

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 908

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
Representantes: — em Espanha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13 — HORTA (Açores) Manoel da Camara Velho de Melo Cabral

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Outubro de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel d. Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTES NUMEROS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — 7.º aditamento à Classificação Geral. — Pequena velocidade.
Comp. dos Cam. de Ferro Port. da Beira Alta. — 4.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — G. V.
Caminhos de Ferro do Estado — Aviso ao Público. — Novos multiplicadores.

SUMMÁRIO

Os Caminhos de ferro de Benguela, por J. Fernando de Sousa. Pag. 281

Os caminhos de Ferro na Guerra, por Jayne Gato	284
Curso de cambios comparados	285
A redução de tarifas	286
Viagens e Transportes	288
Linhas Estrangeiras	289
O 69.º aniversário dos caminhos de ferro portuguezes, Andrade Gomes	290
Parte official	291
Arrematações	291
Comp. Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório)	292
Publicações recebidas	293
As proximas conferencias de Paris e Haya	294

Os caminhos de ferro de Benguela

por J. FERNANDO DE SOUZA

ESTAVAMOS, ha tempos, para fazer a costumada analyse do Relatório da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, quando veio á tela da discussão na imprensa diaria um pedido de prorrogação do praso para a conclusão da linha, apresentado pela Companhia.

Veiu pois a proposito o exame do assumpto nas colunas da *Gazeta*, recordando os antecedentes da concessão e expondo os resultados obtidos já da exploração.

Como é sabido, o caminho de ferro do Lobito a Katanga, região de riquissimas minas de cobre no coração do continente negro, é destinado a ser uma das mais importantes arterias do systema ferroviario africano e entesta no excelente porto do Lobito, atravessando em toda a sua largura a nossa provincia de Angola. Alem do valiosissimo trafego de transito, vem essa linha fomentar o desenvolvimento agricola de Angola e a colonisação do planalto.

Tem pois Portugal todo o interesse em ver construida a linha e mantida sobre ela a influencia da nossa soberania.

Por carta de lei de 17 de agosto de 1899, firmada por Eduardo Vilaça, foi creado, com receitas da provincia de Angola e um imposto sobre o algodão consumido no paiz, um fundo especial para a construção e exploração de um caminho de ferro do Lobito á fronteira Leste de Angola e instituida uma junta administrativa do mesmo.

Por decreto de 9 de novembro do mesmo ano foi desenvolvido esse preceito da lei, especificando-se a composição da junta e regulando-se o seu funcionamento.

Em portaria de 20 de outubro de 1900, Teixeira de Sousa ordenou que se começasse a construção. Por decreto de 13 de novembro de 1902, referendado pelo mesmo ministro, criou-se uma *comissão do caminho de ferro de Benguela*, confiando-lhe a construção e exploração da linha.

Começára a cobrança das receitas em julho de 1900 e em 30 de junho de 1902, isto é, em dois anos, haviam-se obtido apenas 826 contos, que dariam para 40 ou 50 kilometros de uma linha, que devia ter 1.400 de extensão.

O decreto com força de lei de 28 de novembro de 1902 poz em relevo, no relatório que o procede, essa exiguidade de recursos, frizando ao mesmo tempo a importancia da linha que daria a melhor saída á Africa Central, ligando-a com o excelente porto de Lobito.

Só pelo recurso ao credito se podia construir por administração. Ofereceu-se o ensejo de a conceder, sem subvenção nem garantia, a *Robert Williams*.

Com ele foi celebrado contrato aprovado pelo referido decreto.

A concessão foi feita por 99 anos, organizando-se uma companhia com sede em Lisboa, segundo as leis portuguezas e sujeita ás leis e tribunais portuguezes, com capital não inferior a L: 2:000.000, sendo entregues ao Estado, 10 % em acções liberadas do total das acções emitidas.

A companhia poderia emitir obrigações.

Alem da concessão da linha era dado á Companhia: nos primeiros dez anos, o direito de pesquisar e explorar jazigos mineiros numa faixa de 120 km. para cada lado da linha; o aproveitamento de ma-

deiras nessa área; o direito de construir hotéis junto da linha; a isenção de contribuições sobre a exploração da mesma, salvo 5 % da receita líquida da exploração; isenção de direitos de importação do material; o direito de construir e explorar uma ponte-caes no Lobito.

A companhia fez o depósito de 560 contos.

O contracto estipulava regras minuciosas para a construção e exploração e fixava, para a conclusão até á fronteira, o praso de oito anos contados de 1 de janeiro de 1903.

Se os prazos de construção não fossem respeitados, teria o Estado o direito de declarar rescindido o contrato com perda do depósito, pondo em praça as obras feitas, cujo preço de arrematação líquido de despesas seria entregue á Companhia.

Era vantajosissimo este contrato, em absoluto e relativamente aos das linhas de Ambaca, Lourenço Marques e Mormugão, que tão pesados encargos originaram.

Eram manifestas as dificuldades para angariar os avultados capitais exigidos por empreendimento de tal vulto.

Veio agravá-las a guerra com as suas répercussões nos mercados financeiros.

Ainda assim, a Companhia tinha, em 1908, 197 km em exploração, 519 em 1914 e 618 em 1924, após mais de 9 anos de paralisação da construção.

Completaremos estes dados com os do quadro seguinte:

Kilom. explorados (media em 1924)	618
Receita total	22.490.214\$
Despeza total	13.629.121\$
Receita anual por kilometro.	36.491\$
Despeza anual por kilometro	22.053\$
Kilometros percorridos.	530
Receita por trem kilometrico	42\$
Despeza por trem kilometrico	25\$
Coeficiente de exploração.	0,600

São realmente notaveis estes resultados, devendo-se notar o baixo coeficiente d'exploração. Compare-se a situação d'esta linha com a das de Ambaca, de Mossamedes, de Mormugão e chegar-se-á á conclusão de que é importantissima já hoje a sua acção de fomento.

O que será quando atingir a Katanga?

E essa linha reverte para o Estado e 2.001, dentro de 76 anos, com todo o seu material fixo e circulante sem lhe custar o minimo desembolso.

Além d'isso estão mais 100 km. construidos, elevando-se pois a mais de 700 km. a extensão da linha em exploração até ao Quanza em 1925.

Temos presente o relatorio de 1924.

Por ele vemos que nesse ano se acrescentaram £ 117.617 á conta d'estabelecimento.

Eis a nota das receitas e despesas de exploração:

As receitas de 1823 foram de Esc. 53.115.063\$79
as de 1924 subiram a. » 22.490.214\$33
tendo havido um augmento de. . . » 9.375.150\$54

que se acha representado como segue:

Em passageiros . . . Esc. 1.290.816\$58
Em mercadorias de
g. v. e p. v. . . . » 7.899.166\$984
Em diversos » 185.167\$12
» 9.375.150\$54

A despeza da exploração em

Africa em 1923 foi de. . . Esc. 6.508.527\$12
e em 1924 elevou-se a . . . » 13.629.121\$75
tendo havido um augmento de. . » 7.120.594\$63

As receitas de 1924 decompõem-se nas seguintes parcelas em escudos:

Passageiros. 3.106.775\$
Grande velocidade 686.903
Pequena velocidade. 17.549.522
Fora do trafego. 1.147.014

Nas receitas fora do trafego entra a ponte-caes com 371.669\$, os telegramas com 227.846\$, a venda de agua com 152.447\$, o aluguer de material e portagem com 140.400\$.

A venda de agua subiu de 2.282\$ em 1914 a 152.447\$ em 1924 e o rendimento da ponte-caes de 6.864\$ a 371.669\$ no mesmo periodo.

O seguinte quadro dá idéa do incremento do trafego de passageiros:

Anos	NUMERO DE PASSAGEIROS					Receita total de passageiros
	1.ª classe	2.ª classe	Indigenas	Total	Cobranças suplem. res.	
1908	4.057	9.002	12.898	25.967	—	17.924\$
1909	4.156	12.465	14.150	30.771	—	20.245\$
1910	5.761	13.273	19.415	38.449	—	33.584\$
1911	5.452	16.223	26.931	48.606	—	49.501\$
1912	3.441	16.340	31.037	50.818	—	52.730\$
1913	4.302	17.430	41.601	63.333	—	53.196\$
1914	6.009	19.674	83.625	109.308	—	63.697\$
1915	6.937	19.790	89.497	116.224	—	100.335\$
1916	8.595	19.969	78.640	107.104	—	87.415\$
1917	10.403	18.213	97.996	126.612	—	93.190\$
1918	16.256	21.177	132.431	169.864	—	146.712\$
1919	23.469	23.175	150.466	200.265	3.144	160.086\$
1920	28.295	27.919	114.089	190.303	3.284	341.829\$
1921	28.141	29.042	101.862	159.045	2.639	574.749\$
1922	36.223	29.734	114.169	179.126	12.894	922.872\$
1923	35.677	29.795	148.411	213.283	14.492	1.815.958\$
1924	29.663	33.874	161.921	225.458	2.395	3.106.775\$

À tonelagem de mercadorias em 1924 foi 2.109 toneladas de bagagens e recovagens, 146.014 de p. v. e 40.300 de transportes de serviço e construção.

O quadro abaixo mostra o incremento das receitas totaes em escudos.

A conta d'estabelecimento cifrava-se já por £ 6.187.967 no fim de 1924.

Ao enorme esforço realizado para construir e explorar cerca de 720 km, para os quais foram adquiridos em 1924 mais 10 locomotivas, 50 vagões de 35 toneladas, 2 carruagens de 1.^a classe e 2 mixtas de 1.^a e 2.^a, junte-se o de angariar capitais para levar a linha até além da nossa fronteira.

E' a Companhia a principal interessada em atingir o objectivo, final que valorisa extraordinariamente a linha. Convem-lhe fazel-o quanto antes, para lhe usufruir os beneficios pelo maior tempo possível dentro do prazo da concessão.

Se o não faz mais cedo, é porque não pode.

O dever do Governo é dar-lhe todas as facilidades, consistindo nas prorrogações de prazo para a conclusão da linha.

O contrato prevê, como penalidade, que o Governo pode aplicar, sem que a isso seja obrigado, a rescisão do contrato e a venda da concessão em praça em proveito do concessionario.

Seria uma violencia injusta, inutil e altamente perigosa.

Injusta, em face do que a Companhia conseguiu fazer sem o minimo sacrificio de Estado, antes com a

vantagem da criação de receitas de impostos e o augmento do patrimonio nacional, ao qual pertence a linha com todo o material. Inutil, porque ninguém mais que a Companhia, ligada com as empresas mineiras de Katanga e tem uma situação creada, pode angariar os capitais precisos.

Perigosa, porque podia vir um *Banco de Angola* qualquer, instrumento de manejos alemães ou outros, tentar apoderar-se da linha.

E' ao Governo que pertence resolver em vista da importancia politica e financeira da concessão, feita por um decreto com força de lei.

O Governo firmou o contrato.

A ele cumpre interpretar e aplicar as suas clausulas.

Pois bem: é a Junta legislativa de Angola que aparece a recusar a prorrogação pedida a não ser que o concessionário lhe entregue £ 300.000.

Essa insignificancia! Quando se trate de concluir a linha, uma parcela consideravel do capital angariado seria confiscada pela Junta, como os regulos que lançam tributo a quem tenha de lhes atravessar as terras.

E' tão absurda e revoltante esta extorsão, que certamente o Governo a não consentirá e, avocando a si o assunto o resolverá prontamente, dando a prorrogação sem encargos.

Anos	Kilom. em exploração	Receitas	Despezas	Rendimento liquido	Rendimento total por kilometro	Rendimento liquido por kilometro	Despeza por kilometro	Coeficiente
1908	197	46.410\$	124.815\$	Negativo	235\$	Negativo	635\$	2,69
1909	197	70.464\$	210.795\$	"	357\$	"	1.070\$	2,99
1910	227	280.154\$	346.897\$	"	1.234\$	"	1.523\$	1,23
1911	334	381.147\$	299.384\$	81.763\$	1.141\$	244\$	896\$	0,78
1912	381	422.666\$	317.851\$	104.814\$	1.109\$	275\$	834\$	0,75
1913	440	452.935\$	314.577\$	138.358\$	1.008\$	308\$	700\$	0,69
1914	519	831.812\$	302.779\$	79.033\$	735\$	152\$	583\$	0,79
1915	519	535.066\$	314.754\$	220.311\$	1.030\$	424\$	606\$	0,59
1916	519	587.787\$	347.795\$	239.991\$	1.132\$	462\$	670\$	0,59
1917	519	818.422\$	370.001\$	261.696\$	1.217\$	594\$	712\$	0,59
1918	519	691.251\$	571.941\$	246.480\$	1.576\$	474\$	1.102\$	0,70
1919	519	1.014.399\$	691.251\$	323.148\$	1.954\$	622\$	1.331\$	0,68
1920	519	2.179.096\$	1.296.757\$	882.339\$	4.198\$	1.700\$	2.498\$	0,595
1921	519	3.698.238\$	2.664.763\$	1.033.435\$	7.125\$	1.991\$	5.134\$	0,72
1922	519	6.917.819\$	3.508.527\$	3.409.292\$	13.329\$	6.568\$	6.760\$	0,507
1923	519	13.115.063\$	6.508.527\$	6.606.536\$	25.269\$	12.729\$	12.540\$	0,496
1924	618	22.490.214\$	13.629.121\$	8.861.092\$	36.491\$	14.438\$	22.053\$	0,60

O cincoentenário da linha do Porto à Póvoa

Completaram-se no dia 2 do corrente mês cincoenta anos que foi solenemente inaugurada a linha férrea de Porto à Póvoa de Varzim.

Comemorando esta data, o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e a Famalicão publicou a sua «Ordem de Serviço» n.º 9, na qual se rememoram os nomes dos fundadores da Companhia e das principais figuras de estadistas, etc. que, concorreram para a sua organização, e ao mesmo tempo que saúda o seu pessoal comu-

nica-lhe a resolução tomada em Conselho da distribuição a todos os empregados e operários da gratificação da importância correspondente a três dias de vencimento.

A «Ordem de Serviço» que é impressa em magnifico papel e embelezada com uma linda cercadura impressa a sépia, é assinada pelos Administradores os Snrs. Adelino Ferraz da Costa, Joaquim Pinto da Fonseca Junior, Joaquim do Vale Cabral e Ricardo Spratley.

Saudando a Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão, fazemos votos pela sua prosperidade.

OS CAMINHOS DE FERRO NA GUERRA

por JAYME GALLO

Capitão do Exército B. S. C. F.

NAS colunas da *Gazeta* já algumas referências têm sido feitas à alta importância dos caminhos de ferro na guerra moderna, defendendo-se a construção de futuras linhas no nosso país com obediência a um plano geral, no qual não sejam apenas tidas em consideração condições de ordem económica, mas, sim se satisfaça também a condições de ordem estratégica.

Isto, para que, em caso de guerra, a nossa rede ferroviária possa prontamente servir como meio defensivo.

Não nos movem, evidentemente intuítos bélicos, mas, a legítima defeza, é sem dúvida um dever, que se impõe.

É, verdade que nos encontramos na mais franca cordialidade com os nossos vizinhos, mas, observando o que se tem passado com outras nações, não devemos permanecer indiferentes à defeza nacional, contando com uma perpétua amistosidade relações entre nós e "nuestros hermanos".

Haja em vista por exemplo a *cordiale entente*, entre a Italia e a Alemanha, antes de rebentar o conflito europeu, em 1914, que logo se tornou numa *mauvaise entente* (assim passou a chamar-se-lhe em França) colocando em beligerância esses dois países.

Duma maneira geral, no número da *Gazeta* de 16 de Julho p. p., apontámos as diferentes e importantes funções que cabem aos caminhos de ferro na guerra.

Permita-se-nos hoje, em reforço do que já dissemos, expôr como os caminhos de ferro, na posse do estado maior alemão, contribuíram grandemente para o êxito das ofensivas empreendidas em 1918 contra os aliados.

Outrosim, como por falta de caminhos de ferro na Rússia, ao declarar-se a conflagração europeia, logo se fez construir nesse país uma linha férrea de 1.100 quilómetros de extensão em condições de trabalho verdadeiramente difíceis.

No extracto que fazemos duma carta da região de Arras-Mézières, logo se verifica que os alemães se encontravam optimamente servidos de comunicações ferroviárias, não só pela rede conquistada aos franceses, mas também pelas ampliações que depois fizeram a

essa rede, quer com linhas de longo curso, quer com linhas de concordância. Com razão foi denominada de *Tela d'aranha de Mezières*, a rede assim servindo as operações militares.

Nessa carta vê-se claramente a possibilidade de quasi instantaneamente, serem lançadas sobre um sector escolhido, grandes massas de tropas dispersas ou existentes à rectaguarda até ao momento oportuno.

E, de facto, assim succedeu na grande ofensiva alemã de 1918 cuja tática consistiu, principalmente, como se sabe, em atacar à razão de quatro, cinco e mesmo seis contra um, sem olhar a perdas. Grandes massas de tropas reunidas à rectaguarda, foram rapidamente

transportadas com o respectivo material, pelas vias férreas sobre os sectores escolhidos para o ataque, onde operavam, sendo pelo número, impossíveis de conter.

De Mezières, expediram-se comboios sobre l'Argonne, Reims, Soissons e Cambrai.

Da zona Maubeuge-Valenciennes, abastecida de tropas e material pelas linhas férreas de Liège, Cologne e Bruxelas, seguiram comboios directamente sobre Saint-Quentin, Peronne, Arras, Bethune, Lille, e Bailleul.

Chegados os comboios às zonas escolhidas, aí desembarcavam tropas, gado, armamento, munições, etc., depois de terem feito nas zo-

nas da frente o trajecto de noite com todas as precauções, sem ruído, nem luzes, até com os pavilhões das máquinas cobertos para que o clarão emanado pela porta da fornalha, não fosse avistado.

Por vezes também foram utilizados os caminhos de ferro para simular uma ofensiva em determinada região, fazendo sobre esta convergir grande movimento de comboios. Obrigava-se assim o contendor a deslocar para lá as suas melhores tropas de defeza, e, tal facto verificado, graças à aviação e ao serviço dos balões cativos de observação que guarneciam o "front", logo faziam incidir sobre os pontos fracos da frente grandes massas de tropas rapidamente transportadas de noite.

Esta tática foi usada pelos alemães, quando da grande ofensiva na Flandres, em 1918, tendo as observações sobre o inimigo antes do célebre dia 9, feito crer que a ofensiva se daria no Somme.



A tela d'aranha de Mezières
(Guerra de 1914-1918)

Esta carta mostra a densidade de linhas férreas ao nordeste da França, graças às quais puderam os alemães, durante 4 anos, abastecer fortemente as suas ofensivas, em homens e munições.

Parte destas linhas foram construídas durante a guerra.

Verificados de importância decisiva na Grande Guerra, os caminhos de ferro não deixaram de construir-se mesmo em condições extraordinariamente difíceis.

Como exemplo maior do que afirmamos, temos os 1.100 quilómetros de linha russa, da baía de Kola a Petrógrado, construída para manter o exército russo em contacto com os aliados e destes receber o que necessitava.

Navios partindo de New-Castle, na Inglaterra, encontravam-se, após 6 dias de viagem, na baía de Kola junto à foz do rio Tuloma, na margem direita do qual atracavam, no porto de Mourmansk.

Aqui faziam descarga d'armas, munições, etc., para um grande cais munido de linhas férreas, origem da grande linha de 1.100 quilómetros, comunicando com a frente russa.

Os trabalhos de construção, sob a direcção do engenheiro russo Jemelianof, foram começados em Outubro de 1914 e tiveram conclusão 26 meses depois.

Milhares de prisioneiros austríacos foram empregados nesses trabalhos, realizados em condições verdadeiramente difíceis; temperaturas de 30° e 40° negativos; terrenos cobertos de neve durante 7 meses consecutivos; florestas virgens a cortar; pantanos adessecar, etc.

Dada a sua importância militar, não deixou apertar-disso de fazer-se o caminho de ferro, tendo circulado o primeiro comboio em Dezembro de 1916,

Na primeira extensão de linha, que se afasta da costa accidental do Mar Branco, logo surgiram as maiores dificuldades de construção, tendo o terreno extremamente pantanoso, obrigado a fazer assentar as travessas de via férrea sobre grades de madeira.

No percurso construiu-se uma ponte de madeira que, embora improvisada em menos de 2 meses, foi considerada uma maravilhosa obra de engenharia russa.

A linha, saindo em seguida da região polar, entrou em florestas virgens, misteriosas, para depois novamente atravessar regiões pantanosas e finalmente atingir seu "terminus".

Temos, portanto a Grande Guerra de 1914-1918, demonstrando-nos da maneira mais categórica, a importância decisiva dos caminhos de ferro nas operações militares.

Ora, sabido como é, que a rede ferroviária dum país constitui um elemento basilar da sua defesa, bem se evidencia que a construção de futuras linhas não deve mais continuar a fazer-se como até agora, apenas procurando servir interesses económicos.

Não podendo estes interesses ser relegados, nem podendo nós construir caminhos de ferro estratégicos como fazem as nações poderosas, podemos, contudo, obedecer a um plano geral, conscienciosamente estudado pelas auctoridades no assunto, e, desta forma, constituir para de futuro, uma rede ferroviária que, satisfazendo economicamente, possa também tornar-se útil à defesa do país.

Atendamos, de resto, a que temos o nosso país quasi desprovido de comunicações ordinárias por estradas, que permitam uma razoável circulação de transportes automóveis, e, assim notaremos mais agravado ainda o problema da realização dos transportes acelerados exigidos pelas operações militares.



Defeza d'uma linha férrea pelos belgas (Guerra 1914-18)



Conselheiro fernando de Sousa

Partiu na quarta-feira no *Sud-Express* para Paris o nosso director, sr. Conselheiro Fernando de Sousa a fim de tomar parte na conferência do tráfego franco-hispano-português, como delegado das linhas de Salamanca à Fronteira.

MOREIRA D'ALMEIDA

Continuam, felizmente, a acentuar-se as melhoras do illustre jornalista e nosso amigo, sr. J. A. Moreira d'Almeida, cujo estado, embora seja ainda bastante grave, deixou de ser melindroso, com o que sinceramente regosijamos, desejando-lhe uma pronta convalescença.

Curso de câmbios, comparados

	Em 30 de Setemb		Em 15 de Outubro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	95\$00	96\$00	92\$25	95\$50
Paris	—	\$93 5	—	\$99,5
Madrid	—	2\$86,0	—	2\$83,0
Alemanha	—	4\$74,0	—	4\$72,0
Amsterdam	—	8\$88 0	—	7\$93,0
New York	—	19\$85,0	—	19\$75,0
Italia	—	\$83,5	—	\$78,0
Suissa	—	3\$84 0	—	3\$81 0
Bruxellas	—	\$88,0	—	\$90,0
Libras	—	—	—	—

A REDUÇÃO DE TARIFAS

NUMA entrevista publicada ha dias pelo jornal *O Seculo*, em que S. Ex.^a o Snr. Ministro das Finanças, confiou àquele nosso colega as idéas que mais ou menos estavam no seu programa económico-financeiro a pôr em prática com o fim de melhorar a situação do país, ha uma parte em que S. Ex.^a se refere à redução de tarifas de Caminhos de ferro, que nos merece uns certos reparos.

Teria dito S. Ex.^a:

Duas coisas é mister conseguir dentro do campo económico, porque ambas ellas são urgentemente reclamadas pelas circunstancias: 1.^o — Barateamento da mão de obra, pela redução da remuneração do trabalho; 2.^o — Circulação fácil e económica das mercadorias dentro do país.

Segue a entrevista no sentido da justificação do 1.^o ponto, que a nosso vêr ficou longe de ser justificado, mas em cujo assunto nos não queremos emiscuir, para nos podermos ocupar apenas do que mais directamente interessa a *Gazeta*, o barateamento das tarifas, até a parte em que o illustre entrevistado em reposta ao jornalista que o interpelou sobre a circulação das mercadorias, diz:

— Conseguiremos que ella se torne fácil e económica, pelo abaxamento immediato das tarifas. O contrario acarretará, em primeiro lugar a ruina das empresas ferroviárias, e em segundo, o da economia nacional. Sem uma redução de tarifas vai desaparecer o tráfego, tanto para as operações do comércio interno como externo.

Isto lê-se, relê-se e fica-se a gente a pensar se é a sério. A ruina das empresas ferroviárias viria a breve trecho se viesse a tal «baixa geral do preço do transporte» que S. Ex.^a preconiza como indispensável para a salvação nacional. Ora como as empresas de caminhos de ferro além de fazerem parte do património nacional são um dos maiores factores económicos da nação, segue-se que a sua ruina a ninguem nem a coisa alguma salvaria, antes pelo contrario, acarretaria muita desgraça.

Numa outra entrevista que o *Diário de Noticias* havia tido com o Sr. Barros Queiros, digno presidente do Conselho de Administração da C. P., uma das creaturas mais categorisadas no país sobre o momentoso assunto dos transportes em caminhos de Ferro, expendiam-se opiniões absolutamente opostas às do Snr. Ministro das Finanças, e, coisa singular, chegámos a ter a impressão, lendo as duas, que a segunda foi provocada pela primeira.

Ora, a verdade é que, se o Sr. Ministro por ter pontos de vista diferentes do Sr. Barros Queiroz, pretendeu de alguma maneira destruir as afirmações do presidente do Conselho da C. P., te-lo-ha conseguido apenas para indivíduos que sejam completamente ignorantes do assunto.

Em primeiro lugar, — já aqui o acentuámos por várias vezes — o aumento dos preços das tarifas dos caminhos de ferro, especialmente nas tarifas das em-

prezas particulares, (pois as dos Caminhos de Ferro do Estado são mais elevadas), nunca acompanharam a desvalorização da moeda.

Ao passo que os preços das mercadorias mais necessárias à vida aumentaram enormemente chegando a atingir 60 e mais vezes os preços de antes da guerra, e mesmo os preços de transporte de recovagens por outras vias que não o caminho de ferro, subiram colossalmente, os das tarifas ferroviárias nunca excederam, em média, umas 18 vezes os preços de 1914.

Dai resultou uma tremenda crise para as empresas de caminhos de ferro que durante a guerra e mesmo durante alguns anos depois se fartaram de perder dinheiro, e o seu pessoal sofreu enormes sacrificios porque as companhias, como era natural, só lhes foram aumentando os seus ordenados e salários, à maneira que os governos lhe foram auctorizando aumentos de tarifas com que podesse arranjar receita para fazer face aos novos encargos.

O que foi a odisseia dos caminhos de ferro durante a guerra e depois do armistício até ha pouco, já está dito e redito, e na entrevista do Sr. Barros Queiroz mais uma vez ficou bem evidenciada.

Pretender, pois, impôr de momento às empresas uma baixa immediata de tarifas, seria um absurdo a que nem as companhias se sujeitariam, como já o deram a perceber com a bem fundamentada representação que foi presente ao Governo e que publicámos no nosso último número.

Sem uma redução de tarifas vai desaparecer o tráfego, tanto para operações internas como externas.

Isto disse o Sr. Ministro. A que tráfego se quererá referir S. Ex.^a?

S. Ex.^a não terá alguém no seu ministério que lhe possa fornecer dados estatísticos pelos quais S. Ex.^a possa avaliar da influencia dos aumentos das tarifas sobre a tonelagem transportada?

Não conhecerá S. Ex.^a que esses aumentos representam parcelas mínimas cuja supressão em nada ou quasi nada influiriam para o custo das mercadorias, representando contudo uma perda de alguns milhares de contos para o caminho de ferro que ficava sem ter com que fazer face às suas despêsas; com compra do carvão cujo preço ainda hoje é de cerca de 34 vezes mais do que em 1914; com os motores, ólios e vários outros productos indispensáveis aos seus serviços, e ainda com a remuneração ao pessoal que é a-pezar-de tudo, ainda das classes mais mal pagas do país?

O Sr. Ministro para prova que os preços do caminho de ferro são exagerados, citou um exemplo.

Ainda nêsse exemplo, foi infeliz:

Em primeiro lugar enganou-se no preço que está ainda um pouco longe de atingir a cifra indicada como adiante frizamos; em segundo lugar a comparação do preço dum transporte de qualquer mercado-

ria no caminho de ferro em Portugal com o de um transporte por mar, do Baltico para as Canárias, Marrocos ou qualquer outro porto, é tudo quanto ha de menos comparável.

Porque não comparou antes S. Ex.^a o preço do transporte de passageiros de Lisboa a Cintra, por exemplo, em caminho de ferro e em automóvel?

E' bem mais comparável. Ora no caminho de ferro em 1.^a classe custa, ida e volta, uns 8 escudos, e o automóvel custa uns 200\$00; apenas vinte e cinco vezes mais. E porquê?

Provavelmente porque o automóvel o não pode fazer por menos.

E' o caso do navio que partindo do Baltico pode ir a Marrocos por tuta e meia. Faz pouca despesa; provavelmente vae à vela, e tem apenas de custear as despesas de conservação do barco, e os salários da tripulação que não deve ser muito grande.

Mas, vamos a vêr o tal exemplo de pinho para caixas para conservas, de Pombal a Setubal que S. Ex.^a diz andar por um conto de réis.

Segundo as tarifas applicáveis, temos por tonelada:
Para a C. P. — 60\$39 por 183 kms. ou seja \$33 por km.

Para o S. S. — 29\$39 por 55 kms. ou seja \$53,4 por km.

Um vagão de 10 toneladas custaria, portanto, 897\$80.

Deste calculo uma coisa se conclui logo à primeira vista — o preço nas linhas do Estado mais caro do que o da C. P.

Além disso a C. P. já concede uma bonificação sobre os transportes de madeira serrada para caixas com destino a exportação pela barra de Lisboa, bonus que são de 10, 15 e 20 % do preço de transporte aos expedidores que no prazo de um ano transportarem respectivamente 1.000, 2.000 ou 3.000 toneladas. E esta medida posta em vigor por iniciativa da C. P. foi exactamente para facilitar a colocação da madeira para caixas em Marrocos e nas Canárias.

Isto é, a C. P. criou uma espécie de "prémio de exportação" para esta mercadoria, como já o tinha estabelecido para outras, ao passo que das instancias officiais além da suspensão, já ha meses decretada, da sobretaxa de exportação para certas mercadorias, não sabemos que medida haja posta em vigor para fomentar exportações, a não ser algumas que se têm torcédo perniciosas como a da exportação da batata e da cebola em momentos que nos fizeram falta.

Claro que uma redução no preço do transporte não é o bastante para promover só para si a exportação duma mercadoria, tão pequena é a sua influencia no valor da mercadoria, uns centavos apenas emquilo.

Indispensável é que medidas de outra ordem acompanhem essa redução, e essas medidas é que não são da alçada do caminho de ferro. Para fomentar é indispensável que o Governo adopte medidas especiais, tais como a criação de pautas diferenciais adequadas, prémios de exportação, redução de impostos, reduções nas despesas nos portos por onde as mercadorias têm

de sair para o estrangeiro. Não são as empresas ferroviárias que dispõem de tais meios fomentadores da exportação.

Já repararia S. Ex.^a o Sr. Ministro nas tarifas do porto de Lisboa?

Que conclusão tirará S. Ex.^a do seu exame, como elemento de protecção à exportação?

Os caminhos de ferro lá vão fazendo alguma coisa; a C. P. principalmente que, justo é dizer-se, e a *Gazeta* o tem registado nas devidas oportunidades, ha já bastante tempo que vem fazendo reduções de preços de transporte, procurando conciliar os seus interesses com os do comércio e industria. Raro é o número da *Gazeta* em que se não anuncia uma nova redução de tarifas. Porque não o faz então em todos os preços de todas as tarifas?

Muito simplesmente porque sendo isso a sua ruína, não chegaria mesmo o seu sacrificio a representar coisa alguma para a bem geral do país.

Bastantes são já as medidas que a C. P. tem adoptado para beneficiar todos os transportes que dêsses beneficios carecem. Algumas dessas medidas têm sido aprovadas pelo Governo de que o Sr. Ministro entrevistado faz parte. Peça Sua Ex.^a ao seu colega uma nota dessas medidas e reconhecerá que já é alguma coisa de vulto. As outras empresas estão já seguindo na esteira da C. P., sendo para notar que é nos Caminhos de Ferro do Estado que menos reduções se tem feito em preços de transporte.

Quanto a comparar preços de transportes marítimos com os de transportes terrestres, é coisa que só faz quem não tem idéas precisas sobre o que representam uns e outros. Os transportes marítimos podem fazer preços muito baixos com os quais obteem lucros, e por isso é que é difficil aos terrestres competir com elles nas zonas em que se fazem.

Se os caminhos de ferro fizessem preços como faz, por exemplo, um veleiro, liquidar-se-iam em pouco tempo.

Mas mesmo tratando-se de baros a vapor, ainda não ha termo de comparação. Ao passo que as máquinas dos navios pelo espaço que têm à sua disposição, são muito mais económicas que as dos combóios; o pessoal, embora mais bem pago que o do caminho de ferro, pelo seu número muito reduzido, representa uma despesa muito menor em relação à tonelagem transportada.

E se nos lembrarmos que a estrada dos mares sulcada pelos barcos lhes não custou um centavo e que as linhas férreas representam a immobilização dum formidável capital, ainda mais compreenderemos a diferença que existe entrè os dois meios de transporte. Foi, pois, como dissemos, infeliz a comparação.

Oxalá que Sua Ex.^a seja mais feliz com outros números do seu programa que se nos afigura um tanto eleitoral mas de fracos resultados,

E' necessário que as tarifas dos caminhos de ferro deixem de servir de tema para a já estafada ária do barateamento da vida.

Mais actos menos palavras.

Viagens e Transportes

Novas reduções de preços

Nas linhas da C. P.

Continua a série de medidas benéficas para o público da iniciativa da C. P.

Desde o dia 1 d'este mês passou a ser aplicável aos «barrotes de pinho nacional, destinados a exportação», o multiplicador 6, em vez do 11, desde que os barrotes não meçam mais de 6^m,5 de comprimento nem tenham diâmetro superior a 0,12 na extremidade mais delgada.

Igualmente possam desde hoje a desfrutar do multiplicador 6, os «mariscos de concha», quer sejam expedidos para estações portuguesas quer se destinem ao estrangeiro.

As «cascas para curtimento de coiros, não designadas» na Classificação geral, passam a desfrutar em percursos desde 200 quilómetros, da aplicação dos preços da tabela 27 da Tarifa especial n.º 1, p. v., mais reduzidos que os da tabela 25 que até aqui lhe era aplicável.

A «cerveja em quaisquer taras não designadas» na Classificação passa a desfrutar dos preços da tabela 15 da tarifa 1, p. v., quando transportada entre as estações de Lisboa até Sant'Ana e Vendas Novas, e as de Figueira e Louzã até Campanhã.

Também segundo, um aditamento à tarifa especial n.º 1 de grande velocidade a partir da mesma data a «cerveja» transportada em «barris», em grande velocidade, passa a desfrutar de preços mais reduzidos que até aqui, pois considera-se incluída no § 2.º da referida Tarifa 1.

Além disso é-lhes aplicada a excepção da obrigatoriedade do pagamento dos portes à partida.

As «sementes oleaginosas não designadas» passaram a desfrutar em todos os percursos desde 100 quilómetros, dos preços da tabela 26, que até aqui só tinham aplicação em determinados percursos.

Finalmente, foi tornada extensiva à estação de Sacavem a Concessão especial do bonus por meio de reembolso, de 10, 15 e 20 %, conforme tenham atingido 1.000, 2.000 ou 3.000 toneladas por ano, os transportes de «aglomerados de cortiça em prancha para revestimentos ou pisos; cortiça em pranchas ou quadros, em rolhas e granulada», que desfrutam pelo Complemento à Tarifa especial os transportes dessas mercadorias quando destinadas às estações de Lisboa, Braço de Prata, Alcantara e Entrepósitos do porto de Lisboa.

Esta concessão que é limitada aos transportes destinados a exportação pela barra de Lisboa, será liquidada, fazendo-se a diferença entre os portes pagos até Sacavem e os portes liquidados dos bonus acima indicados, segundo a tonelagem atingida, que as referidas mercadorias pagariam à Companhia se tivessem sido expedidas para Braço de Prata.

Muito estimaremos que ainda tenhamos a registar mais algumas reduções, e muito folgariamos em vêr todas as demais empresas seguirem-lhe no encalço.

A partir de ontem passou a ser aplicada aos trans-

portes de «minério de zinco não designado, por expedições de vagão completo ou pagando como tal, a tabela 16 da Tarifa 1, em vez da tabela 15, o que representa reduções de 7,6; 7; 7,7; 8,8 e 8,3 % em percursos, respectivamente de 100, 200, 300, 400 e 500 quilómetros.

Aos consignatários que no prazo de um ano, tiverem recebido remessas de minério de antimónio e de zinco, para exportarem pela barra de Lisboa, a C. P. concede sobre os preços de transporte propriamente dito relativo ao seu percurso, os seguintes bonus:

Minério de antimónio. — 5 % quando atinjam 500 toneladas; 10 % quando atinjam 1.000 toneladas.

Minério de Zinco. — 10 % quando atinjam 500 toneladas; 15 % quando atinjam 1.000 toneladas; 20 % quando atinjam 2.000 toneladas.

E aos expedidores que no prazo dum ano transportem 100, 200 e 300 toneladas de arvores frutíferas para plantações, concede a C. P. o bonus, respectivamente, de 10, 15 e 20 %.

Estes bonus são liquidados por meio do reembolso mediante a apresentação das correspondentes cartas de porte no Serviço de Fiscalização e Estatística.

Como se vê a C. P. ainda não parou no caminho porque enveredou de ir reduzindo preços e oferecendo vantagens aos transportadores, à medida que se vai podendo fazer.

Nas linhas do Estado e das Companhias da Beira Alta, Nacional e Porto à Póvoa e Famalicão

E' com prazer que registamos hoje algumas reduções feitas noutras linhas além das da C. P. Nas linhas do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste), as «lenhas» passaram a desfrutar da aplicação do multiplicador 6 em vez do 11. Na linha da Companhia de Porto à Póvoa e Famalicão, também as lenhas e os toros de pinho e de eucalipto passaram a ter o multiplicador 6. Nas linhas da Beira Alta e da Companhia Nacional, os «mariscos de concha», passaram também como na C. P. a desfrutar do multiplicador 6.

Transportes de mármore nas linhas do Minho e Douro

Segundo um recente Aviso ao Público dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, foi autorizada a concessão dum bonus de 25 por cento sobre o preço do transporte, aos expedidores que no prazo de um ano transportem o mínimo de 5 000 toneladas de mármore.

O laconismo do referido Aviso ao Público não nos permite apreciar com a devida precisão o alcance da medida anunciada.

Em toda a zona hoje servida pelas linhas do Minho e Douro, não sabemos que existam jazigos de mármore de que se possa extrair uma tão grande tonelagem como a indicada.

Os magníficos jazigos que existem nas proximidades de Vimioso, cujas espécies de mármore são as mais belas que se encontram no país, ainda não estão servidas pelo caminho de ferro.

Supomos que é desses jazigos que se espera tão importante tráfego canalizando-o pela linha do Vale do Saboia. Esta linha porém ainda não está aberta à exploração senão até Carviçais, e o tróço que se espera abrir em breve até Bruçô, ainda fica muito longe da região marmórea, e porisso é que ficamos pensando que a concessão oferecida aos expedidores não

surtirá efeito algum enquanto a linha se não aproximar mais das pedreiras, pois a despesa do transporte desde aí até ao caminho de ferro ainda é tão grande que não permite um tráfego eficiente.

Ou estamos enganados?

Rápidos Lisboa-Porto

Desde o dia 11 d'este mês, deixaram de se efectuar aos domingos, os combóios rápidos n.ºs 55 e 52 que diáriamente entre Lisboa e Porto.

Apeadeiro do Sobral

Abriu no p. p. dia 1 à exploração, o apeadeiro de Sobral, situado ao quilómetro n.º 199,566 da linha da Beira Alta, o qual se encontra habilitado para o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade com sugeição ao máximo de 100 quilogramas por volume, devendo os expedidores das remessas coadjuvar a sua pesagem e condução para o local onde tiverem de ser carregados.

Também faz serviço de vagão completo, ficando a cargo dos expedidores ou consignatários, as cargas ou descargas das remessas, bem como a sua cobertura com encerados e ligação pôr cordas, etc.

Etiquetas para bagagens

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses faz público que tem à venda, no "guichet" de expedição de bagagens, ao preço de esc. \$25, etiquetas para bagagens expedidas para o estrangeiro, de modelo igual ao que usam todas as Empresas que fazem parte da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

Essas etiquetas estão à venda nas estações de Lisboa — Rocio — Entroncamento — Coimbra — Porto — Campanhã — Pampilhosa — Guarda e Figueira da Foz.

Armazenagem gratuita nas estações

Segundo um recente Aviso ao Público da C. P., a concessão de 10 dias de armazenagem gratuita por vagão de que gosam as mercadorias depositadas nas estações para serem expedidas por vagão completo, não é extensiva às estações de Figueira da Foz, Pampilhosa e Guarda, nas quais, semelhantemente às estações de Lisboa-Cais dos Soldados, Alcantara-Mar e Terra, Cais do Rego, Braço de Prata, Coimbra e Gaia, não ha concessão alguma de armazenagem, além da que estabelece a Tarifa de Despesas acessórias.

Horário de serviço nas estações da C. P.

A partir de 1 p. p., foi alterado o regime das horas de abertura e encerramento nas estações da Companhia Portuguesa, as quais passam a estar abertas para recepção e entrega de expedições tanto de grande como de pequena velocidade, sómente nos dias úteis das 9 às 18 horas, com interrupção das 12 às 13 horas.

Dêste horário são exceptuadas as estações de Lisboa-Cais dos Soldados e Alcantara, nas quais o serviço começa às 9 e é encerrado às 13 para recommençar às 14 e ser encerrado às 18 horas, e a de Braço de Prata que se conserva aberta sem interrupção, das 10 às 18 horas em qualquer época do ano.

Aos domingos não ha recepção nem entregas obrigatórias, e nos dias de feriado oficial o serviço começa à hora habitual para fechar tres horas depois, excepto para a entrega de bagagens, cães, bicíclo despatchados à vista de bilhetes de passageiros, e de qualquer remessas de g. v. constituídas por generos frescos, animais vivos, fitas animatográficas, e objectos de socorro que podem ser recebidos sempre, quer seja domingo ou dia útil.

Linhas Estrangeiras

Linhas alemãs.—Os combóios que circulam entre Hamburgo e Berlim foram dotados de aparelhos de telefonía sem fios.

—A direcção dos caminhos de ferro do Reich resolveu acabar com o regime de aluguel de encerados aos expedidores, deixando-lhes a faculdade de cobrirem as mercadorias com encerados de sua propriedade.

Linhas suíças.—A Direcção dos caminhos de ferro federais suíços submeteu ao seu Conselho de Administração o projecto de electrificação da linha Roth-Kreuz-Ripperswil e Hendschikem-Brugg, de 52 quilómetros, e o das linhas a que terá de prover-se da linha de contacto, de 72 quilómetros. A despesa está orçada em 4.082.000 francos.

Também apresentou o projecto da electrificação da linha de Palesioux-Berne (70 quilómetros), sobre a qual, segundo o referido projecto, podia ficar instalada a tracção eléctrica em 1 de Junho de 1927. O orçamento eleva-se a 11.954.000 francos, dos quais 9.974.000 para o material da linha, 1.400.000 para a sub-estação de Friburgo e 500.000 para a canalização de transportes Chietros-Friburgo.

Linhas norte-americanas. No dia 23 de julho último foi aberta à exploração a nova estação de Chicago da Companhia dos Caminhos de Ferro de Nova Nuvão.

O novo edificio, que foi começado a construir em 1915, importou em 12 milhões de libras esterlinas.

A espaçosa gare desta estação permite a circulação diária de 300 combóios.

O edificio da estação tem 21 andares, nos quais se encontram instalados os escritórios da companhia.

Linhas brasileiras.—Deve ser brevemente inaugurado o primeiro trôço do ramal que vai de Tres Corações a Lavras no estado de Minas.

Também brevemente será aberto à exploração o ramal de Lima Duarte em toda a sua extensão.



Traductores

Precisam-se, de literatura técnica, científica, etc., de alemão para português, indicando-se as especialidades técnicas e a importância por 1.000 palavras alemãs.

Dirigir-se a

Internationales Uebersetzungs-Institut.—Munich (Alemanha)

O 69.º aniversário dos Caminhos de Ferro Portugueses

por ANDRADE GOMES

PASSA no dia 28 d'êste mês, o 69.º aniversário da inauguração da primeira linha férria portuguesa — o primeiro troço da linha de Leste e Norte, compreendido entre Santa Apolónia e Carregado.

Esta memorável data marca o início de uma era de prosperidade para o nosso país.

Não foram poucos nem pequenos os obstáculos que pretenderam opôr-se à construção dos caminhos de ferro em Portugal.

A maldita rotina que aparece sempre a não querer deixar avançar o progresso, interesses feridos e a intriga política que em tudo se emiscui a envenenar as boas intenções, foram, como não podiam deixar de ser, vencidos pelo bom senso e pelo espírito culto e progressivo de homens que, como Fontes Pereira de Mello, procuraram dar à sua pátria o melhor do seu esforço, da sua energia e do seu talento.

Já toda a Europa culta tinha linhas férreas, só Portugal ainda não possuía tão importante elemento de progresso. Rodrigo da Fonseca Magalhães e Fontes Pereira de Mello, como estadistas, o Conde de Faro, como capitalista e mais algumas figuras de relevo lançaram mãos à obra, e dentro de alguns anos havia construídos, após várias peripécias motivadas pela falta de cumprimento dos contratos por parte dos construtores, umas dezenas de quilómetros, e, numa linda manhã de outono, cheia de sol que foi, segundo rezam as crónicas, a de 28 de Outubro de 1856, na presença do Chefe do Estado, o Rei D. Pedro V, dos ministros, de representantes de todas as classes sociais e do corpo diplomático que, numa tribuna ricamente engalanada ostentava as suas fardas reluzentes que, aliadas às toilettes elegantes e vistosas das senhoras, imprimiam ao conjunto uma linda nota de côr, inaugurou-se no meio do maior regosijo o primeiro caminho de ferro português.

Em frente da tribuna real erguia-se um estrado onde o patriarcha de Lisboa, segundo os antigos usos, lançou a benção à locomotiva. Terminada esta cerimónia e tendo o rei dado ordem para a partida do comboio, ouviu-se um estridente silvo da locomotiva anunciando o rompimento da marcha, ao mesmo tempo que estalejavam pelos ares girandolas de foguetes. Simultaneamente o castelo de S. Jorge e os navios de guerra surtos no Tejo salvavam atroando a cidade, e o povo que assistia ao emocionante espectáculo, inteiramente novo para elle, saudava delirantemente com palmas o rompimento da marcha do comboio rebocado pela máquina *Portugal*, a nossa primeira locomotiva — de que, cremos, não existem hoje vestígios — de cuja chaminé, quasi escondida com o troféo de bandeiras de que ia ornada, saíam enormes rolos de fumo que marcavam no espaço como que uma nova senda para a prosperidade.

São passados 69 anos após êsse dia célebre; já poucos serão os sobreviventes dessa época; dos ferroviários faleceu ha poucos anos o último que teve ainda o prazer de assistir ao cincoentenário da inauguração da linha a que também assistiu já então como empregado dos caminhos de ferro — foi Miguel Queriol.

Esse foi dos poucos que tiveram a felicidade de de poder apreciar os efeitos benéficos dessa obra a que elle déra quanto pôde do seu esforço.

Hoje os caminhos de ferro portugueses já se encontram num certo grau de desenvolvimento, emparelhando com os de outras nações bastante adeantadas.

Temos já em exploração cerca de 2.260 quilómetros de via; alguns milhões de passageiros e de toneladas de mercadorias são anualmente transportadas através das linhas magnificamente construídas, puxados por locomotivas dos últimos modelos; têm, portanto os nossos caminhos de ferro progredido bastante e mais teriam progredido ainda se não fosse êsse terrível período da guerra que por pouco não ia deixando aniquilados por completo os caminhos de ferro; no entanto muito ha ainda por fazer. Ha ainda muitas malhas da rede ferroviária por abrir; ha ainda muitos melhoramentos modernos a introduzir, entre os quais figura em primeiro lugar, a electrificação das linhas.

O dia em que as linhas portuguesas se electrificarem, ficará tão célebre na história do ferroviário português, como o da inauguração do primeiro comboio.

Ha muito a fazer, e haverá sempre; o progresso não pára, e a melhor forma de prestarmos homenagem aos homens a quem se deve a iniciativa do estabelecimento de tão excelente meio de transporte na nossa terra, é fazermos como elles fizeram — trabalhar, cada um conforme as suas faculdades e a sua situação na sociedade, para que os caminhos de ferro a par de outros importantes factores do progresso, como o automobilismo, a aviação, a navegação marítima, etc., atinjam, dentro do mais breve possível o máximo desenvolvimento.

Há já mais de 38 anos que a *Gazeta* anda empenhada nessa tarefa, e pode-se orgulhar de que alguma coisa tem feito nêsse sentido.

Hoje, como ontem; amanhã como hoje, aqui nos encontrarão sempre no desempenho dessa honrosa missão que, um dia, um homem que se chamou Mendonça e Costa e que deu ao caminho de ferro quanto pôde, tomou sobre os seus hombros, e que os seus discípulos procuram continuar com a mesma probidade. E, depois de nós, alguém virá que continuará a marcha.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão do Movimento e Tráfego

Atendendo a que a conta da garantia do juro da linha férrea de Santa Comba a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1924-1925, está nas condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que à referida Companhia nos termos do n.º 1.º do art. 348.º da Organização da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, seja paga a quantia de 632\$41, como liquidação final desta garantia.

Paços do Governo da República, 21 de Setembro de 1925.—
O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1924-1925, está nas condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que à referida Companhia, nos termos do art. 348.º da Organização da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, seja paga a quantia de 12.374\$40, como liquidação final desta garantia.

Paços do Governo da República, 21 de Setembro de 1925.—
O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1924-1925, está nas condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que à referida Companhia, nos termos do n.º 1.º do art. 348.º da Organização da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, seja paga a quantia de 27.434\$33, como liquidação final desta garantia.

Paços do Governo da República, 21 de Setembro de 1925.—
O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pedido autorização ao Governo para expropriar um prédio confinante com o pátio de acesso à estação de Braço de Prata, a fim de o adaptar a habitação do pessoal graduado da Companhia: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar de utilidade pública e urgente a expropriação do referido prédio com a superfície de 625,™² pertencente a Fernando Moreau e situado à direita da linha férrea de Leste, entre os pontos quilométricos 3.964,™60 e 4.041™, conforme indica a planta desenho n.º 7087, apresentado pela mesma Companhia, sendo também a mesma Companhia autorizada a executar o projecto, desenhos n.ºs 7.059 e 7.084 das modificações a fazer para poder servir de habitação ao seu pessoal graduado.

Paços do Governo da República, 21 de Setembro de 1925.—
O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

ARREMAÇÕES

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

Serviço de estudos e construção

Concurso para a adjudicação da empreitada n.º 5 de terraplenagens, entre os perfis 1045 e 1072 do 2.º lanço do Ramal de Sines.

Pelo presente anúncio se faz público que no dia 17 de Outubro de 1925 pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, rua de S. Mamede n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação da empreitada n.º 5 de terraplenagens, da variante, entre os perfis 980 e 1146.

Para ser admitido à licitação deverá o concorrente mostrar que efectuou em qualquer das Tesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até às 15 horas do último dia útil anterior ao do concurso o depósito provisório de 6.875\$00.

As propostas devem ser feitas em papel selado ou com um selo de 1\$50 devidamente inutilizado. A base de licitação é de 275.000\$00.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para prefazer 5% da importância total da adjudicação constituindo assim, para garantia do respectivo contrato, um depósito definitivo, que ficará à ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma Tesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes no Serviço de Estudos e Construção, rua de S. Mamede n.º 63, ao Caldas, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados em todos os dias úteis, das 11 às 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Venda de uma plaina para madeira

Esta Companhia tem para vender nas suas Oficinas da Figueira da Foz, uma plaina para madeira, com as seguintes características:

Largura para aplainar 450 m/m, Altura 180 m/m, 2 porta-ferros horizontais, 4 rolos para alimentação, 3 velocidades de avanço.

Dispõe dos dispositivos para 2 porta-ferros verticais, mas estes não funcionam.

Pêso aproximado, 1500 kilos. Todos os moentes trabalham em bronze.

Recebe propostas até ao dia 5 de Outubro p. futuro, dirigidas à Direcção da Exploração desta Companhia na Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 20 de Setembro de 1925.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

ORIENTE-EXPRESS

Numa conferência internacional realizada recentemente em Atenas, a que assistiram representantes das principais empresas ferroviárias europeias, inclusive a Companhia dos Wagons-Lits, foi resolvido reduzir a quatorze horas o tempo da viagem do Oriente-express entre Paris e Atenas.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

As provas especiais para os altos comandos do Exército

pelo coronel de artilharia José Paulo Fernandes

É este um opusculo interessantíssimo de técnica militar, como que a segunda parte dum outro que o seu autor, ilustre oficial do Exército, duma vasta cultura em assuntos de alta tática ou estratégia, escreveu ainda ha pouco, causando o maior successo.

No primeiro estudo deste notável escritor militar era criticado "du fond en comble" o regulamento de 1913, relativo às provas para os altos comandos, e através dessa crítica o autor apresentava a opinião de que mesmo dentro dos princípios aliás falsos, estabelecidos pelo referido regulamento, se devia adotar para a execução dêles, um processo diverso daquêle que foi regularmente adotado e mais em harmonia com as altas funções que o candidato terá a desempenhar no seu elevado posto de comandante em chefe. As provas que se tem de prestar exigem, com efeito, elevação cultural e esta mal surge nas disposições do regulamento de 1913.

Por isso o coronel sr. José Paulo Fernandes nem mesmo admite os princípios fundamentais que norteiam esse regulamento, é no seu segundo estudo que acaba de ser publicado, que ele os combate essencialmente. No primeiro estudo, e sabendo que as boas transformações legais são sempre morosas, ainda tomava como ponto de partida esses princípios, fundamentando neles a sua reforma, agora faz mais do que isso, faz mais do que apresentar um simples *programa mínimo* lançando então o seu *programa máximo* segundo o qual propõe princípios absolutamente novos para a orientação das provas especiais que devem ser prestadas pelos candidatos aos altos comandos do Exército.

Assim, segundo esse novo sistema que exige dos referidos candidatos profundos conhecimentos de ciência militar a que hoje mal se atende nas provas que se prestam, elas deverão ser de duas naturezas: a *prova no terreno* e a *prova no gabinete*, seguidas, cada uma delas, da respectiva discussão oral complementar em que serão argumentadores os membros do jury nomeado.

A *prova no terreno* consistiria no desenvolvimento dum exercício, com inimigo figurado, supondo-se que o candidato desempenhava as funções de comandante de uma divisão ou de um grupo de divisões, e constando o referido exercício sempre de duas partes: *marcha ou estacionamento* e *combate*. Em seguida o autor deste sistema apresenta, um tanto circunstanciadamente, todas as condições em que essa prova se devia desenvolver, exigindo para ela o auxílio do maior numero possível e efctivos bem apetrechados e conduzidos.

Depois o candidato discutiria com o jury todos os

problemas que a prova no terreno faria surgir e de fendendo, é claro, o seu ponto de vista, por êle adotado no encontro simulado de forças e nos preparativos de combate.

Seguir-se-ia então a *prova de gabinete* que consistiria na defeza de uma tese escrita, apresentada pelo candidato e versando um trabalho de crítica de uma operação militar histórica de alta envergadura. Essa tese seria depois oralmente defendida perante o jury que, em seguida, aprovaria ou reprovava o candidato, segundo o grau de conhecimentos técnicos por êle manifestado nas referidas provas.

Como se vê, é bastante profundo o sistema originalissimo, pelo menos entre nós, preconizado pelo ilustre coronel de artilharia, sr. José Paulo Fernandes.

Almanach Bertrand

Acaba de sair este notável Almanach para o ano de 1926. Como sempre vem interessantissimo, estando recheado dos mais variados assuntos, scientificos, literários, artisticos e até filosoficos! E' uma verdadeira encyclopedia, onde se lêem notáveis artigos sobre arte, arqueologia, ciência antiga e moderna, do mesmo modo que trechos admiráveis de literatura de todos os escritores do mundo, principalmente nossos, que enchem páginas e páginas inteiras desse belo depositário de tudo quanto é útil e elevado. Trata-se duma autentica antologia que abraça todas as obras de pensamento e emoção.

Felicitamos, sinceramente impressionados, o culto organisador do Almanach Bertrand, valiosa obra que todas as bibliotecas devem possuir.

Railway Gazette. — N.^{os} 12-13 e 14 de 18 e 25 de Setembro e 2 de Outubro do corrente.

Brazil-Ferro-Carril. — Revista Semanal de Transportes, Economia e Finanças. — N.^{os} 414, 415 e 416 de 3, 10 e 17 de Setembro do corrente.

Monitor Mercantil. — N.^o 509, ano XI de 19 de Setembro do corrente, que se publica no Rio de Janeiro.

Información. — N.^{os} 284 e 285 de 15 e 29 de Setembro.

Nação Portuguesa. — N.^o 5 da 3.^a serie.

Gaceta de los Caminos de Hierro. — N.^{os} 3.453 e 3.454 de 20 de Setembro e 1 de Outubro. O primeiro numero traz um interessante artigo do nosso colaborador Gabriel Urigüen intitulado «Consideraciones sobre al plan de ferrocarrilles a construir, propuesto por el Cuerpo Superior de Ferrocarrilles».

Ferrovie Italiane. — (Revista Tecnica delle) n.^o 3 vol. XXVIII do Ano XIV referente a 15 de Setembro.

Camara Portuguesa de Comércio e Indústria. — N.^o 7 do XIII ano com o artigo de fundo «As transformações do Comércio Português no Brazil».

Banca Ferrocarriles, Indústria y Seguros (Revista ilustrada. — N.^o 18 do 33.^o ano, 25 de Setembro.

L'Energia Elettrica. — Fasciculo IX, volume II referente ao mez de Setembro do corrente.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

V

Continuação do n.º 907

Renovação e Conservação

Continuou a acentuar-se a alta no preço das travessas, como se vê do seguinte quadro:

		Preço por unidade			
		1914	1922	1923	1924
Travessas	rectang. ^{ras}	\$79	6\$49	13\$57,4	16\$74
	normaes	\$55,833	5\$96,9	10\$63	13\$78

Estes preços referem-se a travessas brancas, isto é, antes de serem creosotadas.

No ano findo empregaram-se as seguintes quantidades de travessas:

	Normais	Rectangulares		Total
		Pinho	Eucalipto	
Conservação da via	125.062	32.359	18.190	175.611
Renovação da via	29.113	8.570	—	37.683
	154.175	59.119		213.294

O numero de travessas empregadas aumentou consideravelmente sobre o do ano anterior, que foi apenas de 143.190, sendo 131.037 na conservação e 12.153 na renovação da via. Houve, portanto, um acrescimo de 48,9 %.

Continuou tambem, especialmente na linha de Oeste, o trabalho de renovação de carris, substituindo-se os carris antigos por outros de maior resistencia.

E' necessario prosseguir activamente com o serviço de conservação da via, ainda mesmo com algum sacrificio, para que a C. P. não perca os creditos de que justamente goza, quanto á maneira como mantem as suas linhas. Toda a despesa feita com essa conservação é proficua em resultados, pois sem uma linha perfeita não é possível fazer-se boa exploração.

Materiaes adquiridos em Portugal.

Os seguintes numeros mostram a progressão que tem tido a soma gasta com os materiaes adquiridos em Portugal, desde 1919:

Em 1919	492.256\$64
Em 1920	974.624\$21
Em 1921	1:268.992\$64
Em 1922	3:265.314\$02
Em 1923	6:991.338\$73
Em 1924	9:982.628\$73

Tráfego Internacional.

O tráfego entre Portugal e Espanha não teve qualquer modificação para melhor. Não se celebrou ainda, infelizmente, o tratado de commercio com o paiz visinho, continuando em vigor o *modus vivendi* que exclue os productos originarios das colonias portuguezas.

No tráfego de Portugal para Espanha, pela fronteira de Valencia d'Alcantara, regista-se uma baixa na tonelagem de mercadorias, ao passo que, pela fronteira de Badajoz, a exportação augmentou; no tráfego em sentido inverso deu-se o phenomeno contrario: augmentou pela fronteira de Valencia e diminuiu pela de Badajoz.

Nos 3 primeiros trimestres do ano a mercadoria espanhola procurava as nossas linhas, no tráfego de Espanha para Espanha: mas com a valorisação do Escudo esse tráfego desapareceu quasi po completo. Para o rehavér está sendo estudada uma diminuição do multiplicador applicavel a esta especie de mercadorias, de modo a tornar preferiveis as nossas tarifas ás espanholas.

Como já o frisámos nos anos anteriores, continúa o decrescimento do tráfego de mercadorias para Espanha, em transitio pelo Porto de Lisboa, que, de 772 toneladas que foi em 1920, passou a 275 em 1924. Para se procurar remediar está sendo estudado um acordo com a M. C. P. para o estabelecimento de um multiplicador mais reduzido ás mercadorias de e para Espanha, em transitio pelo Porto de Lisboa, enquanto não se põe em vigor uma tarifa directa para Madrid combinada com aquella Companhia para tornar o nosso porto preferivel aos do Contabrico.

Percurso de comboios.

Anos	Comboios de passageiros — Kilometros	Comboios de mercadorias — Kilometros	Total — Kilometros
1914	4.056.693	1.439.075	5.495.768
1919	1.793.033	1.596.958	3.389.991
1920	2.031.997	1.649.747	3.681.744
1921	2.559.119	1.877.674	4.436.793
1922	3.181.359	1.910.209	5.091.568
1923	3.496.379	2.061.379	5.557.758
1924	3.953.691	2.194.403	6.148.094

Como se vê deste quadro, desde 1919 tem sempre aumentado o percurso de comboios. Os de passageiros tiveram o aumento de 457.312 km., e os de mercadorias 133.024 km., ou sejam, respectivamente, 13 % e 6,5 % sobre o percurso do ano anterior. Já se excedeu mesmo, sensivelmente, em 1924, o percurso efectuado em 1914, que foi apenas de 5.495.768 km. nas linhas que a Companhia actualmente explora.

Durante o ano de 1924 fizeram-se diariamente, excepto aos domingos, os comboios n.ºs 52 e 55, que no ano anterior se efectuaram apenas durante o verão. Estabeleceram-se dois novos comboios entre Lisboa e Entroncamento; dois outros entre Lisboa-R e Torres Vedras; e dois ainda entre Lisboa-R e Caldas da Rainha.

O excesso de percurso, porem, resultou principalmente da transformação de comboios mixtos em omnibus.

Receltas.

As receitas da Companhia, em toda a rede que explora, constam do quadro seguinte (*), onde estão indicadas as que pertencem ás tarifas e as que provêm das sobretaxas:

Anos	Receltas		
	Sem sobretaxa	Sobretaxa	Total
1922	16:424.945\$45	49:612.645\$57	66:037.591\$02
1923	19:173.294\$64	90:440.461\$02	109:613.755\$96
1924	18:489.621\$74	147:340.426\$66	165:830.048\$40

(*) Pelo que respeita aos anos de 1922 e 1923, este mapa rectifica o que foi publicado a pag. n.º 15 do Relatório do Exercício de 1923.

Tiveram, como se vê, o aumento de 51,3 % sobre o ano de 1923.

Os impostos de transitio, de selo e assistencia, cobrados para o Estado, renderam em 1924, Esc. 13:001.746\$34, ou mais 118,6 % do que em 1923. Devemos notar que desta quantia a parte correspondente ás sobretaxas é de 9:935.329\$88, ou seja mais 5:819.074\$36 do que em 1923.

(Continua)

AS PROXIMAS CONFERENCIAS DE PARIS E HAYA

Vai-se reunir em Paris nos dias 16 e 17 a conferencia do trafego franco-hispano-portuguez em que tomam parte no primeiro dia delegados das sete companhias a que pertence o itinerario Paris-Lisboa e no segundo os das companhias francezas e hespanholas directamente interessadas nas relações entre os dois paizes.

Em ambos os dias os delegados da *Vagons-Lits* tomam parte na discussão dos temas relativos aos serviços de luxo.

O programa da presente conferencia mostra a importancia dos assumptos que ali vão ser versados.

Vai ser estudado o horario do *Sud-Express*, que as companhias teriam já modificado, fazendo o trajecto em duas noites e um dia, se não fosse a opposição que em Portugal se fez a essa mudança.

Fixar-se-á a sua marcha de verão conexas da mudança da hora em França.

Examinar-se-á a hypotese da creação de um novo comboio entre Lisboa e Paris pelo aproveitamento dos comboios *Pyrénées-Côte d'Argent* e 13 e 14 do Norte, desdobramentos dos rapidos 9 e 10 da mesma companhia, o que equivale a uma duplicação do *Sud-Express*.

Será estudado o restabelecimento da circulação de uma carruagem directa, que se estabeleceu antes da guerra, entre Lisboa e Medina.

Alem dos assumptos indicados, occupar-se-á a conferencia da entrada das companhias portuguezas e hespanholas no União internacional de bilhetes com combinação de *coupons*; das tarifas directas g. v. e p. v. da extensão do uso de vagões com eixos intermutaveis; da adesão de Portugal á convenção de Berne; da admissão de delegados do Minho e Douro á conferencia.

Fixar-se-á por fim o local e data da futura conferencia.

Nos dias 29 e 24 realizar-se-á em Haya a conferencia de horarios internacionaes e carruagens directas em cujo programa ha dois temas que interessam a Peninsula no que respeita ás relações de Portugal e Hespanha com os outros paizes pelas fronteiras de Irun e Port-Bou, de modo que se facilitem as relações directas, por um lado com Londres, pelo outro com Roma e Napoles.

E' difficil a conciliação dos interesses affectados pela materia das duas conferencias com as exigencias de algumas das companhias, a despeito da largueza de vistas e espirito conciliador da questão annunciada a esses representantes.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes é representada nessas duas conferencias pelo seu illustre director, o sr. Ferreira de Mesquita, e pelo engenheiro Chefe do serviço de trafego, Sr. Rueda, e a da S. F. P. pelo seu inspector geral tecnico Fernando de Sousa e pelo director da exploração, Sr. Luiz de Novaes.

**Rapidez
Economia
Segurança**

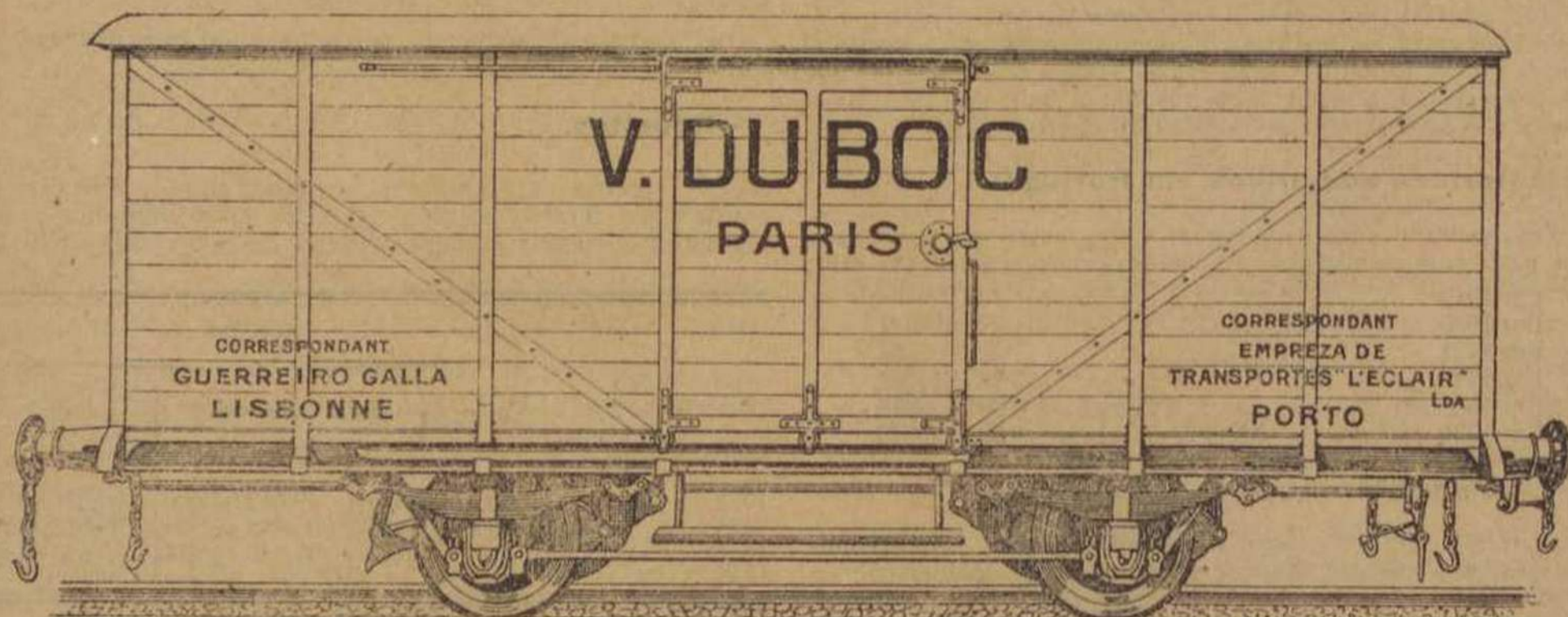
Não mais trasbordos nas fronteiras. Não mais roubos de mercadorias. Utilisae o serviço de transportes internacionaes

V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire

PARIS

Telegr.: "Vieduboe"



AGENTE EM LISBOA

GUERREIRO GALLA

Largo de S Domingos, 11, 1.º — Telegr.: "MARAIVA"

AGENTE NO PORTO

Empreza de Transportes L'ECLAIR, L.^{DA}

Rua da Fabrica, 5 — Telegr.: "SILREIS"

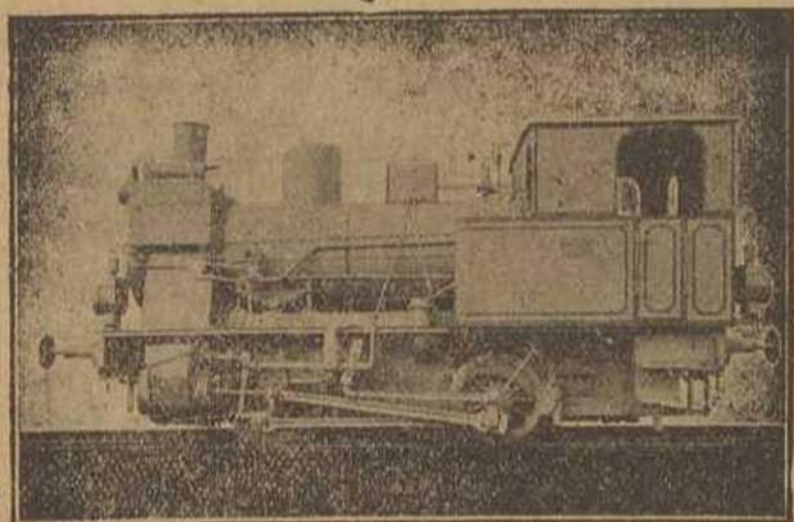
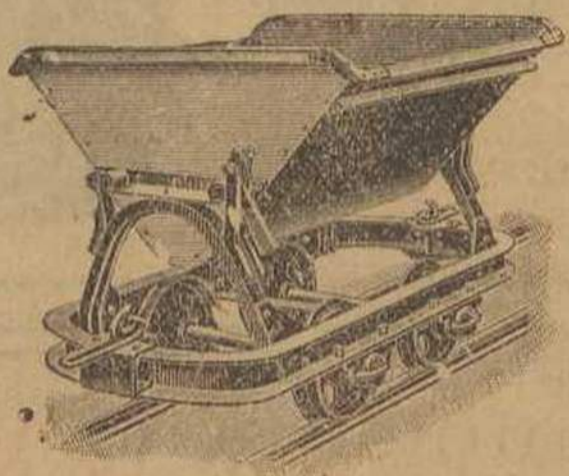
CARLOS BUSSE

REPRESENTANTE DE:

Ferrovias y Siderurgia, S. A.

Madrid - Bilbao

Carris, travessas, placas
giratorias, etc.



Arn. Jung Lokomotivfabrik G. m. b. H.

Jungenthal (Alemanha)

Locomotivas a vapor, electricas,
sem fornalha de combustão interna
para todas as bitolas

Christoph & Unmack A.-G.

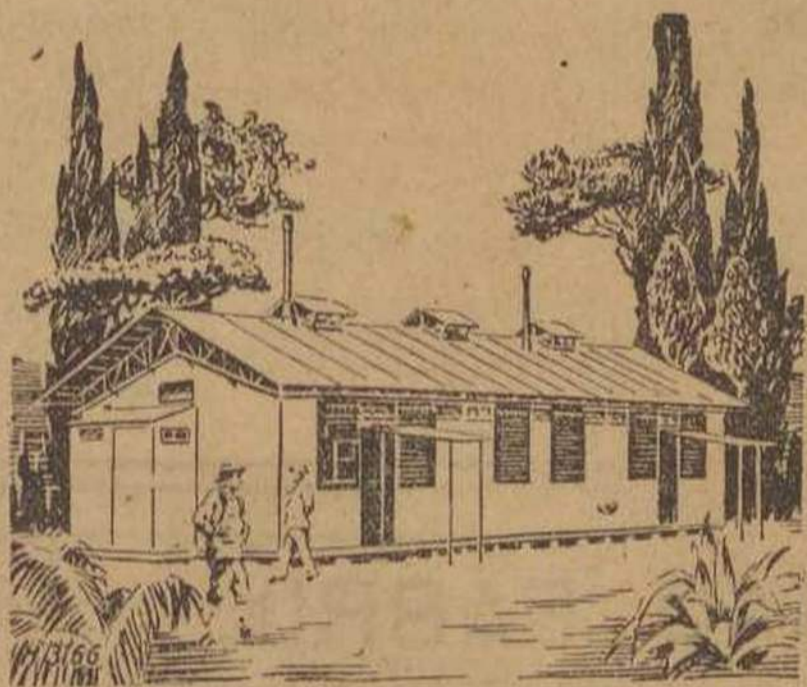
Niesky (Alemanha)

SECÇÃO DE WAGGONS:

Wagons para mercadoria, wagons
frigorificos,
fourgons, carruagens

Secção de construções de madeira:

Casas, hoteis, armazens, hangars,
barracas, pavilhões de madeira
incombustivel, sistema Doecker.
Montagem rapida.



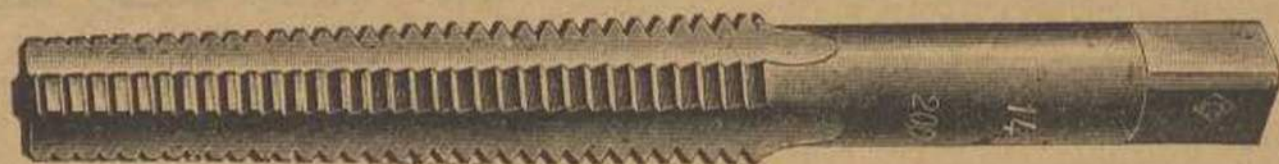
Avenida da Liberdade, 14

LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO
Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St. Fargeau 20

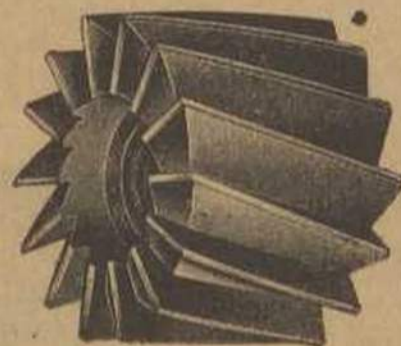
PARIS



Calibres de correição (pieds a coulisse) — Parafusos micrométricos — Réguas — Esquadros
— Graminhos — Planos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

Machos — Mandris — Fresas
Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catalogos gratis



Livros à venda na Administração da
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15.000
Epopeia da Planície	15.000
Na Corte da Saudade	12.000
Chuva da Tarde.	12.000
Ao Principio era o Verbo	50.000
A Aliança Peninsular	40.000
A Questão Iberica	10.000

Sangue Mocidade-Amor, por Felix Correia	10.000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos d'Ornellas	25.000
Uma Campanha Tradicionalista, por Caetano Beirão	12.500
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos.	15.000
O Amor e a Guerra, por Andrade Gomes	6.000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro)	16.000
Cronicas de qualquer dia, por Maia Alcoforado	10.000
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho	6.000
Nação Portuguesa (cada numero)	5.000
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro	1.500

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

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

Superphosphatos
Adubos compostos
Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico
soluvel em agua para todas as culturas

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

Agente e revendedora da Deutsche Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — Sulfato de po assado e Kalinite

Bagacos oleaginosos para alimentação de gado

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

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

MEIAS

Camisaria Modelo

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

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravata-
ria e chapelaria

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



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

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

DEPOSITOS

Lisboa - 96, R. dos Douradores, 104

Porto - R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 884

End. telegr.: Fabrica Matrena - TOMAR

OLYMPIA

Matinéas elegantes todos
os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Amor Montanhês

Corrida de touros de Goya

Brevemente - Colossal estreia

PÓS DE
KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENDA

105, Rua dos Fanqueiros, 1.º

TEL-C. 1717 LISBOA

ALUCINAÇÕES

(Livro premiado - 2.ª edição ampliada)

TEMA:

Estudo momentoso de um dos
aspectos do divorcio

ESTÉTICA:

Realisação de uma literatura
nova, como solução de uma
questão de arte em relação com
a futura cinematografia

A' venda na GAZETA DOS
CAMINHOS DE FERRO

R. Horta Seca 7-1.º - Lisboa

Antonio José Fernandes, L.^{da}

CASA CONVENIENTE (REGISTADO)

Fund. em 1885 por ANTONIO J. FERNANDES

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

44, Rua dos Remolares, 48

Telefone Central 3934

Manual do Viajante em Portugal

DE

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta
20 % de desconto.



Quem me dera já ter barba
p'ra comprar uma GILLETTE!!



Encadernações

simples e de luxo

Execução rapida-Preços modicos

A PROSPERIDADE

OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper

Rua do Norte, 28-1.º

LISBOA

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 38.000:000\$00

CAPITAL REALISADO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

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

ENDEREGOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes, Vila Real de Santo Antonio e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroismo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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

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

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

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

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

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.