

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado

NUMERO 855

(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 1 de Agosto de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Horta Seca, 7 - 1.º  
Telephone: Central-27

Anexo neste numero (ver pag 201)

1.º Aditamento á Tarifa de Camionagem para transporte entre a estação de Fatela-Penamacor e a vila de Penamacor

**SUMARIO** — A 2.ª Via da linha do Norte entre Gaya e Porto, por *Vicente Ferreira*, pag. 195 — Uma obra malfadada, o troço do Barreiro a Cacilhas, por *J. Fernando de Sousa*, pag. 196 — A autonomia da Madeira e dos Açores, por *Quirino de Jesus*, pag. 197 — União Internacional de C. de Ferro, pag. 199 — Viagens e Transportes, pag. 200 — O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do E. Italiano, por *Carlos Manitto Torres*, pag. 202 — Linhas Portuguezas, pag. 202 — Parte Financeira, por *Q. J.*, pag. 203.

## A 2.ª Via da linha do Norte entre Gaya e Porto

Um dos mais importantes e mais difficeis problemas que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vai ter que resolver, num futuro mais ou menos próximo, é evidentemente o da duplicação da sua via entre Gaya e Porto.

As regiões de Alem-Douro estão entrando numa fase tão activa de industrialisação que o problema dos transportes sobre carris e, de um modo geral, o das comunicações entre a parte ao norte e a parte ao Sul do Douro se pode considerar, já neste momento, um problema capital para a economia do Paiz.

A dificuldade do problema provem de duas causas principais, simultaneamente de ordem technica e de ordem economica e financeira: a situação da estação *terminus* da C. P., na margem direita do Douro, ou melhor na cidade do Porto, e a construção da segunda ponte sobre o Douro.

Como se sabe, a ligação por carris entre as duas partes em que o Douro divide o territorio portuguez foi estabelecida em 1876, com a construção da grande ponte sobre aquele rio, chamada, ainda hoje a ponte Maria-Pia. A linha do Norte, depois de passar sobre esta ponte, vai terminar em Campanhã, estação de serviço combinado, que pertence á Direcção do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado. Só muito recentemente, ha cerca de 10 anos, se construiu a estação de S. Bento, que está para a cidade do Porto, como a do Rocio está para a de Lisboa; é uma estação urbana, situada no coração da cidade, em pleno centro commercial.

Não vale a pena discutir hoje a propriedade das duas soluções: Rocio e S. Bento; mas não é descabido observar que estas soluções, aliás dispendiosissimas, foram concebidas com tão pouca previsão do futuro e em tão acanhados limites, que apenas abertas á exploração logo se reconheceu a sua insuficiencia. Por outro lado, tanto em Lisboa como no Porto, obedeceu-se á

illusão da facilidade de acesso para as respectivas populações, como se os passageiros que se dirigem para as duas capitais ou delas partem, residissem obrigatoriamente dentro do perimetro de algumas centenas de metros de raio, tendo como centros o Rocio ou a Praça da Liberdade. E' curioso constatar como esta illusão ainda perdura e ha pessoas "graves e sisudas" que não podem ouvir falar em estações excêntricas, quer em Lisboa, quer no Porto, embora o acesso a essas estações seja facilitado por todosos meios modernos de comunicação urbana, e essas estações possam offerecer comodidades tais e tal rapidez de serviço, que largamente compensem o seu relativo afastamento das duas praças centrais.

Voltando porém à situação actual, constata-se que o *terminus* da linha do Norte é hoje em Campanhã e que esta estação, que já difficilmente comporta o serviço próprio de rede, cada vez mais importante, do Minho e Douro, não poderá receber o trafego sempre crescente da linha do Norte.

A C. P. terá portanto de encontrar uma solução para o problema do seu *terminus* na margem direita do Douro, solução evidentemente dispendiosa e que não poderá talvez obedecer áquella exigencia, filha de uma illusão, a que já nos referimos, de ficar nas imediações da Praça da Liberdade, isto se não se julgar mais conveniente, pelo menos para o serviço de mercadorias, a construção de uma estação na margem esquerda, mas com facil acesso para a outra margem.

Foi estudado ha tempos pela Direcção do Minho e Douro, um projecto de ampliação de Campanhã, que importava a demolição de uma parte das officinas centrais daquela rede e a construção em Contumil, de uma grande *gare* de mercadorias, para onde seriam dirigidos, sem paragem em Campanhã, todos os comboios de mercadorias provenientes da linha do Norte, e onde naturalmente se receberiam também to-



*Perret* a construção das pontes, que deviam importar em cerca de 200 contos.

A parte incerta nas quantidades dos trabalhos, que eram os alicerces, foi contractada em reis, sujeita a uma serie de preços e os taboleiros metalicos por 362.472 francos.

Em julho d'esse ano, quando as alvenarias estavam sendo executadas pelo habil constructor, o sr. Eugenio Reynaud, veiu a Camara do Seixal representar contra a construção da ponte, alegando o estorvo que ocasionava á navegação.

Não foi julgada procedente a reclamação pelos technicos.

Após o advento da republica, recrudesceram as reclamações, fez-se comicio, o ministro Brito Camacho avocou a si o assumpto... e resolveu-o mal.

Em vez de acrescentar mais um tramo á ponte para augmentar a vasão e tornar menos forte a corrente, mandou substituir o tramo levadiço de 12 metros por um duplo tramo girante de 25 metros em cada vão, tendo que ser protegido por uma estacada quando estivesse aberto.

Creava-se assim um obstaculo consideravel ás manobras dos barcos e fazia-se consideravel despeza a mais.

Em 3 de janeiro de 1910 fôra aprovado o projecto definitivo da estação de Cacilhas, elaborado pelo distincto e malgrado engenheiro Arthur Bual, sobre a a base dos projectos Costa Serrão e Santos Viegas, modificados de modo a assegurar desafogadamente o serviço de grande velocidade.

Estava elaborado o plano de realisação, de modo que em 1912 ou 1913 estariam as obras no estado de se poder inaugurar em Cacilhas o serviço de grande velocidade. N'essa data estaria tambem construida a linha do Seixal a Cezimbra, incluida na notavel proposta de lei do Sr. Conselheiro Moreira Junior e concluidas a linha do Sado, de Portalegre, de Lagos e de Reguengos e a estação fluvial em Lisboa.

De 1910 para cá quasi nada se fez, alem da lentissima construção da linha do Alfeite.

Ha anos elaborou-se novo projecto da estação, ...e nada mais, até se cair no actual periodo de difficuldades financeiras e carestia de obras.

A linha do Sado foi construida, alongando-se inutilmente pela variante de Marateca, mas ainda hoje espera pelo taboleiro da ponte de Alcacer, ha pouco encomendado na Alemanha por conta das reparações.

O novo troço, que agora se abriu, do Barreiro ao Seixal, isolado do resto até Cacilhas, nada vale.

Como serviço local obrigado ao retrocesso quasi ao Lavradio para descer á estação fluvial do Barreiro, é menos interessante para o Seixal que uma correspondencia que se assegurasse por um pequeno vapor com as carreiras fluviaes.

E assim continua a rede do Sul e Sueste sem estações maritimas em termos, sem instalações adequadas para o trafego de minérios, contrariado na sua expansão, com uma exploração deficitaria!

J. Fernando de Souza

## Seguro de bagagens

Começa hoje nas linhas do Sul e Sueste o serviço de *Seguro de bagagens* que é feito nas mesmas condições que estão em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa.

## A autonomia da Madeira e dos Açores

Este problema está sendo objecto das maiores atenções nos dois archipelagos e não ha motivos nenhuns para as suspeitas ou receios que elle suscita no continente.

Ninguém pode julgar em opposição com o nacionalismo politico, a autonomia administrativa da Madeira e dos Açores. A Madeira, com a população de 180.000 almas, e os Açores, com a de 250.000, no meio do Atlantico, nunca podem ter a aspiração da independencia.

Nem podem ter a de se ligarem depois, a Madeira á Inglaterra, e os Açores aos Estados Unidos, como se tem suposto. Não ha situações inglesas na Madeira, nem as há americanas nos Açores, nem há relações daquela com a Inglaterra e destes com os Estados Unidos, que sirvam sequer de base a quaisquer pensamentos de anexação. A gente de ambos os archipelagos está indissolúvelmente ligada ás tradições, interesses e destinos da Patria portugueza.

Mas os Açores e a Madeira, pelas suas condições geograficas e economicas, precisam de um regimen administrativo especial. Foi porisso que a Monarchia lhes deu a autonomia das Juntas Gerais de Distritos diferentes das que houvera em todo o paiz, e voltaram a haver no continente.

Com o mesmo fundamento, e com as circunstancias creadas pela civilisação contemporanea e pela guerra, aquella organização especial tem de ser levada mais adeante, sem perder a sua natureza.

A Madeira e os Açores são ilhas que, embora chamadas adjacentes, estão um pouco afastadas. Ao mesmo tempo são organismos economicos *sui generis*, e bem diversos daquele que está formado no territorio continental. Para se pensar assim, bastaria já considerar na Madeira as particularidades caracteristicas dos seus vinhos, das suas produções hortícolas, fructíferas e sacarinas e das suas industrias de bordados, de vinificação, de embutidos e de obras de vime; e nos Açores, a sua lavoura cerealífera e pecuaria de auto-suficiencia e as suas apreciáveis culturas de chá, de tabaco e de ananazes.

Mas é mais importante o que há ainda a notar.

As ilhas adjacentes, pelas suas posições geograficas e pelas singularidades e magnificencias panoramicas de S. Miguel e da Madeira, têm os seus destinos conjugados nesta época da historia, com os da grande navegação transatlantica e do turismo universal, muito principalmente daquele que da America do Norte se dirige para o Mediterraneo. — A Madeira, alem disso, pela superioridade do seu clima no mundo, tem de ser, cada vez mais, uma estação de saude, de repouso e de passatempo. — O movimento de viajantes, que é já grande nos Açores, e que na Madeira já talvez se aproxime novamente de 200.000, poderá ser de mais de um milhão em futuro não distante. As centenas de milhares de libras que isto já deixa nos dois archipelagos poderão multiplicar-se ámanhã brilhantemente, com vantagens immensas para elles e para o commercio continental que os abastece. Portugal não deve nem pode impedir este curso da civilisação, do negocio e da riqueza.

Os Açores e a Madeira são forçados a subordinar a estes fins grandes e quasi novos, as condições dos seus portos, da sua viação, ainda atrasada e primitiva, da sua higiene, do seu embelezamento, da sua hospedagem, das suas produções agricolas, das suas industrias, das suas artes, do seu commercio, e, portanto, da

sua educação publica. Isto só é atingível por uma administração conhecedora das necessidades, sempre activa e sempre occupada em as satisfazer, com espirito de zêlo e continuidade.

Ela tem de ser, pois, de lá mesma e não do continente, onde se ignora o que são as ilhas e o que nelas se tem de vizar ou de fazer.

As situações e factos do Minho ao Algarve são conhecidas aqui, facilmente, pelo Poder Legislativo, pelo Executivo, pela imprensa, pelo publico em geral. Aqui existem comunicações diarias, que nos fazem ter interesse por tudo o que há de mais importante ou se passa em qualquer parte, e que de tudo nos trazem informados com rapidez.

O mar, por mais frequentes que sejam os transportes e as malas, faz uma separação profunda entre a península e os archipelagos.

Não se conhece, nem mesmo se trata de conhecer, o que há ou o que deve haver neles. Não se acompanha aqui o movimento de lá, porque não ha o comboio de todos os dias a abrir e a faltar a curiosidade.

Longe da vista, longe do coração e do proprio pensamento. Os ministros, os legisladores, os publicistas, não sabem nem querem saber mais dos Açores e da Madeira do que da China, salvo se ha por lá eleições ou motins.

Para a Madeira e os Açores se adaptarem ao seu maior destino será mister gastar muitos milhões de libras num quarto de seculo. Esta necessidade traduz-se na de criar para isso grandes recursos anuaes de algumas centenas de milhares de libras nos dois grupos de ilhas. Ilem do que há a fazer, seria forçoso que pagassem todas as suas actuaes despesas, depois de reformadas, e tambem as verbas de compensação equitativa ao Estado, pelos encargos geraes ainda imputaveis á Madeira e aos Açores.

Já dissemos que não se poderiam obter só pelas tributações todas as receitas indispensaveis para todos esses fins. Elas haviam de ir até aproximadamente o dôbro das antigas em ouro, que eram de cerca de 260.000 libras em cada um dos archipelagos. Ter-se-ia tambem de buscar meios na transformação dos regimes economicos do açúcar, do alcool e de outros productos, e nas proprias concessões e exploração de obras e serviços pnblicos de portos, viação ferrea, hotéis especiaes, casinos e melhoramentos analogos, sem necessidade de se ir até ao jogo de azar.

De todas as maneiras um tal caminho seria de sacrificios para as populações insulares. Elas teriam de concorrer com muito mais valores de ouro do que hoje, para os fins vantajosos da comunidade.

Na situação actual, é absolutamente impossivel o Estado fazer-lhes taes exigencias pela sua administração directa. Os povos das ilhas não as satisfariam. Tinham a certeza de que não seriam realizados os bons empregos correlativos. O proprio Estado não saberia ou não quereria faze-las, nem corresponderia a ellas devidamente, quando as fizesse e fôsse atendido.

Com a gerencia autónoma, dentro da unidade politica do Estado, a gente da Madeira e dos Açores dispôr-se-ha pelo contrario, a tudo o que lhe fôr imposto pelo destino particular dos archipelagos. Ela tem lá mesmo as sugestões directas para o seu entusiasmo e dedicação e as condições para fazer que não sejam estéreis ou inuteis.

Quando isto é assim, como podia o resto da Nação opôr-se a que a Madeira e os Açores tivessem uma autonomia suficiente para alcançar os seus fins proprios, não atingiveis de outra maneira?

E'-lhe impossivel não concordar com essa pretensão justa e necessaria.

Sómente cumpre exigir que os dois archipelagos

paguem ainda ao Estado o que fôr equitativo para os *onus* geraes.

Neste ultimo ponto, a determinação do quantitativo só oferecerá difficuldade quando se tenha de arbitrar a porção que deve pertencer aos Açores e á Madeira na divida nacional. Nenhum emprestimo do Estado foi contraído, no todo ou em parte, para os Açores ou a Madeira. Nunca o Estado fez por lá melhoramentos dignos de menção, com receitas que não saíssem das proprias fontes districtais. Raramente a Madeira e os Açores deixaram de concorrer com saldos positivos para o continente, depois de pagar as suas despesas. Ao mesmo tempo ficaram tendo, na sua viação e outras obras publicas, atrasamentos maiores do que as mais abandonadas zonas de Portugal. Tudo isto deverá ser tido em atenção.

Na propria época aberta pela guerra, os Açores e a Madeira foram sacrificados ao continente. Os rendimentos brutos das ilhas, ao contrario do que sucede por cá, vem excedendo os consumos. E' isto devido á intensidade progressiva do trabalho e aos recursos vindos da navegação, do turismo e da emigração. Considerando em conjunto os dois archipelagos, o Estado tem sobejos das receitas sobre as despesas.

De todos os modos é, pois, contra a natureza, a justiça e a progressividade da Madeira e dos Açores a sua sujeição ao regime inflacionista do Banco de Portugal. Os dois archipelagos estão sendo espoliados de uma parte da sua riqueza com esta solidariedade fiduciaria que daqui se lhes impõe. São privados gravemente das vantagens que á sua economia pertencem pelo *superavit* anual da sua balança de pagamentos exteriores.

Tambem estes factos devem ser considerados na liquidação das compensações razoáveis que a administração autonoma tem de dar ao Estado. Ao mesmo tempo é fora de duvida que os Açores e a Madeira devem ter uma circulação privativa dos archipelagos. Sem ela, a descentralisação administrativa seria frustada em todos os seus fins pela do Banco de Portugal.

Os saldos anuais das contas externas das ilhas permitem reformas e operações que façam aparecer o ouro indispensavel, não só para o fomento, mas ainda mais para a existencia de outra moeda, que tenda a ser bem sã pelas garantias e por tudo o mais.

Qualquer objecção a este ideal apenas teria valor se a Madeira e os Açores tivessem *deficit* economico, ou se o continente o não tivesse.

Que motivos podem estabelecer uma certa solidariedade nas aspirações descentralistas e na propria autonomia da Madeira e dos Açores? Não é apenas o facto de serem ilhas relativamente proximas umas das outras, no mar sulcado, primeiro, pelos nossos maiores. E' principalmente a semelhança dos seus novos horizontes economicos abertos pela propria marcha da civilisação universal, com o seu movimento progressivo de turismo. Essa circumstancia de serem conjugaveis, em grande parte, as navegações, os melhoramentos e explorações especiaes que tenham relação com esses fins analogos. E' a possibilidade e necessidade de haver para isso ligações financeiras, não só entre os dois archipelagos, mas tambem entre ambos e os elementos propulsores e especulativos do estrangeiro.

E' a confiança e a amizade muito singulares que ha entre os homens diplomados dos Açores e da Madeira, pelas camaradagens preferidas entre os ilheus, nos tempos academicos. Juntos viveram em Coimbra, em Lisboa e no Porto.

Juntos viajaram como estudantes, como deputados, como visitantes do continente. Juntos em espirito se a m para as mesmas aspirações naturais e maiores

dás suas pequeninas patrias dispersas no Atlantico, levando consigo os outros da sua terra para as mesmas disposições fraternais e expansivas.

Acentuemos que as relações mais estreitas entre os interesses financeiros dos Açores e da Madeira são absolutamente indispensaveis desde já para a conquista e funcionamento da autonomia. Ellas servirão, como nenhuma outra força, para dar impulso pratico á ideia descentralisadora. Servirão para os estímulos, as iniciativas, os planos positivos, as empresas effectivas de que dependerão muitos dos melhoramentos e progressos communs da Madeira e dos Açores, amplificando o campo de acção para grupos ou sindicatos que estariam pouco dispostos a applicações de capitães num só ponto restricto. Servirão para base da unidade financeira do auxilio moral e material, da solidariedade de credito que deveria existir entre os dois archipelagos, afim de serem distinctos os seus cofres e as suas contas.

A Madeira e os Açores tem condições financeiras verdadeiramente singulares. Limitamo-nos a apontar dois factos expressivos, a que podíamos juntar ainda outros da mesma natureza. E' recente a criação do Banco Michaelense e recentissima a do Banco da Madeira. Apesar disso estão cotadas a mais de 1.000\$00 as acções do primeiro, e a 210\$00 as do segundo sendo ambas de 100\$00. Elles tem já fundos de reserva importantes. O segundo vai ellevar o seu capital a 20.000 contos. O primeiro pode seguir o mesmo caminho até onde quizer. No enxame geral de novas instituições bancarias não vemos nenhum caso analogo.

A situação que isto deixa entrêver no espirito manda approximar muito mais, financeiramente, os dois archipelagos, com absoluta confiança nos compromissos e destinos communs. Com esta base, ao vir a autonomia, a Madeira, que tem recursos maiores do que os Açores, proporcionalmente, poderá ajuda-los, pela responsabilidade fiadora, nas operações de creditos que tenham de assegurar a obtenção de ouro para o fomento e para garantia da circulação fiduciaria. S. Miguel, apesar de rica, não poderá, para este fim, prescindir da Madeira no auxilio reclamado pelas menos favorecidas condições de uma parte do archipelago a que pertence.

Quirino de Jesus

## União Internacional dos Caminhos de Ferro

Em seguida á reunião da Comissão de *Contas correntes e Cambios* effectuada em Praga, á qual nos referimos no nosso ultimo numero, realisou-se em Vienna, nos dias 25 e 26 de Junho, a reunião da comissão de *Trafego de Passageiros*, á qual assistiu tambem o Sr. Engenheiro Manuel Rueda, delegado da C. P. que é uma das Administrações-membros que têm representação n'essa comissão.

Aberta a sessão a que presidiu Mr. Wolf (Austria), que saudou todos os paizes ali representados, procedeu-se á leitura da Ordem do Dia que inseriu as questões seguintes:

- 1.<sup>a</sup> — *Projecto de Regulamento interno das Comissões;*
- 2.<sup>a</sup> — *Simplificação e unificação das formalidades impostas aos passageiros e bagagens á passagem nas fronteiras;*
- 3.<sup>a</sup> — *Unificação da apresentação ao publico das tarifas de passageiros internacionais;*
- 4.<sup>a</sup> — *Seguros de bagagens;*
- 5.<sup>a</sup> — *Unificação da hora de verão;*

6.<sup>a</sup> — *Contagem da hora de 0 a 24;*

7.<sup>a</sup> — *Principio de formação de tarifas internacionais de passageiros em relação á situação actual das taxas de desconto variavel.*

Apresentado á assembleia pelo Secretario Geral o projecto do regulamento (1.<sup>a</sup> questão) para exame, foram emitidos varios alvitres ácerca da eleição do presidente, que o representante da C. P. propoz seja fixada para um periodo de 5 annos; sobre a representação d'uma administração que não esteja presente, por outra, o que no parecer dos delegados portuguez e italiano, só o deve ser por uma outra do mesmo Estado, com o que o delegado sueco não concordou, porque os paizes escandinavos desejam fazer-se representar mutuamente; sobre a lingua adotada obrigatoriamente nas reuniões, que na opinião de M. Bezzi (Italia) deve ser a franceza, como lingua official da U. I. C., pois no caso de tambem se adotar a alemã, reclamará igualdade de tratamento para a italiana.

Por seu turno o delegado inglez diz que a ser permitida a italiana, reclamará tambem que o seja igualmente o inglez.

Por fim ficou este ponto para ser resolvido definitivamente pelo Comité de Gerencia do qual dependerá a approvação final do regulamento em discussão.

Mr. Boguslawski (Polonia) relator da 2.<sup>a</sup> questão, faz um resumo do seu relatorio, e M. Lamalle, delegado da Belgica e co-relator, diz que não julga possivel, por motivos de ordem financeira, chegar-se a uma solução de ordem geral, antes cada estado terá que tomar resoluções de character individual.

Mr. Bezzi declarou estar, em principio, com os relatores, mas nota que no que respeita á revista das bagagens de mão em transito, não se pode ir tão longe, pois que, pelo menos na Italia, são os caminhos de ferro e não os passageiros que devem pagar as despesas, e termina por emitir a opinião de que deveriam ser suportadas pela alfandega.

M. Lessing (Alemanha) informa que a deligencia que a sua administração tem empregado para acelerar as formalidades aduaneiras, tem fracassado por a alfandega se ter recusado a fazer a revista em transito, salvo para certos comboios internacionaes em que conseguiu que aquella entidade fiscal proceda á visita antes do trajecto, na estação de partida, ou na de chegada.

Como exemplo de comboio internacional em que a visita da alfandega se faz durante o trajecto, M. Lamalle cita o rapido Paris-Bruxelas que transpõe a fronteira sem parar. Neste caso as despesas são suportadas pela administração das alfandegas.

Sobre este assumpto e ainda sobre a necessidade de os differentes governos adoptarem medidas tendentes a facilitar a aquisição de passaportes aos viajantes, fallaram diferentes delegados, tendo-se por fim approvado a proposta elaborada pela sub-comissão para esse fim nomeada, destinada a ser presente por cada Administração ao seu governo, ou se assim o resolver o Comité de Gerencia, á Sociedade das Nações para que esta, por sua vez, intervenha junto dos governos interessados.

Essa proposta é do teor seguinte:

A Comissão propõe que as Administrações de caminhos de ferro recommendem aos seus Governos os differentes melhoramentos a effectuar:

- no traçado da marcha e na composição dos comboios internacionais;
- na instalação das estações fronteiriças;
- na criação de estações internacionaes unicas, prestando indifferentemente os serviços aduaneiros e de policia, dos paizes limitrofes;
- de maneira a diminuir as sujeições a impor aos passageiros para o cumprimento das formalidades aduaneiras e de policia, a

fim de reduzir ao minimo o estacionamento dos comboios nas estações fronteiriças:

N'este sentido a Comissão recomenda as medidas seguintes:

1.º — Revista de passageiros e bagagens de mão; passaportes; alfandega.

a) Sempre que seja possível, revista com o comboio em transito;

b) Quando não seja possível a revista em transito, faze-la no comboio parado n'uma das fronteiras, de forma a fazer-se simultaneamente, sendo possível, ou pelo menos sucessivamente, as visitas das alfandegas e das policias dos dois paizes interessados.

c) Reduzir ou mesmo suprimir, se possível, as despesas de vistos em transito para desenvolver o trafego internacional.

2.º — Revista de bagagens registadas.

a) Sempre que seja possível: revista no lugar da partida e no lugar da chegada das bagagens. (Deveria estabelecer-se que quando se fizesse uma revista á partida, não se procedesse a uma segunda revista na fronteira; assim como quando se fizesse revista na fronteira se não repetisse á chegada).

b) Quando se não possam fazer as revistas á partida ou á chegada, faze-las n'uma das estações da fronteira, de maneira a serem simultaneas ou pelo menos sucessivas as visitas das policias e das alfandegas dos dois paizes interessadas.

Seria tambem para d'seja que, quando um paiz aponha um selo de chumbo n'uma bagagem, esse selo seja considerado válido nos territorios sucessivos onde deveriam ser apostos novos selos.

Seguidamente tratou-se da questão 3.ª; sobre a qual o delegado francez, M. Luurt apresenta á discussão o seu relatório, do qual era co-relator o delegado alemão. Como alguns membros da Comissão declarassem não terem recebido o relatório francez, outros terem recebido este, mas não o alemão; sob proposta do Presidente, resolveu-se que os relatores francez e alemão estabeleçam um projecto de condições-tipos que será submetido ao exame de todos os membros da Comissão. Essas condições deverão ser redigidas de forma a conterem a maior parte possível das condições da Conferencia de Berne de cuja entrada em vigor devem ficar dependentes.

Acerca do Seguro de bagagens (4.ª questão), ventilaram-se as condições em que as Companhias de caminhos de ferro devem contractar com as de seguros, de forma a que umas e outras fiquem garantidas contra possíveis especulações dos segurados, como a de receber duas indemnisações, uma pelo caminho de ferro e outra pelo seguro, citando-se a proposito a Companhia de Seguros Europeia que nas suas apolices tem esses e outros casos bem previstos.

Por fim foi aprovado o relatório com ligeira alteração e com a adopção de uma nova conclusão concebida nos seguintes termos:

Quando o seguro a prazo por apolice não garantida, nem perdes e danos, nem atrasos, é igualmente para desejar, no interesse do desenvolvimento do sistema, que seja dada a possibilidade aos passageiros de se porem a coberto desses riscos, pelo menos para os volumes transportados como bagagens registadas no caminho de ferro, por meio, por exemplo, de um contracto complementar que possa ser assignado no acto de registar a bagagem.

Relativamente á hora de verão, (5.ª questão) ficou estabelecido que todos os paizes que adotem a mudança da hora, o façam ao mesmo tempo e n'uma noite de sabado para domingo, a fim de se reduzir ao minimo os transtornos que essa mudança possa causar, alem disso, que os paizes que façam a mudança tomem as providencias necessarias, nos seus horarios para evitar os inconvenientes que a mudança pode acarretar á circulação dos comboios internacinaes.

Quanto á contagem das horas de 0 a 24 quasi todos os paizes se mostram unânimes em aceitar o sistema, estando porem as suas resoluções definitivos dependentes das respostas de outros.

Sobre a 7.ª e ultima questão, em virtude de o respectivo relatório só ter sido distribuido no proprio dia da reunião, e os diferentes delegados não terem tido o tempo suficiente para o examinar com a devida atenção, ficou para ser discutida n'outra reunião, tendo sido o relator (Suecia) incumbido de coligir todos os elementos possíveis para, juntamente com a sub-comissão encarregada da 4.ª questão da Comissão de contas correntes e cambios, do qual fica fazendo parte, completar o estudo a apresentar á proxima reunião.

A noticia que publicámos no nosso ultimo numero sobre a reunião da comissão de Contas Correntes e

cambios que teve lugar no dia 20 de Junho em Praga, capital da Tcheco-Slovaquia, e não em Braga, para onde a gralha impernitente a quiz levar, sahio de tal forma cheia de erros que se torna indispensavel corrigir alguns d'estes.

O enunciado da 4.ª questão da Ordem do dia deve ler-se: *Redução das dificuldades de percepção dos preços de viagem e de transporte, assim como dos documentos. Simplificação das contas correntes e meio de evitar perdas por oscilações do cambio.*

No enunciado da 5.ª questão onde se lê *para liquidação os creditos reciprocos*, deve ler-se *para liquidação dos creditos reciprocos*.

Mais adeante temos umas "emissões" em vez de "comissões", e quasi no fim da mesma coluna uma "inconsciencia" em lugar de "inconveniencia", que chega a ser uma verdadeira inconveniencia.

Finalmente, o pequeno trecho em francez que transcrevemos da acta da reunião, foi por tal forma deturpado que merece o escrevamos de novo. Elleahi fica:

*En vue de le couvrir des pertes que se change pent lui imposer lorsde la liquidation des comptes, chaque administration a le droit de percevoir les sommes qu'elle encaisse du public pour compte des chemins de fer étrangers, à un cours plus élevé que celui coté à la Bourse de son pays, mais la majoration ainsi pratiqué doit toujours rester dans des limites raisonnables.*

*Lorsque les Adminisirations le jugeront utile, des ententes pourront intervenir entre elles pour qu'elles se notifient les taux appliqués. Elles sont tenues de publier ces taux par voie a affichage aux guichets ou de tout autre manière.*

Se os nossos leitores ainda não esgotaram de todo a sua reserva de amavel paciencia, que nos perdoem.

## VIAGENS E TRANSPORTES

### Horario dos comboios das linhas de Cintra e do Oeste

A partir de hoje é modificado o serviço de comboios na linha de Cintra, sendo postos em circulação os n.ºs 1:339, 1:340, 1:341 e 1:336 anunciandos no cartaz como suplementares, sendo tambem modificada a marcha dos n.ºs 1:306 e 1:329.

O comboio n.º 1:306 sae de Cintra ás 7,30 da manhã, sendo rapido desde Barcarena a Campolide e chegando a Lisboa ás 8,18; o n.º 1:329 sae de Lisboa ás 7 da tarde, rapido até Barcarena, chegando a Cintra 54 minutos depois.

Desde hoje tambem é suprimido o comboio 1:315, que partia aos domingos, ás 12,15, do Rocio para Cintra, sendo estabelecido, como desdobramento dos comboios 1:306 e 1:329, enquanto a afluencia de passageiros o justificar, um comboio de Queluz para Lisboa ás 8,10 da manhã e outro em sentido contrario ás 6,48 da tarde.

Igualmente a partir de hoje, os comboios regulares de mercadorias da linha de Oeste, n.ºs 2:507 e 2:504, passam a fazer serviço de passageiros das tres classes entre Bemfica e Torres Vedras, e vice-versa, saindo de Bemfica ás 8,44 da tarde para estar em Torres ás 0,45 e de Torres ás 2,20 da tarde para chegar a Bemfica ás 5,43, com paragem em todas as estações.

### Os rapidos da Beira Alta e sua ligação com os da C. P. e d'outras linhas

A recente circulação diaria dos "rapidos" n.ºs 3 e 4, na Companhia da Beira Alta, vem sendo muito apreciada pelo publico, dadas as interessantes e multiphas correspondencias que aqueles comboios asseguram para os diferentes pontos do paiz e para o estrangeiro e o conforto e comodidade oferecidos pelas belas carruagens que fazem parte da composição dos mesmos comboios.

O primeiro destes tem as seguintes correspondencias:

*Em Pampilhosa:* comboio n.º 13 (ás segundas, quartas e sextas feiras) e n.º 11 (aos domingos, terças feiras e sabados) da B. A. procedentes de Figueira; n.ºs 18 e 52 (ás segundas, quartas e sextas feiras) da C. P. procedentes do Porto; n.º 19 da C. P. procedente de Figueira (por Alfarelos) e n.º 51 (rapido) da C. P. procedente de Lisboa.

*Em Santa Comba Dão:* comboio n.º 3 (ás segundas e sextas feiras) da C. N. para Vizeu.

*Em Fuentes d'Onoro:* comboio n.º 2 da S. F. P. para o estrangeiro.

O segundo tem as seguintes correspondencias:

*Em Vilar Formoso:* comboio n.º 1 da S. F. P. para as procedencias do estrangeiro.

*Em Guarda:* comboios n.ºs 161 e 164 da C. P. respectivamente das procedencias de e para a Beira Baixa.

*Em Santa Comba Dão:* comboio n.º 2 (ás terças, quintas feiras e sabados) de Vizeu, e n.º 7 (ás quartas feiras e sabados) da C. N. para Vizeu.

*Em Pampilhosa:* comboio n.º 14 da B. A. para a Figueira; n.º 3 da C. P. para o Porto, e n.º 56 (rapido) da C. P. para Lisboa.

Os mesmos comboios tambem asseguram comodas e rapidas correspondencias para Paris, Pirineus e Côte d'Azur.

### Carruagens directas de Valencia d'Alcantara e Badajoz á Figueira e Porto, e vice-versa

Desde o dia 20 do mez findo circulam nos comboios que servem os percursos Valencia de Alcantara e Badajoz-Figueira e Porto, algumas carruagens directas de 1.ª e 2.ª classe.

A's terças, quintas e sabados, circula entre Valencia e Figueira uma carruagem mixta de 1.ª e 2.ª classe, de corredor lateral; e ás terças, quintas e domingos no sentido inverso. Entre Badajoz e Figueira, ás segundas, quartas e sextas, circula uma carruagem de 1.ª classe, de corredor lateral; e ás terças, quintas e sabados no sentido contrario.

Entre Badajoz e Porto circula tambem uma carruagem mixta de 1.ª e 2.ª classe, de corredor lateral, ás terças, quintas e sabados; e ás terças, quintas e domingos no sentido inverso.

Este importante melhoramento que a C. P. introduziu no seu serviço de comboios de passageiros, está já tendo um bom aproveitamento por parte dos viajantes que de Espanha veem ás nossas praias passar a temporada de banhos.

### Paragem de comboios em Paredes

Desde o dia 23 do mez passado, o comboio n.º 111 da linha do Douro que parte de Campanhã ás 17,08 passou a ter um minuto de paragem na estação de Paredes, onde chega ás 18,15.

Este comboio só admite passageiros de 3.ª classe para as estações alem de Penafiel.

### Limitação do serviço da estação de Loredó

A partir de hoje, a estação de Loredó, situada ao kilometro n.º 123,100 da linha de Evora a Ponte de Sôr, é encerrada ao serviço de grande e pequena velocidade, continuando porem, a fazer o serviço de passageiros sem bagagem, cujas cobranças serão feitas em transitio.

### Augmento de sobretaxa

A fim de poderem melhorar as subvenções concedidas ao seu pessoal e accorrer ao agravamento de outros encargos, creado pela crescente desvalorização da moeda, as diferentes empresas ferroviárias solicitaram do Governo autorização para augmentar as sobretaxa de 500 e 200 % que oneram as actuaes tarifas de transporte.

A Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro esta estudando o assunto.

### Vagões de propriedade particular

O Governo aprovou pela portaria n.º 3695, devendo entrar em vigor em 1 de Setembro proximo, em adiamento á *Tarifa especial A* de g. v. e p. v., contendo varias modificações ao regime dos transportes em vagões de propriedade particular, e do qual nos occuparemos no proximo numero.

### Serviço de comboios entre Figueira da Foz e banhos de Amielra

A partir de hoje e durante á época de aguas thermaes, circularão diariamente, entre Figueira da Foz e o apeadeiro de Banhos de Amielra que serve a estancia thermal do mesmo nome, dois comboios com carruagens das tres classes, um que parte da Figueira ás 8 horas e chega a Banhos de Amielra ás 8,27, e outro que parte de Banhos de Amielra ás 10,05 e chega a Figueira ás 10,32.

Para estes comboios, encontra o público na estação de Figueira da Foz, alem dos bilhetes da Tarifa geral e dos do § 4.º da Tarifa n.º 11, bilhetes de ida e volta em 3.ª classe para Banhos de Amielra, ao preço de 1\$70, incluindo os impostos e a sobretaxa em vigor.

### Camionagem entre a estação de Fatela e a Vila de Penamacor

A partir de hoje os preços de camionagem entre a estação de Fatela-Penamacor e a vila de Penamacôr, constantes da respectiva tarifa em vigor desde 20 de Maio ultimo são baixados como a seguir se indica:

a) — Mercadorias em p. v. — \$50 por fracções indivisiveis de 10 kilogramas. Minimo de cobrança 1\$00.

b) — Recovagens, animaes taxados a peso, dinheiro amoedado e mercadorias em g. v. 1\$00 por fracção indivisivel de 10 kilogramas — Minimo de cobrança 2\$00.

c) — Objecto de grandes volumes e pouco peso, mobílias sem acondicionamento, materias explosivas e perigosos — 1\$50 por fracção indivisivel de 10 kgs. — Minimo de cobrança 3\$00.

Estes preços apresentam uma redução de 50 % dos primitivos preços das tarifas.



### Manual do Viajante em Portugal

Compram-se exemplares da ultima edição (em portuguez e francez).

Dirigir á Administração d'esta Gazeta.

# O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano

Relatório de uma missão á Italia em 1922

Pelo engenheiro Carlos Manitto Torres

(Continuação do numero 854)

Actualmente a rede do Estado explora já, um pleno regimen, cerca de 16.500 km. entre via normal e reduzida e excluidos os caminhos de ferro colonias (220 km'), ao passo que á exploração particular estão apenas entregues uns escassos 4.000 km.

## b) A organização actual

A organização do Estado Italiano começou por ser, rigorosamente, do typo prussiano, caracterizado pela independencia completa das circunscripções (compartimenti); mas a Italia não é a Alemanha e o erro d'uma adaptação integral bem depressa se fez sentir. A organização foi então mais centralizada, tal qual está hoje.

Em Roma funcionam: o Conselho d'Administração (composto de 10 membros e de que faz parte o Director, como presidente) e a Direcção que tem anexo um corpo de quinze inspectores superiores e sob as suas ordens directas os chefes das doze circunscripções.

Digamos desde já que a Direcção constitue o órgão d'execução, ao passo que o Conselho d'Administração dicta as suas resoluções, mas que estes órgãos, são menos independentes e a sua colaboração mais completa do que entre nós; o facto do Director ser o presidente do Conselho d'Administração e o dos Sub-Directores serem tambem vogaes do Conselho, diz tudo.

Os Serviços da Exploração são localizados: em Roma, o do Movimento e Trafego e o da Conservação (Via e Obras), em Bolonha, o do Material e Tracção.

Para os efeitos da exploração, uma rede tão extensa não podia deixar de dividir-se em circunscripções gosando d'uma grande independencia e autonomia, de modo a obter-se dentro de cada uma a unidade de exploração que não seria possível exercer directamente de Roma sobre toda a rede.

De facto a rede divide-se em 12 circunscripções (compartimenti) que tomam o nome da sua sede central e que são: Turim, Milão, Veneza, Genova, Bolonha, Florença, Ancona, Roma, Napoles, Bari, Reggio-Calabria, Palermo.

Ha ainda três delegações d'exploração (emquanto não se faz a incorporação definitiva) em Trento, Trieste e Cagliari.

Cada circunscripção é dirigida por um Chefe de Circunscripção (Capo Compartimento) que comunicando e recebendo instruções da Direcção Geral, é dentro da circunscripção, um chefe cujas funções, coordenadoras de todos os serviços e dirigentes da sua função geral, são perfeitamente as d'um director d'uma rede independente que correspondem á circunscripção.

De resto, estas são perfeitamente assimilaveis a pequenas administrações com os seus Serviços da exploração e Serviços accessorios na perfeita interdependencia e funcionamento que corresponderiam a uma rede independente; simplesmente os Serviços (subordinados embora inteiramente á direcção do Chefe de Circunscripção) recebem ordens e são inspecionados, no seu funcionamento tecnico, pelos respectivos Serviços Centraes, de Roma.

Em todas as circunscripções ha uma Divisão de cada um dos Serviços da Exploração: Movimento e Trafego, Conservação (Via e Obras) e Material e Tracção, com as oficinas e dependencias necessarias e nas principaes ha repartições ou delegações dos Serviços accessorios: de Saude, de Contabilidade e Legal—ou seja—dos mais relacionados e indispensaveis á exploração.

Estes Serviços accessorios locais tendo a sua sede n'uma Circunscripção estendem tambem a sua acção sobre as mais proximas da titular e que com ela têm mais relações.

Para este efeito, v. g., Genova é tributaria de Turim, Veneza de Milão, Bolonha de Florença, Bari e Reggio de Napoles, etc.

A organização interna dos Serviços da Exploração, a distribuição e dependencia dos seus órgãos, funções e pessoal—segundo aliás as normas geraes—seria assumpto interessante para este relatório; mas como não oferece—nem poderia oferecer—mais do que uma ou outra particularidade interessante, limitarme-hei, para terminar esta parte, á descripção da organização geral, que interessa conhecer.

(Continua).



**Linha do Norte.**—A C. P. vae prosseguir no, trabalhos de construção da segunda via do Norte procurando ultimar com certa urgencia os troços de Entroncamento a Albergaria, e de Coimbra B a Pampilhosa, 57 quilometros, ficando para depois os restantes compreendidos entre Mogofores e Aveiro e Gaya ao Porto. O complemento acima referido de urgencia, tem por fim acelerar a marcha dos comboios rapidos do Norte e especialmente o "Sud-Express". Os trabalhos de Entroncamento a Albergaria compreendem o rebaiamento de dois tuneis, já iniciados, e os de Gaya ao Porto, a grande obra de arte, ou seja a nova ponte sobre o Douro, substituição da actual.

**Lamarosa a Thomar.**—A Camara Municipal de Thomar contraiu um emprestimo de 4.200 contos na Caixa Geral de Depositos, destinado á continuacão dos trabalhos da construção da linha de Lamarosa á cidade de Thomar.

## Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Teve logar conforme se annunciára, no dia 17 do mez findo a assembleia geral da C. P., na qual foi aprovado o relatório e contas do exercicio findo.

Seguidamente procedeu-se á eleição dos cargos vagos tendo sido eleitos:

**Assembleia Geral**—Presidente, Dr. Fernandes da Costa; vice-presidente, Dr. Carlos Gonçalves dos Santos.

**Conselho de Administração**—Francisco de Pina Lopes.

**Conselho Fiscal**—Antonio Serrão Franco Junior e Dr. José d'Abreu.

Assistiu á assembleia o Comissario do Governo junto da Companhia, sr. Dr. Ginestal Machado.

# PARTE FINANCEIRA

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Julho de 1923.

Passaram-se mais duas semanas inuteis para a vida do país. A primeira foi toda consagrada aos funerais do poeta Guerra Junqueiro, cuja memoria poderia receber as homenagens, que fossem justas, sem necessidade de se paralisar a vida politica e administrativa. A segunda foi absorvida por novos incidentes ministeriaes e parlamentares, a proposito do caso de um illustre official da aviação militar. Assim tem sido e assim continuará a ser, enquanto a governação publica estiver directamente relacionada com as engrenagens de todo este partidarismo que vai afundando a nação com as suas incompetencias e miserias.

Por debaixo delle, dizem que avança a organização revolucionaria. Ignoramos o que isto seja. Mas que são enormes os descontentes e os sofrimentos dos numerosos cidadãos, ninguém com olhos abertos deixará de os ver. E' que as fatalidades dos males financeiros e economicos augmentam com velocidade crescente, multiplicam-se as dificuldades e as dores de muita gente, ao mesmo tempo que dá assim maiores bases ás agitações de certa natureza.

Ao escrevermos este boletim, já o valor da libra-cheque passa além de 115\$00. Não é impossivel que por este caminho elle suba depressa a 120\$00 e vá depois para pontos mais altos. Podemos dizer que de nada serviu o emprestimo como tinhamos previsto, no começo do anno ao ser apresentada a respectiva proposta de lei. Tambem de nada serviu para os cmbios o agravamento das tributações. Ambos os factos e os restantes apenas serviram para augmentar a carestia da vida. Ella veio crescendo gravemente desde janeiro. Ella vai agora mesmo a galope. No primeiro semestre observamos que os saltos dos preços em muitos artigos eram de 10 a 15 por cento de mez para mez. Pois estas elevações foram vistas em dois ou tres dias na ultima semana, quanto ao sabão, o açúcar, algumas frutas e diversos productos.

Os vencimentos dos funcionarios publicos augmentaram grandemente pela nova lei, que demais a mais manda aplicar os augmentos desde janeiro, novidade impressionante. Pois o commercio, a industria e a agricultura vão absorvendo tudo isso com rapidez, deixando os servidores do Estado em pior situação que anteriormente. Todos esticam a corda. E' inevitavel que ella rebente, pois que de mais a mais um grande numero de cidadãos apenas podem fazer pequenas esticadelas, ou não po em mesmo fazer nenhuma.

Toda esta inflação, terrivel de preços, de salarios e de vencimentos apenas pode ser alimentada por uma inflação ainda maior da circulação fiduciaria. Nunca esta cresceu como nos ultimos tempos e com o actual sistema de vida nacional. Tem de crescer cada vez com maior intensidade, ainda que multipliquem os impostos e os emprestimos.

Desde longe é cheia de preocupações fundas a apreciação que fazemos dos factos e occorrencias da sociedade portugueza. Nunca ellas foram tão grandes como agora. A vida dos politicos, dos governantes e das classes em Portugal é uma corrida no abismo. Vamos pela ruina progressiva e pela espoliação reciproca dos elementos sociaes para uma convulsão formidavel.

O sr. ministro das finanças declarou que se lhe votarem a lei dos tabacos e a do selo e o registo obterá mais 180.000 contos e sera coberto o deficit orçamental de 50.000 contos que a mistificação parlamentar calculou para 1923-24! O sr Vitorino Guimarães não vê que por ahi teriamos o encarecimento da vida e as inflações do agio, e da circulação fiduciaria ainda em maiores proporções. A verdade é que o deficit de 1923-24 será de mais de 700.000 contos com a vida nacional que temos!

O remedio unico é outro. E' o de uma governação reorganizadora que dê um corte fundo nas despesas actuais, e abra novos campos de actividade productora. Mas quasi ninguém quer isso por hora.

Q. J.

## LIVROS RECEBIDOS

Da Associação Commercial do Porto recebemos o *Relatorio da Direcção do ano de 1922*. Muito bem elaborado, contendo um grande numero de informações uteis a todo o commercio, nele se reflecte onotável esforço que aquella Associação tem desenvolvido e o progresso que o commercio e industria da grande cidade do norte vai alcançando dia a dia.

Tambem a *Railway Gazette* nos enviou um exemplar do livro intitulado *The Railways of e Spain* de que é autor o Sr. Geo. L. Roag.

O auctor do livro residiu largos anos em Hespanha, onde serviu como engenheiro em varias Companhias de Caminhos de Ferro hespanholas, onde adquiriu bastos conhecimentos e uma clara visão do valor da rede ferroviaria hespanhola.

Profusamente illustrado e com uma apresentação grafica excelente, este livro recomenda-se, por todos os titulos, a todos que se interessam por assuntos de caminhos de ferro.

\*

Pela Federação das Industrias britannicas foi-nos enviado um exemplar do *Year Book & Export Register*.

Magnificamente apresentado contendo um grande numero de informações uteis a todo o commercio importador.

Agradecemos o exemplar enviado,

Alfredo Gérard

Faleceu em 9 do corrente em Saint-Jean de Luz o distincto engenheiro francez Mr. Alfredo Gérard, adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha.

Era elle quem representava sempre a importante Companhia do Norte nas conferencias do trafego Franco Hispano-Portuguez, versando com toda a competencia os problemas que nelas se estudavam.

Pelo seu fino trato e amabilidade, tanto como pelos seus merecimentos como technico era considerado e estimado por todos quantos com elle tinham a satisfação de conviver.

Mr. Gérard era o vice-presidente da Sociedade Franceza de Beneficencia em Madrid.

A' sua illustre familia os nossos sentidos pezames,

## A Gralha recalcitrante

Mais uma vez a maldita *gralha*, espanejando-se pelas columnas da *Gazeta* de diabruras de arrepiar os cabelos.

Assim foi que, além de varias tropelias orthographicas espalhadas por todas as paginas, desde a *Errata* ao artigo do nosso Director do numero de 1 de Julho, onde vem *ineficar* por «ineficaz», e que o leitor facilmente pode corrigir, algumas barbaridades houve de maior vulto que carecem de retificação.

No artigo sob a epigrafe *A aviação no estrangeiro* (pag. 183) sobresaie uma «observação dos Veteranos alemaes» que deve ler-se «associação» dos Veteranos Alemães», e mais adiante «comodidades germanicas» em vez de «novidades germanicas».

Na pagina 190, quasi no final de *Como se faz a historia*, temos uma *desllocada* que deve substituir-se por «decalcada»; na pagina 191, além das avarias de que foi victima a noticia acerca da *União Internacional dos Caminhos de Ferro*, que vão reparadas n'outra que sob a mesma epigrafe hoje publicamos, ha a notar na local *Boletim provisório de bagagens*, na «Resposta do Ministro» *O empregado* em vez de «O emprego» e mais abaixo — «Por minha *investigação*» em vez de «Por minha *instigação*».

Mais uma vez contamos com o perdão dos nossos leitores cuja paciencia é inexgotavel.

Telefone=C. 890

Tel.=KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM MADRID

Barcelona — Bilbao —  
Cartagena — Lisboa

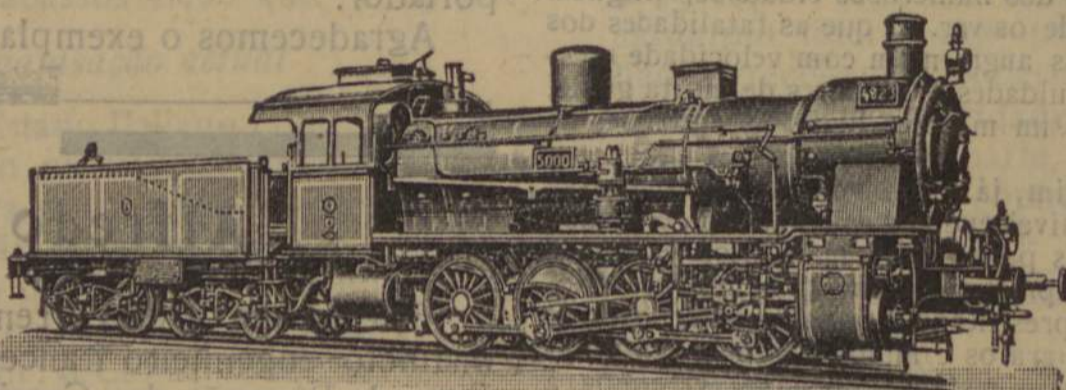
FABRICAS:

ochum, Dorstfeld, Drewitz, ordhausen, pandau, t. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portatels e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos  
tecnicosDeposito de material «Koppel» p de via eduzida  
em armazem no paiz

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

—E—

Fernandes, Bragança & Peeira, L.<sup>da</sup>RUA DE JULIÃO, 41, 1.<sup>o</sup> LISBOA  
Apartado de Correio-97

## SOCIEDADE TORLADES LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy &amp; Lt. Bureau Veritas

### CORRESPONDENTES:

Em Londres—Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.Em New-York — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

Em Paris—Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos  
**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

# WESTINGHOUSE

## ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

### SEVRA (S. & O.) FRANÇA

# S. A. S.

**Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer**

Capital; 2.600.000 frs

(ÉTAB<sup>TS</sup> TYER ET C<sup>IE</sup>)

(VACUUM BRAKE C<sup>O</sup> L<sup>TD</sup>)

FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.

Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbell, A ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE: N.º 7, a ESSONNES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SJGN L-ESSONNES



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

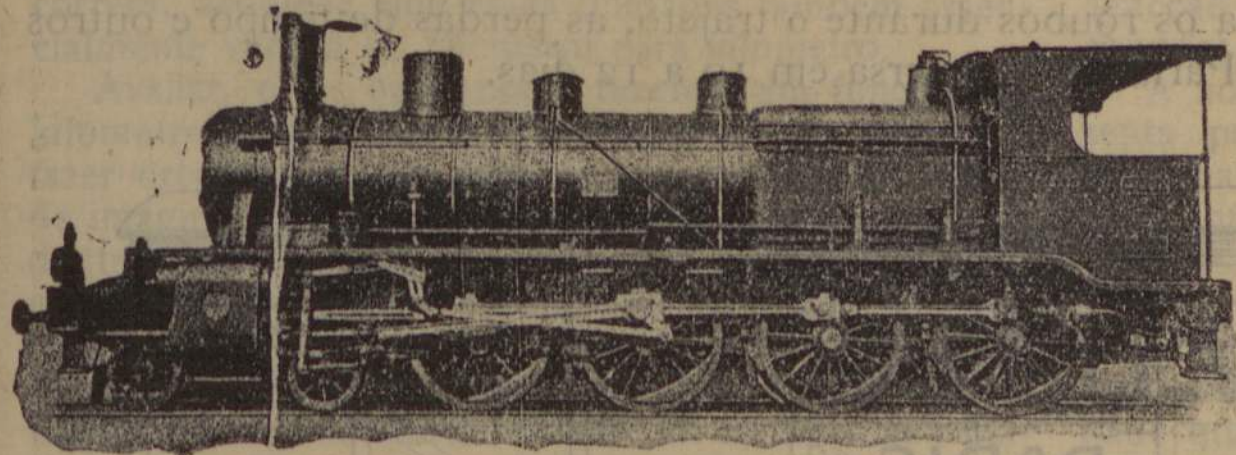
TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE A. B. C., 6<sup>e</sup> EDITION

**Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.º**

# SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não faliando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Ralsmas (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways  
 Locomotivas, tenders,  
 carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

# Sociedade anonyma dos ATELIERS GERMAIN

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-toneis. — Tenders. — Peças de sobreceleste.

Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-PU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.º

# Rapidez--Economia--Segurança

Não mais transbordos nas fronteiras      Não mais roubos de mercadorias

Utilisae o serviço de transportes internacionaes

## V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire      PARIS      Teleg. "Vicduboc"

Agente em Lisboa

**GUERREIRO GALLA**

Largo de S. Domingos, 11, 1.º

Teleg.: «MARAIVA»

Agente no Porto

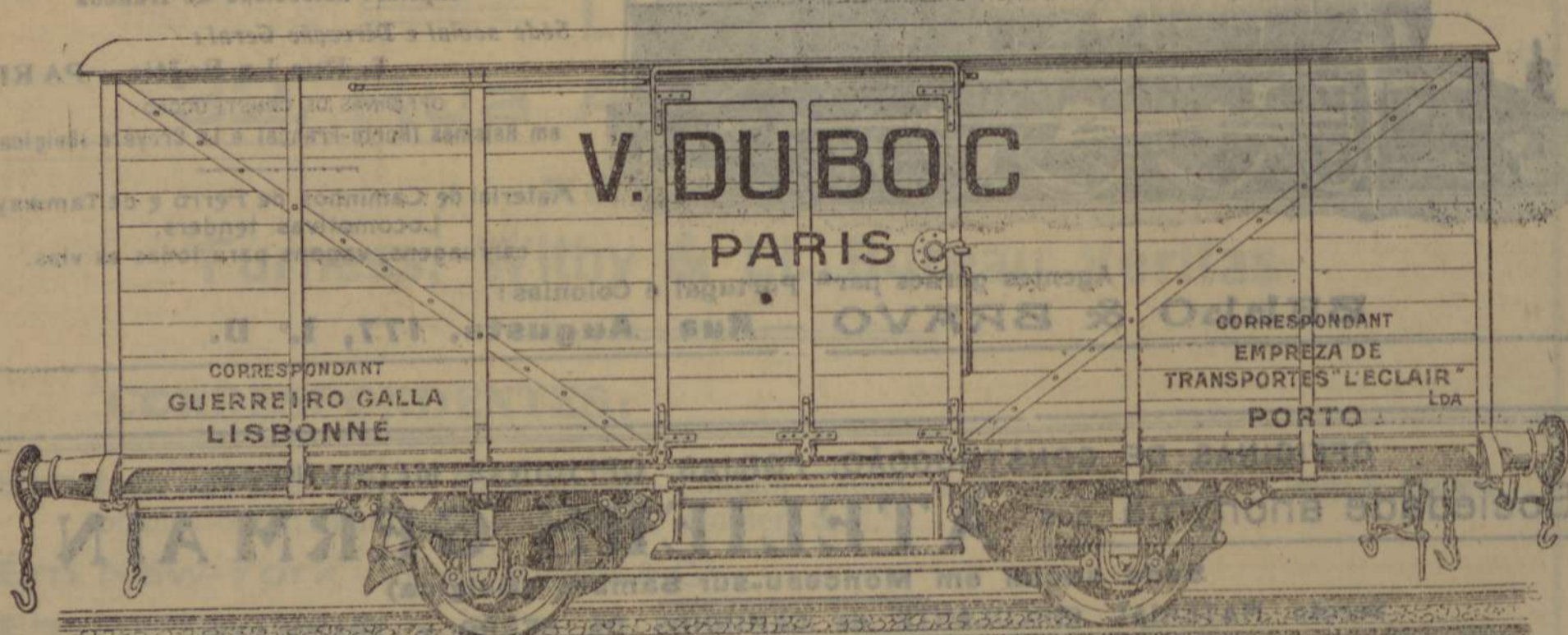
**Empresa de Transportes L'ECLAIR, L.ª**

Rua da Fabrica, 5

Teleg.: «SILREIS»

Unica Empresa de Transportes Internacionaes dispondo de wagons de eixos intermudaveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas ferro-viarias francezas, espanholas e portuguezas.

Estes wagons oferecem ao comercio a enorme vantagem de não ser necessario fazer transbordos de mercadorias na fronteira franco-espanhola, pois que mudam os eixos, entrando em todas as linhas sem necessidade de serem abertos, pois veem munidos de sellos de chumbo apostos pelas alfandegas, o que evita os roubos durante o trajeto, as perdas de tempo e outros inconvenientes. Serviço de Lisboa a Paris ou vice-versa em 10 a 12 dias.



Esta Empresa não se poupa a sacrificios nem a despesas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clentela, a qual lhe tem mostrado tel-o reconhecido, pois que o numero de volumes transportados n'estes wagons tem subido de anno para anno com incontestaveis vantagens para o comercio importador e exportador.