, primeiro laboratorio quimico, na casa paterna; 1859, vendedor de jornaes e guloseimas, no Caminho de Ferro Grand Trunk; 1862, imprimiu e vendeu, nesse caminho de ferro; instalou uma condução telegrafica, desde a estação á novoação; 1863, primeira colocação, como telegrafista em Stratford Junction, Canadá; 1868, telegrafista da Western Union, em Boston; primeiro invento registado: uma maquina electrica, para a contagem de votos, nas eleições; 1869, chefe do serviço telegrafico, num instituto financeiro de Nova York; abriu uma oficina de engenharia, juntamente com Franklin Pope; alguns aperfeiçoamentos nos aparelhos de telegraphia; 1870, ganhou o seu primeiro dinheiro, 40:000 dolares, com um invento; abriu

uma fabrica em Newark; 1871, colaborou na construção da primeira maquina de escrever; 1872, aperfeiçoou o sistema telegráfico «Monograph» e o «Multiplex»; 1876, inventou o papel de «stencil» e o microtaximetro; mudou-se para o seu laboratorio, em Menlo Park, Nova Jersey; 1877, construiu microfonos; inventou o fonografo; 1879, inventou a lampada electrica incandescente e introduziu aperfeiçoamentos nos dinamos; 1880, inventou um corta-metal, magnetico; 1881, fundou a primeira fabrica de lampadas incandescentes; 1882, construiu e fabricou a primeira locomotora electrica; 1883 descobriu uma lei da corrente electrica, conhecida por «Efeito-Edison»; 1891, construiu um aparelho cinematografico; 1891-1900, trabalhou no movimento de concentração da industria do minério de ferro; 1900-1910, aperfeiçoou as baterias Edison; fez inventos importantes, para a obtenção do cimento; 1905, construiu dictafones; 1912, inventou o «Cinefone», para os filmes falados; 1914, descobriu um método para obter ácido sintético de fenol; e inventou o «Telescripe», união de telefone e o fonografo; 1917, trabalhou, à ordem do governo, para a industria de guerra; 1918, voltou ao seu laboratorio, para resolver problemas pacíficos; 1927, reatou as suas experiências para a produção de «cautchouch» artificial, com plantas cultivadas na America, experiências a que se aplicava, ultimamente; 1930, trabalhou em problemas de aviação.

Edison morreu conseguindo uma fortuna que apesar de grande não paga os seus maravilhosos inventos.

Engenheiro Fernando de Sousa

Encontra-se felizmente melhor o nosso preso amigo e Ilustre Director, conselheiro Fernando de Sousa, a quem endereçamos os protestos da nossa estima, desejando o seu pronto e rapido restabelecimento.



Imprensa

«Jornal do Comercio e Colonias»

Entrou no dia 17 do mez findo, no seu 78.º aniversario o nosso preso colega *Jornal do Comercio e Colonias*, decano dos jornais de Lisboa, intelligentemente dirigido pelo nosso querido amigo sr. Alberto Bessa.

Nesta casa onde o «Jornal do Comercio e Colonias», pela maneira brillante como sempre se conduziu e pela pleia de pessoas sãs que ali trabalham com honestidade conta um punhado de bons amigos, endereçamos os nossos cumprimentos e desejamos os melhores votos de continuas prosperidades.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a África Occidental Portugueza, África Oriental Portugueza, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.
ANGOLA	8315 "
QUANZA	6639 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "
MOÇAMBIQUE	5771 "
AFRICA	5491 "
PEDRO GOMES	5471 "

Vapores

LUABO	1385 ton.
CHINDE	1382 "
IBO	884 "
AMBRIZ	858 "
SAVE	890 "

N. B. - Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.
S. TOME	6350 "

CABO VERDE	6200 ton.
CONGO	5080 "

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escrítorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: — Lisboa, PBX 23021 a 23026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St. Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 — ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurés — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Olloqui, 19

O GRANDE INDUSTRIAL

HENRY FORD

EMITE ALGUMAS OPINIÕES SOBRE

A CRISE ECONOMICA MUNDIAL

UMA revista americana, reconhendo a autoridade de Ford sobre assuntos de economia, entrevistou-o, colhendo algumas opiniões.

Foram-lhe dirigidas oito perguntas, que inserimos, bem como as suas respostas.

Por acharmos interessantes arquivamo-las nas colunas da Gazeta, certos que os nossos leitores lhe darão o devido valor.

1.º — De que forma poderá conter-se a depressão mundial?

Em geral, a depressão é qualquer coisa que tem qualidades construtivas. Causou menos mal ao povo e à nação do que lhes teria causado a continuação da nossa prévia e falsa prosperidade. Deste período de depressão se salvarão muitos mais dos que poderiam ter sobrevivido a uma continuação do período anterior. A nossa mal entendida prosperidade não tinha, sob nenhum aspecto, nada de próspero. Causou muito prejuízo ao negócio e ao espírito moral do povo. A depressão acabará quando o povo deixe de acreditar que pode adquirir alguma coisa sem nada, quando o povo procure depender de si próprio, isto é, quando abandonar a ideia de descançar sobre a iniciativa de alguns para que lhe proporcionem trabalho ou assistência, quando o público conseguir compreender e observe que o benefício da vida é a própria vida e não o dinheiro.

2 — Haverá alguma alteração radical do princípio de produção abundante, e haverá mudanças da nossa presente estrutura comercial e industrial?

Em vez de diminuir a prática da produção em grande escala, o efeito da nossa experiência actual será aumentá-la. A nossa grande produção de todos os artigos está muito abaixo da necessidade que dêles existe. Pode ser que uma mudança de estrutura financeira desenvolva mais facilmente do que dantes o intercâmbio dos produtos. Homens, materiais, dinheiro e necessidade tudo está presente; destruindo-se alguns sofismas financeiros e modernizando-se processos arcaicos de finança, permitir-

-se á que funcionem normalmente os quatro elementos que constituem o negócio contínuo e próspero.

3 — Em vista da existência, de produtos não vendidos (borracha no Oriente, cobre em vários pontos do mundo, café no Brasil e açúcar em Cuba, etc.) e dos baixos preços consequentes, que paralizaram os negócios em muitos mercados, qual é a sua opinião acerca do uso de tais existências, marcha de preços e restauração da balança normal de produção e consumo?

Como regra geral devemos opôr-nos á diminuição da produção, ao aumento de preços ou a outros processos temporários de economia artificial. Embora constituam um inconveniente passageiro, as existências que sobram ficam mais que compensadas pelos bons resultados que derivam da própria pressão das referidas existências. Não aparecem novos usos para cada mercadoria enquanto não haja um excesso. Os novos usos significam novos mercados e maior produção. Estes só se descobrem sob a grande pressão duma existência superabundante.

4 — Existem hoje muitas pessoas que consomem menos e vivem mais moderadamente. Em muitos pontos do mundo fizeram-se progressos para melhorar as condições de vida. Continuará e alastrará esta melhoria ou será preciso regressar às condições menos agradáveis dos primeiros períodos?

O melhoramento das condições de vida nos pontos mais atrasados do mundo não só continuará, mas será acelerado com a implantação de indústrias em todos os países. A exploração de novos países cessou definitivamente em favor do desenvolvimento destes países. Os mercados «estrangeiros» serão cada vez menos, á medida que os povos se bastem a si próprios, o que significa uma condição de vida mais elevada do que quando estes povos eram simplesmente «mercados estrangeiros». Não haverá alteração duma alta norma de vida, excepto



Henry Ford

por desenvolvimentos ocasionais e extraordinários, os quais, algumas vezes são mal interpretados como «norma».

5 — *Está o mundo atravessando uma depressão «anti-güida» dos negócios, tal como a temos sentido periodicamente no passado e da qual triunfámos em devido tempo?*

Não é a presente uma depressão cíclica antiquada, mas a conclusão duma série descendente, pelo menos em princípio, de depressões. A comoção final pode durar algum tempo nas suas várias fases, mas não pode escapar á grande revisão con equente do sistema social, não para mudar o sistema que temos, mas para lhe permitir que realize tudo quanto dissemos que pode fazer no sentido da oportunidade e da prosperidade.

6 — *Com referência especial ao negócio de automóveis, que pode esperar-se sobre vendas futuras e extensão do uso do automóvel em diversos países?*

O automóvel é um factor estabelecido e predominante em matéria de transportes. Há de desenvolver-se no sentido de maior aperfeiçoamento, na distribuição, etc.

7 — *Queria dar-nos o seu parecer sobre salários, em geral ou especialmente com referência ás empresas «Ford» estabelecidas nos Estados Unidos e em outros países?*

A indústria aumenta à força da clientela dos trabalhadores e estes não podem dar o seu auxílio enquanto não receberem salários que o permitam. Os salários são a nossa base de poder aquisitivo. Qualquer motivo que faça aumentar os salários, faz aumentar os negócios; qualquer motivo que os reduza, prejudica os negócios. Os salários, entretanto, devem ser ganhos. Os salários altos só podem derivar duma produção maior e melhor. A tarefa de permitir que o trabalhador ganhe mais é uma particularidade de administração e isto consegue-se mediante o aperfeiçoamento contínuo dos métodos. Na realidade, o trabalhador ganha mais com menos esforço quando a administração põe em prática os seus melhores processos.

8 — *Deseja fazer alguma declaração sobre a Ford Motor Company ou sobre os seus planos futuros?*

A Ford Motor Company está ocupadíssima, como é costume, no trabalho de aperfeiçoamento do automóvel.

Ecos e comentários

Vinhos da Madeira

Diz o jornal *A Voz* que em 4 de Outubro de 1851 a Sociedade dos Antiquários Americanos depositou solenemente nas caves do Worcester Bank de Boston uma garrafa de Madeira autêntico e já então velho.

Tinham-lha oferecido com a condição expressa (que a Sociedade aceitou) de a abrirem apenas cem anos depois.

Por isso em 4 de Outubro de 1951, há vinte e poucos dias os representantes dos Antiquários Americanos reuniram-se para saborear o vinho famoso.

Apesar da lei seca, observaram escrupulosamente a prescrição que nenhuma outra pôde interromper — e tiveram a coragem de beber metade da garrafa sómente! Só de americanos...

Depois da reunião a garrafa meio cheia foi de novo colocada nas caves do Banco, para voltar a ser aberta em 4 de Outubro de 2051 — daqui a cem anos.

O auto da cerimónia foi entregue ao presidente da Sociedade, o sr. Cahino Coolidge, que já foi presidente da República dos Estados Unidos do Norte da América.

Entrevistado pelos jornalistas, depois da reunião, sobre as questões que haviam sido discutidas pela doura assembleia, o sr. Coolidge respondeu laconicamente:

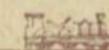
— O vinho.

Depois de um calice de Madeira com cento e tantos anos, a ideia de que ainda ficaram mais, que só os bisnetos beberão, compreendímos nós que nem duas palavras deixassem pronunciar ao velho presidente seco. Vinho daquele é para fazer perder eleições ao mais pintado... Ai da lei seca se houvesse muito Madeira de cem anos na América!

Estamos de acordo, no entanto juntamos mais isto:

E' que a lei seca é sustentada e defendida por aqueles que á sombra dela teem enriquecido, envenenando os consumidores, com porcarias alcoólicas, das quais ninguém sabe a sua origem de fabrico.

Tem custado á América do Norte, mais vidas o período da lei seca, dc que a liberdade do consumo em cem anos.



Junta Autónoma das Estradas

Este organismo publicou um interessante relatório, referente aos anos de 1927 a 1951 dando numeros muito completos sobre construção e reparação de estradas, pontes, etc..

Graficamente bem apresentado, com boas fotografias dos trabalhos realizados, mostra-nos a obra formidável realizada em prol das vias de comunicação.

Os trabalhos que transitaram da extinta Administração Geral e que foram iniciados ou concluídos pela Junta Autónoma de Estradas, são:

Grande reparação de estradas 936 quilometros; pavimentos aperfeiçoados, em paralelipipedos 15,5 km., em betão 2 km. e em betuminoso, 37 km.

Grande reparação de pontes — Ponte de Mosteirô, ponte sobre o Mondego, ponte sobre o Coura e ponte sobre o Divora.

Construção de pontes — Ponte sobre o Leça.

As empreitadas adjudicadas nos quatro exercícios importaram em 258.028.559\$42 das quais já se efectuaram pagamentos no total de 247.257.200\$82.

A arborização das estradas continua tendo sido plantadas no exercício de 1929/30 35.630 árvores, com maior intensidade nos distritos de Braga, Bragança, Guarda e Vila Real. No ano de 1930/31 a plantação foi de 21.200 árvores.

Alem dos trabalhos deixados pela extinta administração e que foram realizados, muitos mais se fizeram e se continuam fazendo, havendo a esperar uma grande obra de renovação com o cumprimento do programa.

Com prazer verificamos que a Junta Autónoma das Estradas, nos veiu demonstrar o seu esforço e lembrar a toda a gente quão benéfica tem sido a sua acção.

Linhas estrangeiras

Espanha

Com o fim de melhorar as obras do porto de Sevilha, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro anuncia a abertura de um Concurso para a construção de uma ponte sobre o Guadalquivir, para o cruzamento da linha Huelva-Sevilha. O deposito provisório é de Pts. 60.000.

Italia

As principais Companhias italianas fazem o possível por acelerar a marcha dos seus Comboios, esperando dentro em breve atingir a media horaria de 100 kilometros.

Entre Milão e Verona fazem já 97 kilometros por hora.

Alemanha

A Companhia Geral dos Caminhos de Ferro da Alemanha, exploradora da rede do Estado, terá que dar, segundo projectos do Governo, 200 milhões de marcos com o fim de dar trabalho aos desempregados.

Suecia

Com o fim de tornar a exploração mais económica vão fundir-se cinco Companhias cujas rês somam na totalidade 580 kilometros.

— A administração dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco, depois de ter feito o estudo para o prolongamento da linha ao longo da fronteira Finlândez de Övertornea até Pagalas, renunciou a estabelecer a via ferrea e vai construir uma estrada na qual fará a exploração automobilizada.

O custo aproximado dos 112 kilometros incluindo os automoveis está calculado a 4.170.000 francos e devem diminuir em 700.000 francos o deficit anual previsto para esta linha, por atravessar uma região pouco povoada.

O emprego de camiões automoveis está-se generalizando na Suecia, onde 2000 carros verificam um trafego de 70.000 kilometros.

Inglaterra

Teve um grande exito a exposição ferroviaria em Londres, onde se exibiram miniaturas de locomotivas, pontes, carruagens, vapores, estações, etc.

Romania

Aos empregados dos Caminhos de Ferro não é permitido em serviço falar outra lingua, que não seja a nacional.

No caso de terem de tratar com estrangeiros oferecerão a estes o serviço de interpretes.

Brazil

Iniciou-se, a 1 de Outubro o trafego mutuo entre a Navegação Fluvial do Rio Grande e as linhas filiadas á

Contadaria Central Ferroviaria, ficando como ponto de baldeação Ribeirão Vermelho, ponto de entroncamento com a Oeste de Minas. As estações para trafego mutuo são as seguintes: Congonhal, Ferreira, Jacaré, Porto Osorio e Capetinga.

Estados Unidos

da América

Na cidade de Cincinnati, estado de Ohio, as diversas empresas ferroviarias que servem a mesma, projectam construir uma grande estação onde se concentre todo o movimento, tanto de passageiros como de mercadorias.

A estação que deve estar concluida em 1933, deve importar em 120 milhões de dollares, precisando de um novo traçado de ligações entre as rês e um sistema apropriado de desvios.

Está prevista a separação completa do trafego de passageiros do de mercadorias, bem como a separação dos comboios que partem e dos que chegam.

Numerosos caminhos de acesso à secção de cargas estão sendo construidos.

A superficie total coberta pela estação é de 120 hectares, incluindo a installação completa do deposito das machinas, das officinas de concertos e da linha circular para que os comboios possam tornar a partir sem necessidade de mudar de machina.

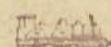
O edificio reservado aos passageiros, situado a uma distancia de mais de 1.600 metros do centro da cidade, terá oito andares e a sua fachada deitará para uma grande praça circular proxima ao Lincoln Park.

A entrada para as oito plataformas, situadas sobre as 15 linhas (plataformas cujo numero pode ser elevado a 10 ou 12), far-se-há por uma passagem central. Os comboios que deverão ter 16 vagões cada um, serão dirigidos, para a limpeza e o reabastecimento dos vagões-restaurantes, para um conjunto de 33 desvios de parada, com numerosas plataformas.

Este projecto grandioso permitirá a chegada e a partida de 210 comboios diarios.

Russia

Um dos projectos comprendidos no plano quinquenal, é a substituição de todos os vehiculos ferroviarios por outros novos de construção russa e munidos de engates automaticos.



Numeros atrasados da GAZETA dos CAMINHOS de FERRO

Faltando a um nosso assinante os numeros 853, 854 e 855 respectivamente de 1 e 16 de Julho e 1 de Agosto de 1923 e o N.º 927 de 1 de Agosto de 1926, rogamos a quem os tiver os envie a esta redação, indicando qual o preço porque os devemos pagar.

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados - O exito das accões judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Dr. Casimiro Chamiço R. Garrett, 74, s/l.

Aguas Termais - Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Alfaiates - Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

Old England - R. Augusta - R. de S. Nicolau.

Automoveis - Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos - Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés - Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas - Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade - A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas aplicações torna-se tanto maior quanto maior fôr o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo - Rua dos Douradores, 150, 1.^o

Farmacias - Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições - Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor iabrico aliado ao melhor preço.

Hoteis - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplício.

Inseticidas - Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 105, 1.^o.

Louças - Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessário gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidaté.

Fabrica de Louça de Sacavem - 126, R. da Prata, 132 - Lisboa.

Maquinas - A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção - Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a - Madeiras, - Praia do Ribatejo.

Material electrico - Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos - Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Armando Narciso - P. dos Restauradores, 48, 1.^o - Lisboa.

Mercearias - A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia - A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto,

Navegação - Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company - R. do Corpo Santo, 47, 1.^o, Lisboa - R. dos Ingleses, 28, 1.^o - Porto.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios - Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias - A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac - Largo da Anunciada, 11 e 12 - Lisboa.

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMICO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 20524

LISBOA

AGUAS TERMAIS

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACCÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construida e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilometros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto AlentejoRUA DOS DOURADORES, 150, 1.^o — LISBOAProdução, transporte e distribuição
:- :- de energia electrica :- :-POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

ALFAIATES

OLD ENGLANDSortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as secções de vestuário.
Mestre de corte diplomado pela**ACADEMIA MINISTER DE LONDRES**

CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA

FATOS PARA CREANÇAS

DESCONTO 5% AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE

R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)
LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

HOTEIS

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAVEM
(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITARIA - LOUÇA DOMESTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERAMICOS - TIJOLOS REFRACTARIOS.

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOATomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeira e Fabricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇOCAIXOTARIA
Doca de Alcântara
LISBOA.

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

Dr. Armando Narciso

Praça dos Restauradores, 48, 1.º — LISBOA

NAVEGAÇÃO

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santo, Montevideu e Buenos Aires - Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros -



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas - Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa JAMES RAWES & C.
RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

No Porto TAIT & C.
RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Reacção e Administração: R. DA HORTA SÉCA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P BX) 2 0158

TELEFONIA SEM FIOS

TINTURARIAS

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, allemães, e outros :-: :-:

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



Costumes do norte