

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA  
EM  
1888

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

DISTRIBUI COMO ANEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS DE VIA LARGA POR CONTRATOS COM O GOVÊRO E AS DIRECÇÕES

Contem uma PARTE OFICIAL do Ministério do Comércio e Comunicações,  
e dos Caminhos de Ferro do Estado

(Resolução do Conselho de Administração, de 8 de Maio de 1919)

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1918

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1903

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

\*\*\*

FUNDADOR: — *L. de Mendonça e Costa* antigo Inspector Chefe de Repartição dos Caminhos de Ferro Portugueses.

DIRECTOR: — *J. Fernando de Sousa* Eng. Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira.

SECRETARIO DA REDACÇÃO: — *Manuel de Andrade Gomes* Chefe de Repartição do Tráfego dos Caminhos de Ferro Portugueses

REDACTORES: — Coronel de Engenharia *Delfim de Miranda Monteiro*, *Carlos Manito Torres* Secretario do Conselho Fiscal dos Caminhos de Ferro do Estado, *Carlos Roma Machado de Faria e Maia*, coronel de Engenharia, *D. Gabriel Uruguén*, Engenheiro chefe da Companhia de los Caminos de Hierro del Norte de Espanha, *Tenente-coronel Raul Esteves* Comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, *Luna d'Oliveira* escritor e jornalista, *Jayme Gallo* Engenheiro e Oficial do Exército, *R. E. Santos* Inspector da Fiscalisação dos Caminhos de Ferro, *Dr. Antero Carreiro de Freitas* escritor, e *Carlos d'Ornellas* jornalista e director da Revista Insular e de Turismo.

39.º ANO--1926

Redacção, Administração e Tipografia

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

LISBOA

Telefone Trindade 27



# INDICE

DOS

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 39.º ANO—1926

Acidente grave na estação inglesa de Naworth.....	287	Carruagens «Pullman» no Sud-Express entre Paris e Hendaya.....	293	Descarrilamentos.....	260
Acidentes (Os) ferroviários.....	145	<b>Carteira dos accionistas</b> , 27, 67, 116, 131, 175, 185, 211 e.....	371	Despesas da Fiscalização do Governo.....	275
Acórdam (Um) contestável.....	114	Catástrofe.....	280	Deveres dos passageiros e dos empregados em viagem nos comboios.....	65
Acordo (O) anglo-italiano sobre os caminhos de ferro da Abissínia.....	370	Centenário (O) do primeiro caminho de ferro em Nova York.....	264	Disposições confusas dum decreto.....	250
Aerotelefonia (A) nos comboios.....	168	Cidade (Uma) internacional.....	276	Diversidade (A) de bitolas nas linhas americanas.....	126
Ainda a reforma da fiscalização, por <i>J. Fernando de Sousa</i> 39 e.....	53	Circuito Hípico de Portugal.....	42	Domingos Pereira (Dr.).....	161
«Amicus Plato», 150 e.....	169	Colónias portuguesas e interesses estrangeiros, pelo <i>General Garcia Rosato</i> .....	13	Ecos e comentários.....	364
Ampliação (A) da estação de «Canon Street» de Londres.....	248	Comboios a vapor sem carris.....	251	Efeitos da guerra nos C.ºs de Ferro do Estado, por <i>Raul Pinto Teixeira</i> .....	3
Antonio Gaspar Nunes.....	12	«Comércio (O) do Porto».....	340	Electricidade. A lampada de incandescência.....	58
Ant.º J. Coelho Fernandes.....	129	Como os americanos calculam e projectam as pontes dos seus caminhos de ferro, por <i>José Luiz Baptista</i> , 94, 110 e.....	123	Electrificação (A) da linha de Cascais, 156, 228, 245 e.....	261
Antonio Pedro Monteiro.....	371	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, 11, 77 e.....	97	Electrificação (A) das linhas francesas 360 e.....	373
Antonio Sardinha.....	27	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 96, 272, 328 e.....	337	Electrificação dos caminhos de ferro e as comodidades nas viagens, por <i>Ed. Gluck</i> .....	308
Aparelho para leitura de cegos.....	302	Companhia (A) dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1925, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	197	Electrificação (A) dos Caminhos de Ferro Suíços, 222 e.....	292
Aplicação de ar comprimido.....	70	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Relatório, 17, 49, 63, 79, 91, 113 e.....	138	Engate (O) automático dos veículos.....	131
Aquecedor (O) «Woorthington» para locomotivas.....	233	Comp.º dos Cam.ºs de Ferro da Beira-Alta, 176, 210, 233, 302, 316 e.....	328	Engenheiro Artur Mendes.....	132
<b>Arrematações</b> , 75, 141, 160, 177, 193, 224, 237, 256, 270, 316, 340 e.....	360	Comp.º Cam.ºs de Ferro Portugueses da B. Alta (Relatório), 162 e.....	178	Engenheiro Manuel Rueda.....	200
Arrendamento (O) das linhas do Estado, 340 e.....	373	Companhia (A) do Norte de Espanha em 1925, 204 e.....	322	Engenheiro Vicente Ferreira, 152 e.....	275
Arrendamento (O) das linhas do Estado, por <i>J. Fernando de Sousa</i> 273 e.....	289	Companhías (As) do Norte de Espanha e M. Z. A. em 1925.....	218	Estação (A) Kreuzberg do novo metropolitano de Berlim.....	270
Assembleia Geral da Comp.ª dos Caminhos de Ferro Portugueses.....	204	Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....	196	Estação (A) de Marvão-Beirã.....	249
Assinantes.....	373	Concorrência (A) do automobilismo ao caminho de Ferro.....	292	Estados Unidos (Nos).....	168
Assistência aos ferroviários da Companhia do Midi.....	267	Conferência (A) do tráfego P. H. F. em Salamanca, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	213	Estradas e Caminhos de Ferro, por <i>Jayme Gallo</i> .....	4
Assistência ferroviária, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	225	Conferência ferroviária em Moscou.....	125	Estrela (A) do Brenner, da <i>Revista Técnica delle Ferrovie Italiane</i> .....	121
Associação Comercial.....	64	Congresso (3.º) de Electricidade em Coimbra, 251, 272, 331, 352 e.....	369	Evolução (A) dos Caminhos de Ferro, por <i>Jayme Gallo</i> .....	192
Augusto Silva Nacho.....	72	Congresso (O) dos transportes da «Mitteleuropa».....	362	Exigencia do selo na correspondência das companhias com a Fiscalização.....	75
Aumento de tarifas nas linhas francesas.....	8	Conselho Superior de Caminhos de Ferro, 227 e.....	251	Experiências com travessas de cimento armado.....	158
Automóvel (O) ao serviço do caminho de ferro, por <i>Andrade Gomes</i> , 230, 251 e.....	293	Conselho (O) Superior de Cam.º Ferro de Espanha, 64 e.....	109	Expresso (O) «Seta de Ouro» entre Paris e Calais.....	323
Aviação, 15 e.....	82	Constantino Fernandes (Dr.).....	68	Feira internacional de Praga.....	266
Aviação — O último desastre da nossa aviação.....	34	Convenção (A) de Berne e a Inglaterra.....	316	Fernando Borges.....	261
Balanço do ano findo, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	1	Convenção Internacional de Berne.....	8	Fernando de Sousa (Cons.º), 27 e.....	268
Balneário Dr. Paula Borba.....	183	Coronel Roma Machado, 168 e.....	362	Fiscalização (A) dos Caminhos de Ferro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	19
Barros Queiroz, 44, 136 e.....	153	Costumes ilheus.....	298	Florindo Joaquim Sales.....	12
Benéfica reforma tributária.....	241	Crise (A) do «Sud Express», por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	329	Flutuações (As) do câmbio e a sua repercussão nos caminhos de ferro, por <i>Ed. Gluck</i> , 151 e.....	196
Boletim da Agência das Colónias.....	371	Crise (A) de disciplina dos C. F. E., por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	181	Força (A) eléctrica no Canadá, 232 e.....	247
Bomba (Uma) gigantesca a par duma bomba pequena vulgar.....	256	Curia (Na).....	232	Fundação dum Banco Internacional.....	76
Brindes e calendários.....	8	Curso de câmbios comparados, 14, 26, 65, 74, 157, 177, 236 e.....	256	Fusão (A) das linhas de Porto à Póvoa e a Famalicão com a de Trofa a Guimarães.....	322
Calado (Dr.) Rodrigues.....	340	Decreto (Um) sobre aproveitamentos hydraulicos e energia eléctrica.....	320	Gabriel (D.) Urigüen, 84, 177 e.....	199
Calendários.....	70	Defeza nacional, por <i>F. Augusto Pereira da Silva</i> .....	46	Grande (A) catástrofe do Faial.....	294
Camara de água sistema «Nicholson».....	279	Depósito nos Caminhos de Ferro.....	275	Grémio dos Açores—Reunão na Sociedade de Geografia.....	28
Caminhos (Os) de ferro alemães no corrente ano.....	349	Descarrilamento (Um na Holanda.....	301	Greve (A) Geral em Inglaterra.....	173
Caminho de ferro intercontinental França-Africa.....	93			«Guerra» (A).....	8
Caminhos de Ferro do Estado, 132, 135, 283 e.....	293			Guindaste móvel com braço de dobrar para caminhos de ferro.....	127
Caminho de ferro internacional França-Africa.....	207			História (Para a) da locomotiva, 24 41 e.....	76
Caminhos de Ferro de S. Tomé, por <i>Joaquim F. Poças Leitão</i> .....	186			Imprensa, 2 e.....	269
Caminhos (Os) de ferro da Rússia em 1924-1925.....	368			Inauguração das viagens rápidas entre Lisboa e Sevilha.....	370
Caminhos de Ferro Portugueses.....	12				
Carris (Os) de aço-manganês, 176 e.....	267				
Carris (Os) de maior circulação.....	127				
Carruagens para a linha de Cascais.....	89				



# INDICE

Iniciativas (As) das companhias francesas e inglesas para benefício do seu pessoal, por <i>Andrade Gomes</i> .....	338	Novo Cam. <sup>o</sup> de Ferro do Vale do Urola, por <i>Gabriel Uriguen</i> .....	138	Situação (A) das linhas de Salamanca à Fronteira Portuguesa, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	345
Instrução (A) profissional dos ferroviários, 128 e.....	135	Novo (Um) perfil de carril.....	237	Situação (A) em Lourenço Marques	26
Instrução Profissional dos ferroviários da C. P., 195 e.....	224	Novo processo de proteger metais contra as consequências dum aquecimento excessivo.....	200	Serviço directo entre Paris e Genebra.....	168
Instrução (A) profissional dos ferroviários os ingleses, 16 e.....	227	Novo sinal para passagens de nível, sistema Wig-Wag.....	60	Sociedade (A) «Estoril» e a Câmara Municipal de Lisboa.....	69
Jardim Zoológico.....	64	Novo sistema de descarga de vagões	177	Taxas (As) postais em Portugal e Brazil.....	78
Jornalistas mortos.....	232	Novos (Os) combóios da linha de «Cathcart Circle» da L. M. S. R.	229	Tráfego (O) entre França e Portugal por caminhos de ferro, por <i>Ed. Gluck</i> .....	119
José Duarte Costa.....	340	Novos (Os) Presidente e Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P.....	211	Trecho (Um) do caminho de ferro Pan-Americano.....	278
Linha (Uma) de «ferry boats» entre a Suécia e a Estónia.....	12	Palace Hotel da Curia.....	263	Trem (O) Porco-espinho.....	115
Linha eléctrica de Alcântara à Ajuda.....	352	Paquete (O) «Asturias».....	98	Tropas ultramarinas, por <i>Ribeiro de Carvalho</i> .....	142
<b>Linhas estrangeiras</b> , 7, 50, 62, 74, 88, 108, 126, 136, 160, 172, 191, 203, 224, 235, 252, 262, 288, 310, 312, 327, 335, 357 e.....	372	Para diminuir a resistência do ar nos combóios em marcha.....	77	Truck articulado para tramways electricos da fabrica de locomotivas Wintertur.....	314
<b>Linhas férreas de penetração e exploração no planalto de Huila, pelo coronel Carlos Ro na Machado</b> , 86 e.....	104	<b>Parte financeira</b> , 9, 45, 96 e.....	157	T. S. F. (A) nos combóios portugueses.....	199
<b>Linhas Portuguesas</b> , 8, 25, 60, 109, 156, 157, 208, 239, 256, 268, 287, 304, 313, 321, 335, 356 e.....	363	Penhorante (Uma) manifestação a Portugal dos alunos de engenharia e arquitectura de Madrid.....	85	União Internacional de Caminhos de Ferro, 177, 192, 210, 217 e.....	313
Locomotiva (A) de combustão interna na Suíça.....	244	Pleito entre o Porto de Lisboa e a C. P.....	337	Vagão de 80 toneladas de carga	276
Locomotivas (As) «Mikado» do Vale do Vouga.....	7	Porto de Lisboa.....	270	Vagão para transporte de peixe vivo.....	11
Louvor.....	279	Portugal financeiro.....	14	Vagões de caixas tombantes próprios para carregamentos de carvão, minérios e outras mercadorias a granel.....	270
Louvores merecidos.....	339	Pretensões (Duas) singulares. Desvios em vez de ramais, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	305	Vagões metálicos auto-descarregadores.....	207
Maior (A) e a menor locomotiva eléctrica do mundo.....	120	Primeiro (O) caminho de ferro do Canadá.....	354	Vagonete industrial de plataforma baixa.....	301
Maior (O) ascensor de minas do mundo.....	97	Princípios fundamentais assás esquecidos, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 117 e.....	133	Valores Ibéricos, por <i>Gabriel Uriguen</i> .....	75
Manganês (O) e o ferro na Rússia	40	Processo (Um) arbitral.....	149	Vantagens (As) das automotoras de combustível líquido, 246 e	335
Mr. Mange, antigo director da companhia de Orleans, reformouse.....	370	Procedimento arbitral entre a companhia das Docas e o Governo.....	215	Ventilador eléctrico para dar pressão às locomotivas.....	349
Manobra eléctrica semi-automática das agulhas.....	350	Produção (A) mundial de diamantes	11	Viagem (A) do «Sagres».....	146
Manuel Andrade Gomes.....	129	Projecto de de Caminho de Ferro intercontinental.....	14	<b>Viagens e Transportes</b> , 10, 43, 65, 100, 112, 125, 140, 158, 174, 184, 206, 220, 236, 255, 268, 277, 297, 316, 325, 341 e.....	374
Máquina de balastrar.....	134	<b>Publicações recebidas</b> , 16, 80, 116, 132, 148, 161, 177, 193, 208, 223, 227 e.....	251	Viagens rápidas entre Lisboa e Sevilha.....	325
Máquina niveladora de linhas férreas.....	5	Questão (A) do salário mínimo dos ferroviários em França.....	61	Vôo (O) Madrid-Manila.....	129
Maria (D.) Andrade Gomes.....	27	Rampas e Taludes, por <i>Pedro Bravo</i>	66		
Material (O) circulante e os direitos das companhias.....	165	Rêde (A) secundária do Minho, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	257		
Material para a Companhia dos «Wagons-Lits».....	122	Reforma (A) da Fiscalização.....	93		
Meios de prolongar a duração dos carris.....	337	Reforma (A) da Fiscalização, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	101		
Mendonça e Costa.....	103	Reforma (A) de Fiscalização de Caminhos de Ferro, por <i>Raul Jales Guimarães</i> .....	71		
Metropolitano (O) de Londres.....	141	Representação (Uma) ao Parlamento.....	145		
Mexico (No).....	48	Representação (A) das Companhias	193		
Miguel Afonso Soares.....	93	Restabelecimento (O) do transiberiano.....	342		
«Moniteur des Interêts Matériels»	362	Reunião em Paris da comissão permanente do Comité consultivo das comunicações telefónicas a grande distância.....	267		
Montepio ferroviário 57, 93 e.....	143	Revisão (A) do plano ferroviário, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	361		
Mudança (A) da hora legal.....	132	Revisão de tarifas.....	259		
Negociantes (Os) ingleses visitam os pomares e hortas de Espanha, por <i>Andrade Gomes</i> .....	194	Revisão (A) de tarifas, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	317		
Nomeações.....	275	Revista «A Guerra».....	234		
Normas alemãs para locomotivas	93	Revista Insular, 177 e.....	292		
Nosso (O) correspondente em Paris.....	125	Revista Militar.....	16		
Nossos mortos (Os), 68 e.....	148	Rússia (A) dos soviets.....	8		
Notas e Comentários.....	351	Salão (V) de Automóveis no Porto	177		
Nova catástrofe no Fayal.....	265	Serviço (O) dos correios nos E. Unidos da América.....	266		
Nova (A) estação de St. Quentin, da linha do Norte da França.....	301	Serviço (O) combinado aero-ferroviário na Suécia.....	291		
Nova (A) locomotiva de g. v. dos Cam. <sup>o</sup> de Ferro Federais Suíços.....	285	Serviços (Os) da Companhia dos Wagons-Lits em Espanha.....	319		
Nova (A) locomotiva do tipo 2-6-0 da L. M. S. R.....	315	Sinais (Os) ferroviários.....	366		
Nova (A) plataforma da estação de King's Cross.....	301	Sindicato dos profissionais da Imprensa, 233 e.....	259		
Novas carruagens dos Wagons-Lits nas linhas do Norte de França.....	64	Sistemas de tracção nas linhas férreas coloniais secundárias de via reduzida, por <i>Francisco Pinto Teixeira</i> , 332 e.....	353		
Novo (Um) aparelho para mergulhadores.....	12				
Novo caminho de ferro africano.....	131				

## PARCE OFICIAL

### Legislação por linhas

Linhas do Estado—Decreto n.º 12221—Adjudicação de fornecimento de materiais.....	287
Decreto n.º 12512—Isenção de direitos dos materiais importados.....	344
Linha do Sul e Sueste—Ampliação da estação do Barreiro.....	81
Linha do Guadiana Inquérito administrativo.....	111
Linha de Cezimbra a Cacilhas e a Setúbal Alteração do primitivo projecto.....	272
Ramal de Sines—Decreto n.º 12400—Transferência de verba da linha de Évora a Ponte de Sôr para este ramal.....	311
Linha de S. Brás de Alportel Autorização para a Câmara de Loulé contrair um empréstimo para a sua construção.....	311
Linha do Vale do Tâmega Abertura do troço de Gatão a Chapa.....	81



Linhas do Norte e Leste—Arma- zenagem em Lisboa-C. Solda- dos de mercadorias para em- barque.....	144
Ampliação da estação de Aveiro	144
Linha de Oeste Abertura da estação de Fontela.....	272
Linha da Beira Alta—Portaria declarando sobrança uma par- cela de terreno .....	81
Linhas da Foz de Tua a Miran- dela e de Mirandela a Bragança — Contas de garantia de ju- ros.....	111
Linha de Santa Comba a Vizeu —Contas de garantia de juros	111
Linha do Vale do Cávado—Pror- rogações do prazo de suspen- são dos trabalhos de constru- ção, 81 e.....	144
Linhas de Porto à Póvoa e Fa- malicão e de Trofa a Guima- rães—Parecer do C. S. C. F. sobre o pedido de fusão das duas companhias, 326, 343, 358 e.....	375
Linha de Trofa a S. Pedro do Avioso — Decreto n.º 12.558 concedendo às Companhias de P. P. e F. e de Guimarães, li- gadas, a construção e explo- ração da linha.....	34
Linha de Tomar à Nazaré e ra- mal de Leiria—Rescisão do contrato com João Pedro Vierling.....	144
Caminhos de Ferro de Bengue- la—Diploma legislativo colo- nial n.º 88—Decreto.....	6

### Legislação diversa

Decreto n.º 11.283—Organização da Inspeção Geral de Cami- nhos de Ferro, 6, 32, 45, 61, 81, 90, 111, 130, 144, 159, 171, 195, 202 e.....	219
Decreto n.º 11.497—Fixando o tempo em que as empresas devem conservar os documen- tos comprovativos do trânsito de mercadorias.....	130
Portaria aprovando o projecto de um dispensário para os ferroviários tuberculosos da C. P.....	130
Decreto n.º 12.190 Disposições sobre o transporte de alguns explosivos.....	272
Decreto n.º 11.898—Organização da Direcção Geral de Cami- nhos de Ferro, 238, 254, 271, 286, 303, e.....	310
Decreto n.º 12.222 — Percenta- gem sobre as receitas das Companhias para pagamento à Fiscalização do Governo..	287

### Tarifas, Holsos ao Público, etc. Distribuidos com os seguintes números

#### Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste)

1.º Aditamento à Tarifa espe- cial n.º 1 de p. v.....	924
8.º Aditamento à Tarifa de des- pesas acessórias Transfe- rências de rem.as entre cais da mesma estação.....	924
Aviso ao Público—6.º aditamen- to à tarifa de despesas aces- sórias.....	926

#### Sul e Sueste

Aviso ao Público—4.º aditamen- to à tarifa especial n.º 1 g. v.	913
Av.º ao Público—Transportes de mercadorias destinadas a Machado e Montoito da linha de Evora a Reguengos .....	932
Av.º ao Público—6.º aditamento à Classificação geral de mer- cadorias .....	932
Aviso ao Público anulando o 1.º aditamento à tarifa n.º 1 de p. v.....	933
Aviso ao Público—8.º Aditamen- to à Classificação Geral de p. v. Taras varias.....	933

#### Minho e Douro

Aviso ao Público—Estação de Chapa.....	917
Aviso ao Público—Serviço com linhas espanholas e francesas —2.º aditamento às tarifas P. H. F. 1 e 2 g. v.—3.º aditamen- to à tarifa n.º 1 g. v. Viagens de recreio.....	918
Aviso ao Público—5.º aditamen- to à tarifa 1 g. v. ....	919
4.º aditamento à tarifa especial n.º 1 g. v.....	921
13.º aditamento à tarifa P. H. F. 3 g. v.—Recoragens entre Por- tugal e França.....	922
1.º aditamento à Tarifa Geral..	922
1.º aditamento ao Av.º ao Público n.º 100—Novos multiplicadores	922
Aviso ao Público—Transportes de marmores (bonus).....	922
Tarifa de camionagem entre Porto-Campanhã e a Central de Matosinhos. ....	930
4.º aditamento às tarifas inter- nacionais P. H. F. n.º 1 e 2 de g. v. 5.º aditamento à tarifa especial n.º 1 de p. v.....	930
5.º aditamento às Tarifas inter- nacionais P. H. F. n.º 1 e 2 de g. v. (Reimpressão de 1925).	931

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

12.º Aditamento à Tarifa P. H. F. n.º 3 g. v.....	914
9.º Aditamento à Classificação Geral (p. v.) .....	915
Tarifa de camionagem entre Es- tarreja e Murtosa.....	915

### Anexos

1.º Aditamento às Tarifas espe- ciais — n.ºs 16, 17, e 18 g. v....	916
Aditamento ao Complemento à Tarifa de Despesas acessó- rias.....	916
1.º Aditamento à Classificação Geral.....	917
1.º Aditamento à tarifa especial n.º 12 g. v.—11.º e 12.º Adita- mento à Classificação geral p. v.....	918
12.º Aditamento à Classificação Geral p. v.....	921
Aviso ao Público—1.º Aditamen- to ao Av. P. A n.º 52.....	921
13.º Aditamento à Classificação Geral p. v.....	923
12.º Aditamento à Tarifa inter- nacional n.º 312—g. v. ....	924
13.º “ “ n.º 301 “ .....	924
14.º “ “ n.º 302 “ .....	924
Tarifa de Camionagem entre a estação do Carregado e o Despacho Central de Alen- quer.....	925
Aviso ao Público—Impostos pa- ra o Governo hespanhol .....	926
14.º e 15.º Aditamento à Classifi- cação Geral de p. v.....	926
Tarifa de camionagem entre a estação de Estarreja e o Des- pacho Central de Pardelhas.	927
Aviso ao Público—9.º Aditamen- to ao Aviso A n.º 102 Esta- ção de Fontela. ....	929
14.º Aditamento à Tarifa P. H. F. n.º 3 g. v.....	929
16.º Aditamento à Classificação Geral p. v.....	930
Aviso ao Público—Ampliação do 5.º Aditamento à Tarifa interna n.º 1 de p. v.....	930
13.º Aditamento à Tarifa inter- nacional n.º 312 g. v.....	930
14.º “ “ 301 “ .....	930
15.º “ “ 302 “ .....	930
2.º Aditamento à Tarifa de Ope- rações Aduaneiras em Bada- joz, Elvas e Marvão.....	933
Aviso ao Público—Despacho Central “Lisbo-Avenidas-No- vas”.....	936
Tarifa Internacional n.º 101 g. v.	936

#### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

3.º Aditamento à Classificação Geral de p. v.....	918
Tarifa especial n.º 11 de g. v. Bilhetes de assinatura em to- da a rede.....	922

#### Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão

2.º Aditamento à Tarifa n.º 10 g. v.....	913
---	-----



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 39.º ANNO

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

NUMERO 913

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

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez  
**LISBOA, 1 de Janeiro de 1926**  
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO  
Manoel d. Andrade Gomes  
REDATOR E EDITOR  
Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTES NUMEROS

*Caminhos de Ferro do Estado*. Aviso ao Publico — 4.º  
Aditamento á Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade.  
*Comp. dos C. de Ferro Port.* 2.º Aditamento á Tarifa especial interna n.º 10 — G. V.

## SUMMÁRIO

Balanço do ano findo, por J. F. Sousa	Pag. 346
Imprensa	" 347
Efeitos da Guerra nos C. F. do Estado	" 348
por Raul Pinto Teixeira	" 348
Estradas e Caminhos de Ferro pelo Eng. Jayme Gallo	" 350
Maquina Niveladora de linhas férreas	" 351
Parte Official	" 352
Linhas Estrangeiras	" 353
As locomotivas Mikado do V. do Vouga	" 353
Linhas portuguezas	" 354
Convenção Internacional de Berne	" 354
Brindes e calendarios	" 354
Aumento de tarifas nas linhas francesas.	" 354
"A Guerra"	" 354
A Russia des soviets	" 354

Parte Financeira	Pag. 355
Calendario para 1926	" 356
Viagens e Transportes	" 356
Companhia Carris de Ferro	" 357
Vagão para transporte de peixe vivo	" 357
A produção mundial de diamantes	" 357
Antonio Gaspar Nunes	" 358
Florindo Joaquim Sales	" 358
Uma linha de "ferry boats" entre Suec. e Estónia	" 358
Caminhos de Ferro Portuguezes	" 358
Um novo aparelho para mergulhadores	" 358
Colonias portuguezas e interesses estrangeiros pelo general Garcia Rosado	" 359
Projecto de C. de Ferro intercontinental	" 360
Portugal Financeiro	" 360
Curso de cambios comparados	" 360
Aviação	" 361
Revista militar	" 362
Jardim Zoologico	" 362
Publicações recebidas	" 362
A Instrução profissional dos ferroviários na Inglaterra	" 362
Relatorio dos C. F. Portuguezes	" 363

## BALANÇO DO ANO FINDO

por J. FERNANDO DE SOUZA

CONTINUA a «Gazeta», a dar no começo de cada ano balanço á obra do ano findo em matéria ferroviária. Não faltemos á praxe, embora mesquinha seja a obra de 1925.

O principal facto digno de menção foi a conclusão da ponte de Alcacer e a abertura da linha completa do Sado á exploração regular, com a profunda repercussão que esse facto devia ter nas comunicações com o Algarve.

A criação do rápido Lisboa-Vila Real, muito bem aceito e aproveitado pelo público e conjugado com as ligações de serviço de omnibus-automóvel entre Ay-monte e Huelva, iniciou uma ligação interessante de Lisboa com Sevilha. Outras melhorias foram introduzidas nos horários de Sul e Sueste, facilitadas pela vinda de carruagens e locomotivas por conta das reparações alemãs. Merece louvores pelas suas iniciativas o activo director de aquellas linhas sr. Plínio da Silva.

Abriu-se finalmente o troço de Extremoz a Souzel na linha de Portalegre e continuam os trabalhos de construção no troço que vai a Fronteira. Para desejar seria que se estudasse a variante Alter-Portalegre, de modo que á custa de um alongamento admissível fosse a estação de Portalegre a do cruzamento da linha de Leste e se subisse á cidade em condições de melhor a servir, pondo a estação em local mais alto.

Prosseguiu tambem a construção do ramal de Sinnes com certa actividade e assentou-se na solução do problema de ampliação das oficinas do Barreiro posto antes em condições angustiosas pelo contrato Bear-

more, que foi um dos maiores escandalos da administração pública.

Ao mesmo tempo procurava-se activar a construção de alguns troços da linha do Tamega e da do Pocinho a Miranda, bem como da bela ponte de alvenaria sobre o Douro na linha da Regoa a Vila Franca.

Assim se acentuou a melhoria de serviço nas linhas do Estado, que tem atravessado o período difficil de liquidação de um recente passado desastroso de desorganisação e indisciplina. Num artigo do seu zeloso administrador geral, sr. Pinto Teixeira, que hoje publicamos, são referidas as dificuldades financeiras que é preciso vencer para concluir a rede projectada.

Continuaram os trabalhos de electrificação da linha de Cascaes, a despeito das dificuldades suscitadas pela remoção do troço de linha entre o Caes do Sodré e Alcantara para a sua posição definitiva.

Prosseguiram em diferentes linhas, principalmente nas da C. P., várias obras complementares, entre as quais merece especial menção a substituição dos carris de 30 kg. pelos de 40 kg. na linha de Oeste e no ramal de Caceres. Entraram tambem em serviço novas carruagens e locomotivas.

Acham-se tambem em actividade os trabalhos do prolongamento da linha da Louzã, acentuando-se cada vez mais o erro cometido por se não ter adoptado a via de um metro para essa linha, mesmo com estreitamento da do troço em exploração entre Coimbra e a Louzã. Seria enorme a economia realizada, permitindo levar a construção muito mais além.



Foi a obsessão da via larga, a que se pagou durante muito tempo tributo pesado.

Nas linhas de Vale de Vouga realizaram-se importantes melhoramentos, principalmente na estação de Sarnada, estando quasi concluída uma profunda transformação das oficinas, que são electrificadas.

Vai também ser consideravelmente melhorado segundo um contrato firmado após longas e laboriosas negociações, o serviço da estação de Aveiro.

Pela Companhia foi pedida a concessão do prolongamento do ramal de Aveiro por Ilhavo, Vista Alegre, Vagos e Mira a Cantanhede, e de um ramal da estação de Aveiro para o canal de S. Roque. Está já elaborado o projecto entre Aveiro e Ilhavo. Realizou-se o inquérito de utilidade pública e aguarda-se a conclusão das arrastadas formalidades burocráticas que precedem a concessão.

Introduziu-se nessas linhas com o melhor resultado novo tipo de locomotivas *Mikado*, cujas características reproduzimos mais adiante.

Iniciou-se a construção da linha Tejo-Oceano, que vai de Cacilhas a Cezimbra, com um ramal para Setubal partindo de Sant'Ana. Defeituosa directriz é essa, que alongando consideravelmente o percurso de Setubal e Azeitão para Cacilhas, verá diminuídas as probabilidades de tráfego intenso.

Não deixaremos de mencionar, pela importância que o facto pode ter na economia dos nossos caminhos de ferro, a transferência das minas de linhite do Lena para nova empresa com o capital preciso para a construção do caminho de ferro e para a lavra em larga escala.

Também merece uma referência a prorrogação

do praso que permite ultimar em pouco tempo o prolongamento da linha do Lobito a Katanga até à nossa fronteira.

Fizeram-se à Companhia exigências inadmissíveis apoiadas por uma campanha de imprensa, que poderia ser muito bem intencionada, mas estava em contradições com a justiça e com o verdadeiro interesse nacional.

A realização do Congresso extraordinário de caminhos de ferro em Londres, comemorando o centenario da inauguração da primeira linha férrea com tracção a vapor, foi um notável acontecimento, ao qual a *Gazeta* se referiu nos termos devidos e que não podia passar sem menção neste balanço do ano.

O ano de 1924 tinha legado ao seu sucessor mais uma arremetida verdadeiramente bolchevista do Governo contra as companhias, sobre as quais se lançou o imposto de transacção e o de assistência a tuberculosos por um decreto dictatorial, que menosprezava os preceitos legais e os incontestáveis direitos das mesmas.

Foram baldadas as suas reclamações. Pelo contrário, o ministro, que praticara esse atentado, regressou ao poder e reincidiu na dictadura, promulgando um decreto inconstitucional, pelo qual reformou os serviços de fiscalização, lançando sobre as companhias novo imposto para ocorrer com ele às despesas da fiscalização consideravelmente aumentadas, isto sem sombra de autorização legal.

O que é essa reforma di-lo-emos noutro artigo. Bastava neste referir a deplorável reforma lançada ao passivo do ano que finda e que o novo ano verá provavelmente anular.

## Imprensa

### «Diário de Notícias»

Completo no passado dia 28 de dezembro, 61 anos de existência este grande jornal de informação que foi fundado em 1864 por Eduardo Coelho e Tomaz Quintino Antunes, mais tarde Conde de S. Marçal e que, posteriormente, foi sempre aumentando a sua expansão até se tornar o jornal mais lido em Portugal.

A todos que trabalham no *Diário de Notícias* apresentamos as nossas sinceras felicitações.

### «O Dia»

Celebrou no dia 28 o 38.º aniversário da sua fundação o nosso presado colega *O Dia*, jornal monárquico de altíssimas tradições, com inesquecíveis serviços à Causa Monárquica e, em cujas colunas, sucessivamente pontificaram, com tanto brilho, Antonio Enes, José d'Alpoim e José Augusto Moreira d'Almeida.

Ao seu actual director e nosso querido amigo sr.

dr. João Moreira d'Almeida, e a todos os que, ao *Dia*, hoje estão dando o melhor do seu esforço e da sua inteligência, endereçamos as nossas sinceras e cordiais saudações.

### «A União»

Entrou no 33.º ano de publicação o nosso presado colega *A União*, de Angra do Heroísmo, motivo pelo qual endereçamos os nossos efusivos cumprimentos à sua redacção.

### «A Reacção»

Temos recebido vários exemplares dum semanário que se tem publicado em Lisboa com o título *A Reacção*.

Lendo algumas notícias e artigos insertos no mesmo semanário, devemos dizer que não percebemos a sua orientação, o que também não nos interessa, mas achamos demasiadamente descabelada a linguagem com que trata todos os assuntos, o que não honra os antecessores seus que noutro tempo se publicaram com o mesmo nome, motivo porque dispensamos de o receber. Claro, que não permutamos.



# Efeitos da guerra nos Caminhos de Ferro do Estado

## Sobre a exploração

por PINTO TEIXEIRA

POR virtude do agravamento cambial já em 1919 era grande o desequilíbrio, pois a desvalorização tinha atingido 59 % de 1917 para 1919. Como as cobranças das receitas obtidas pelas tarifas eram em escudos desvalorizados e as despesas eram na sua maior parte em ouro resultou que o dinheiro obtido era quasi absorvido exclusivamente pelos vencimentos do pessoal, que houve que actualizar por motivo da carestia da vida, e pelo pagamento do combustível e lubrificantes necessários à marcha dos comboios. A conservação do material foi abandonada, tanto da via como do material circulante. E como o agravamento cambial continuou como efeito da guerra, resultou que os recursos obtidos pelas tarifas não chegaram para as despesas, tendo na gerência de 1918-1919 de ser supridos pelo Tesouro em cerca de £ 781.000 e a de 1919-1920 em cerca de £ 181.000. Os suprimentos pelo Tesouro foram diminuindo, por um lado porque a elevação de tarifas ia permitindo o pagamento ao pessoal, que era o que os governos consideravam mais instante, por outro lado, porque o Tesouro abria créditos a reembolsar em períodos determinados. Assim foi que os Caminhos de Ferro vieram a utilizar o *crédit export*, tanto para a aquisição do carvão como de alguns outros materiais, por forma que em 30 de Junho de 1924 o «déficit» da exploração atingia a importante cifra de £ 274.000 em que só a dívida de carvão quasi absorvia aquela importância. As últimas elevações de tarifas não acompanharam a precipitada baixa cambial, que em vertiginosa queda se acentuava de semana para semana e assim se chegou a atingir um tão grande déficit tendo ao mesmo tempo a via por consolidar e o material circulante por reparar. Cerca de 500 vagões nas duas redes se mantinham immobilizados por não poderem circular pelas avarias que tinham. Cerca de 40 locomotivas aguardavam lugar fora das oficinas para entrar em reparação, por excederem a capacidade das mesmas, número que junto às que se encontravam em reparação, representava cerca de 40 % do efectivo immobilizado, arrastando-se metade dos restantes 60 % em péssimo serviço, mantendo atrasos no horário de 10 e 12 horas.

Este estado de coisas necessitava um remédio que proveio em parte da melhoria cambial, que se acentuou a partir de Novembro de 1924. E assim foi que se pôde no ano de 1924-1925 empregar maiores verbas na conservação do material, porque tendo havido certa compressão nas despesas com o pessoal, e melhor aplicação do dinheiro, maiores

importâncias se pôde atribuir àquele, visto que se mantiveram as tarifas e porque, como já dissemos, o escudo se valorizou. Intensificou-se a renovação da via, mas esta está ainda muito longe das necessidades actuais, a ponto que numa das linhas de maior tráfego, a do Minho, por virtude do mau estado dos carris e das travessas, as velocidades médias hoje são inferiores às do comboio de inauguração ha 40 anos.

A renovação extraordinária do material circulante torna-se também imperiosa, pois difficilmente se está dando satisfação às necessidades de momento, apesar do serviço se poder actualmente considerar normalizado, visto que os comboios de passageiros cumprem os horários, e as mercadorias são transportadas e entregues sem demoras exageradas. Contudo, o seu melhoramento impõe-se para garantir a continuação das melhorias introduzidas no ultimo ano e para isso, a Administração, que conseguiu reduzir a sua dívida de exploração actualmente a cerca de £ 83.000, tendo o Tesouro como único credor, necessita ainda de verbas importantes como sejam:

Reparação extraordinaria de locomotivas	£ 80.000
Reparação extraordinária de vagões	108.000
Aquisição extraordinária de travessas	120.000
Aquisição de carris para renovação	256.000
Aquisição de novas locomotivas	45.000
Aquisição de carruagens	120.000

Aquisições já feitas pelas reparações

ainda não pagas:

Locomotivas	300.000
Carruagens	239.000
Vagões	70.000
Pontes	20.000
Material fluvial	13.000
Diversos	14.000

Aquisições já feitas pelo *crédit export*

ainda não pagas:

Carvão, navios, etc.	114.000
Total	1.499.000

E' pois esta a importância que a Administração terá de dispendir num curto período para poder ter o seu serviço à altura das necessidades da economia nacional e da comodidade do público, ou seja cerca de £ 1.150 por quilómetro.

Esse período deverá terminar para o *crédit ex-*



port em 1927 e para as aquisições pelas reparações em 1945.

## Novas linhas

A economia nacional exige tanto para o desenvolvimento do país, como para o intercâmbio internacional de mercadorias, o complemento da rede do Estado, tanto na criação de novas linhas como no alargamento das instalações actuais, como a gare de Campanhã na rede Norte e a estação-testa em Cacilhas na rede Sul.

Durante a guerra pouco se fez neste sentido e depois, ainda que o Governo procurou obviar à falta de recursos atribuindo aos Caminhos de Ferro uma verba de 30.000 contos para novas construções, esta verba não chegou para um terço das obras planeadas por virtude da desvalorização cambial. As forças do fundo para custeio das obras de primeiro estabelecimento, que se ressentiu também das consequências da guerra, não puderam obviar às necessidades das construções, por forma que estas quasi paralizaram, tendo-se sómente intensificado no último ano, em que utilizando em parte o *crédit export*, em parte as reparações alemãs, foi possível abrir novos troços de via à exploração, com a construção da grande ponte metálica de 300 metros sobre o rio Sado, já concluída, e a de alvenaria sobre o Douro na linha de Lamego, em construção. Só aquela ponte custou cerca de £ 60.000. Ha porém algumas linhas em construção ha sete e oito anos, tendo as terraplenagens concluídas, bem como as obras de arte e que por falta de carris não estão em exploração, que é de urgência concluir. E sem alargar demasiado o programa, tendo então em atenção apenas as linhas, cuja construção já foi iniciada e que por falta de recursos se paralizou, temos a considerar a seguinte despesa:

### REDE NORTE

Novas linhas (550 K <sup>m</sup> ) . . . . .	£ 1.600.000
Ampliações e obras complementares . . . . .	» 200.000
Soma . . . . .	» 1.800.000

### REDE SUL

Novas linhas (360 K <sup>m</sup> ) . . . . .	£ 1.100.000
Ampliações e obras complementares . . . . .	» 600.000
Soma . . . . .	» 1.700.000
Total . . . . .	» 2.500.000

Uma parte desta despesa começou a ser realizada com a aquisição de materiais e máquinas ferramentas para as novas oficinas da rede Sul no valor de £ 300.000 por conta do *crédit export*.

E' pois de cerca de 4.000.000 de libras a importância que a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado tem de dispendir num período curto, pa-

ra que os seus serviços correspondam às necessidades da economia nacional, período que não devia ir além de cinco anos.

Para fazer face a essas despesas conta como empréstimo pelo Tesouro resultante das aquisições pelas reparações *en nature* amortisável em vinte anos a contar de 1925 à taxa de 3 % com os actuais recursos do Fundo Especial de cerca de £ 200.000 anual, e actualmente, e com um crédito ainda (Lei 1327) não esgotado de cerca de £ 100.000, que tem de fazer face à amortização daquele empréstimo e do *crédit export* e restantes encargos tomados. Aquela primeira cifra, entretanto, só se manterá com as actuais tarifas, que uma vez reduzidas abaixo do vaolr que devem ter em relação à cotação do dollar, única moeda considerada estável, será também por sua vez reduzida e portanto o fundo impotente para fazer face aos encargos em curso e aos que seja necessário tomar. Com aquela importância de £ 200.000 se terá anualmente de fazer face aos encargos da amortização da dívida ao Tesouro pelo fornecimento dos materiais pelas reparações alemãs que mon-

taam anualmente à importancia de . . . . .	£ 40.000
dos encargos do <i>crédit export</i> que tendo de ser liquidados até 1927 dariam anualmente . . . . .	» 103.000
aos encargos de empréstimos anteriores e garantias de juros a empresas particulares . . . . .	» 30.000
Soma . . . . .	» 173.000

Ficariam livres pois durante 2 anos para a execução dos melhoramentos e contruções mais necessários cerca de £ 27.000 que descontadas no fim de 2 anos à importância necessária àqueles ou seja (£ 4.000.000—83.000 de carvão—100.000 de crédito) isto é, £ 3.817.000, deixaria para dispendir a seguir £ 3.763.000

Durante mais dezoito anos teriamos disponível cada ano £ 130.000, visto que dos actuais encargos se mantinham os primeiros e os últimos apontados e no fim desse período teriamos dispendido com o plano apontado mais £ 2.340.000 ou seja na totalidade nos 20 anos, £ 2.394.000.

Isto quer dizer que ainda em 20 anos não poderia a Administração com os recursos próprios realizar o seu plano de trabalhos, todo êle elaborado antes da guerra, precisaria de mais cerca de oito anos.

A economia do país não deve esperar tanto tempo pois que as novas linhas se destinam a servir regiões, susceptíveis de desenvolvimento e de criar riqueza, e os melhoramentos do material circulante e fixo em exploração são exigidos pela própria segurança da exploração, pela necessidade da expansão de relações por vezes internacionais, pelo melhor apetrechamento e maior capacidade a dar às instalações feitas para um tráfego mais reduzido. Ha pois que realizar um ou mais empréstimos.



# Estradas e caminhos de ferro

por JAYME GALLO

**E**M mutua cooperação de serviços de interesse nacional, estradas e caminhos de ferro, parece que não deveriam encontrar-se tão separadamente cuidados.

As estradas só por si insuficientes para poderem satisfazer a todas as necessidades de tráfego são, contudo, um acessório indispensável dos caminhos de ferro.

De facto, como poderia resultar profícuo qualquer caminho de ferro, tanto para a empresa exploradora como para a economia nacional, não existindo estradas para o tráfego, entre as suas estações e os centros de população e produção?

Muito ao contrário de poder tomar-se como competidora dos caminhos de ferro, a viação ordinária é, sem dúvida, um auxiliar indispensável da rede ferroviária.

Assim se verifica presentemente, e assim será, enquanto como agora, o maior tráfego por estradas só possa realizar-se utilizando camiões, que transportem o máximo de 4 toneladas, em condições menos cómodas para passageiros e mais difíceis para mercadorias, do que nos caminhos de ferro, e, exigindo, para poder fazer-se com intensidade, além da despesa respeitante à conservação dos veículos, uma difícil e aturada conservação do leito de estrada, o que nós não possuímos, e, crêmos até agora só levada a efeito em França e na Bélgica, quando da grande guerra, por exigência das operações militares.

Competidoras a temer pelos caminhos de ferro são e continuarão sendo as vias fluviais e marítimas, principalmente no transporte de mercadorias, graças à economia com que póde transportar-se nelas, grande tonelagem. Assim, temos no nosso país, em concorrência com linhas férreas, os rios Tejo, Douro, Vouga e o mar, desde norte a sul.

Verificando-se pois, que as estradas constituem um indispensável auxiliar dos caminhos de ferro, e que, só por si também não podem satisfazer a todas as exigências do tráfego, torna-se evidente o interesse de cada um desses sistemas de comunicação poder satisfazer ao seu fim, em cooperação.

Ora nós sabemos pelo contrário, que muitas toneladas de mercadorias deixam de transportar-se anualmente, pelas vias férreas só porque as estradas de acesso às estações de caminhos de ferro, se encontram *intransitáveis por falta de conservação*.

Não ha muito tempo soubemos, que assim sucede na região de Carregado e Azambuja.

Resulta d'este estado de coisas um prejuizo considerável para as Empresas ferroviárias em particular, e para a economia nacional em geral.

Interessadas como são, pois, directamente, na conser-

vação das estradas de acesso às estações de caminho de ferro, as empresas exploradoras destas vias de comunicação e o Estado, certamente que seria de bom resultado uma *entente* entre ambos, de modo a utilizarem-se para tal fim as facilidades de que pode dispor cada interessado.

No completo alheamento até agora observado, é que provado está não se obter resultado algum satisfatório.

O Estado, reconhecendo que, na sua rede de viação ordinária têm primordial importância as ligações dos centros de produção e população com as estações ferroviárias, deveria dar preferência à conservação das estradas nestas condições, e, deste modo não resultaria impossível arranjar a indispensável verba para tal aplicação.

As empresas ferroviárias, por sua vez, poderiam facilitar os transportes de pedra das pedreiras existentes na rede ferroviária, oferecendo assim um concurso valiosíssimo, pois, com certeza mais difícil do que a realização da verba será, para o Estado, o obter nas regiões que as estradas atravessam, as grandes quantidades de pedra necessárias para as já *grandes reparações* de que estão necessitados os pavimentos a Mac-Adam. Deve mesmo ser este um poderoso motivo das lastimosas condições em que as estradas presentemente se encontram.

De resto, quanto a realização de verba, observa-se que uma boa orientação pode consegui-la com facilidade.

Assim, temos por exemplo a estrada de Alpalhão à estação de Peso, onde a extração da cortiça proveniente dos sobreiros que a arborizam, quasi cobre as despesas de conservação do pavimento.

Porque não fazer a arborização das estradas com arvores de rendimento, pondo de parte os tradicionais eucaliptos e as velhas acácias, em uso?

Muitas estradas, por esse vasto Alentejo fóra, além de oferecerem péssimo pavimento ao trânsito (quando não são intransitáveis), também ainda se tornam mais incómodas por se encontrarem completamente desarborizadas, sendo por este motivo até impossível nelas fazer-se de dia o tráfego para que devem ter sido construídas.

Outras estradas, como sucede nas Beiras, encontram-se suficientemente ensombradas, mas, por eucaliptos, acácias e outras arvores que de aproveitável só oferecem a sombra.

Lembra-nos, que ha tempo, se pensou em arborizar as nossas estradas com oliveiras, tendo em vista o forte rendimento de seus fructos, não tendo porém sido posta em prática tal ideia por argumentar-se que não só as azeitonas seriam roubadas, devido à impossibilidade de se fazer nas estradas um conveniente



# Maquina niveladora de linhas férreas

A "Electric Temer & Equipment, Company" de Chicago, construiu recentemente uma máquina destinada a elevar as travessas das vias férreas nas pontes em que, em virtude de rutura ou qualquer outra causa, tenham perdido o seu nível.

Serve esta máquina para impelir o material de balastagem sob as travessas quando seja preciso elevá-las de 7 a 30 centímetros e distingue-se das outras que já existiam e para fins semelhantes, em que todas as operações se fazem mecanicamente, e sem auxílio de operários que accionem o seu movimento.

Sem embargo, é de notar que o fim dessa máquina não é substituir as compressoras mecânicas em trabalhos ligeiros, senão na correcção mais considerável dos defeitos das travessas.

A máquina a que vimos aludindo funciona como um martinete, obtendo-se o golpe por meio de um travessão que cai sobre a travessa, e cujo peso pode variar entre 600 e 1.000 quilos. O travessão que como se vê da gravura acima, estende-se em todo o comprimento da travessa e desliza sobre guias verticais montadas sobre carretilha especial.

Seguros à parte inferior do travessão estão quatro pares de sapatos de aço que se enterram no balastro e que, devido à sua disposição em forma de V invertido, obrigam o material a mover-se para a parte inferior das travessas. Os quatro pares de sapatos estão distribuídos de maneira que cai cada qual ou lado de cada carril.

Ao cair o travessão, separam-se os extremos do V invertido e o material que cai na parte da frente dos

dois braços dos sapatos e tem de se mover na direcção que apresenta a menor opposição, isto é, para a parte frouxa sob duas travessas juntas.

Tão depressa ficam esses logares bem planos, os sapatos deixam de cravar-se sob o impulso da sua queda, o que serve de indicação para mover a carretilha a outro ponto.

Geralmente bastam três golpes para elevar uma travessa 30 centímetros.

O travessão cai 30 vezes por minuto e é elevado mediante um motor de gasolina de 5 cavalos.

A refrigeração do motor é feita com o ar atmosférico.

O carretinho é movido, de um par de travessas a outro, por meio de uma alavanca, em uns 5 segundos, caindo o travessão justamente entre duas travessas juntas por meio das duas cunhas que se veem fixas sobre duas travessas na gravura menor das que publicamos. Assim, logo que os cravos estejam frouxos, as travessas não se poderão mover.

Quando o material que cai entre duas travessas haja endurecido, como quando se usam cinzas, por exemplo, e se tem que elevar as travessas mais de 7 centímetros, usam-se sapatas que terminam em forma de cutelo.

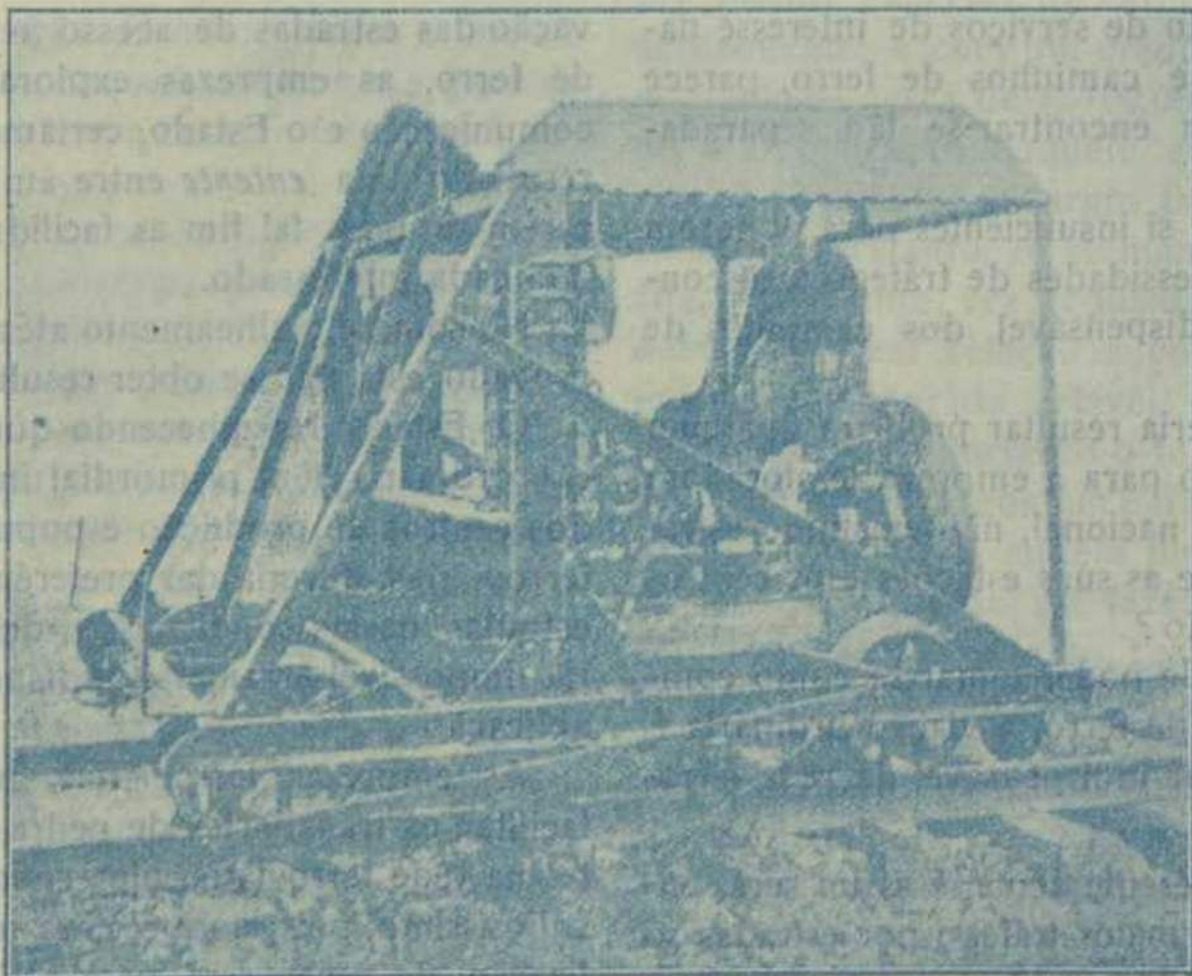
A máquina tem sido objecto de contínuas experiências práticas e sempre tem dado magníficos resultados. É manejada por um só homem, a quem assistem dois mais que vão distribuindo o material do terreno entre as travessas.

O trabalho que faz é tão bom como o feito à mão, e ainda melhor, por ser mais prático e mais rápido.

dico, porque não trata o Estado de fazer arborizar as suas estradas com tal arvoredo para obter dinheiro?

E, as empresas ferroviárias, porque não prestam seu valioso concurso à conservação das estradas que devem garantir o tráfego nas suas estações?

Crêmos que assim, estaria mais certo.



Maquina niveladora de vias ferreas.



O travessão entre duas travessas

policciamento, mas que, também esse fructo exposto às poeiras levantadas pelo trânsito e pelo vento, se tornaria impróprio para consumo.

Assim seja, mas não havendo tais inconvenientes com a plantação de sobreiros que produzem boa sombra permanentemente e excelente rendimento perió-



# Parte Oficial

## MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

### Direcção Geral das Colónias do Ocidente

Repartição de Angola e S. Tomé

3.ª SECÇÃO

### Diploma legislativo colonial n.º 88

(DECRETO)

Tendo a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela requerido a prorrogação do prazo para a construção da linha de que é concessionária, com a alegação de que, por virtude de dificuldades financeiras derivadas da Grande Guerra, lhe não foi possível concluí-la dentro do prazo anteriormente estabelecido; e

Tomando em consideração as informações prestadas pelo Alto Comissário da República em Angola, sob proposta do Ministro das Colónias e ouvido o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade que me confere o n.º 3 do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa e com fundamento no disposto na secção 1.ª da base 5.ª das bases orgânicas de administração civil e financeira das colónias, modificadas pelo artigo 10.º da lei n.º 1511, de 13 de Dezembro de 1923;

Hei por bem decretar que seja concedida a prorrogação pedida, mediante as condições pedidas:

1.º—O caminho de ferro até o Maxico estará concluído dentro do prazo de dois anos a contar da construção da ponte sobre o Cuanza e improrrogavelmente até à fronteira no fim do ano de 1928;

2.º—Nas futuras emissões de acções o interesse do Estado passa a ser de 15 por cento do seu montante em acções liberadas;

3.º—A Companhia reservará para o Estado, além do que estatui o artigo 57.º dos estatutos da Companhia, mais 5 por cento sobre os lucros acima de 5 por cento do capital accionista, e 7,5 por cento logo que os lucros ultrapassem 10 por cento para dividendo aos accionistas;

4.º—A Companhia assumirá o compromisso de fazer à sua custa os trabalhos de reparação e conservação das estradas de acesso às estações da linha dentro da zona da sua antiga concessão mineira;

5.º—O tráfego internacional será feito sem prejuízo de transporte das mercadorias portuguesas;

6.º—O Governo reserva-se o direito de intervir oportunamente no traçado além Maxico, tendo em conta as facilidades de ligação com o Congo Beiga.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior, os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da província de Angola.

Paços do Governo da República, 9 de Dezembro de 1925.—  
Manuel Teixeira Gomes — Domingos Leite Pereira — Augusto Casimiro Alves Monteiro — Antonio Alberto Torres Garcia — José Esteves da Conceição Mascarenhas — Fernando Augusto Pereira da Silva — Vasco Borges — Nuno Simões — Ernesto Maria Vieira da Rocha — João José da Conceição Cemoesas — Manuel Gaspar de Lemos.

## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Secretari. Geral do Ministério  
e dos Serviços de Obras Públicas

Decreto n.º 11.283

(Cant. n.º 11.283)

Por isso se estabelece a criação de um fundo destinado a fazer face, não só aos novos encargos com a Inspeção Geral e com o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, como aos antigos encargos com a fiscalização, tal como até agora se exercia. Prescreve-se que esse fundo seja constituído à custa das recei-

tas das sobretaxas, enquanto em regime de sobretaxas se viva, vindo a fazer-se à custa do preço das tarifas, normalizada que seja a situação económica do país e dos caminhos de ferro portanto.

Não é grande a contribuição que se exige às empresas ferroviárias se considerarmos que o aumento das sobretaxas concedido em 1924 satisfaz então inteiramente as reclamações das empresas, vindo a proporcionar-lhes, com a melhoria cambial que felizmente se acentua, uma vida financeira de relativo desalago, já que o custo de todos os produtos de importação, entre os quais o carvão, os óleos e outros materiais baixou muito, sem falar nos favores que em matéria de reparações o Estado lhes concedeu.

Por agora, pois, e deixando como se afigura conveniente ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, por um estudo atento e detalhado da situação da indústria de transportes ferroviários em face das condições económicas do país, a resolução do problema da baixa de tarifas tão instantaneamente reclamada, apenas se faz reverter para o Estado uma parte mínima do que o Estado deveria arrecadar se se fizesse com rigor a aplicação legal do produto das sobretaxas, que, nos termos do artigo 8.º da lei n.º 952, de 5 de Março de 1920, passará a ser devidamente fiscalizada.

Por isso, usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, ouvido o Conselho de Ministros, e com fundamento do artigo 1.º da lei n.º 1545, de Fevereiro de 1924, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º—É aprovada a organização de Inspeção Geral de Caminhos de Ferro que, fazendo parte integrante deste decreto, baixa assinada pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 2.º Da receita proveniente da aplicação dos multiplicadores em vigor nas linhas férreas exploradas por empresas concessionárias será retirada uma percentagem para pagamento das despesas dos serviços dependentes da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro, incluindo todas as que no actual orçamento figuram como estando a cargo da Divisão de Fiscalização de Caminhos de Ferro, com excepção da garantia de juros da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, que continuará a ser paga directamente pelo Estado.

§ único. A percentagem para esse efeito será no corrente ano económico de 1,25 por cento, podendo de futuro ser alterada em portaria pelo Ministro do Comércio e Comunicações, sob proposta do inspector geral, quando as circunstâncias o exigirem.

Art. 3.º As importâncias provenientes da execução do disposto no artigo anterior darão mensalmente entrada por meio de guias, passadas pela Divisão Central de Caminhos de Ferro, na Caixa Geral de Depósitos onde ficam à disposição da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 4.º Ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro compete propor ao Governo a aplicação do saldo disponível da utilização da percentagem fixada, devendo essa aplicação ter sempre em vista o aperfeiçoamento dos serviços ferroviários.

Art. 5.º Enquanto o fundo especial por este decreto não comportar o pagamento dos vencimentos do pessoal e outras despesas da Inspeção Geral dos Caminhos de Ferro, serão estas pagas pelas verbas consignadas no orçamento em vigor para a extinta Divisão da Fiscalização de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Os funcionários que forem nomeados para fazer serviço na Inspeção Geral e que não pertenciam à mencionada Divisão serão abonados dos seus vencimentos actuais, durante o período transitório a que este artigo se refere, pelos serviços em que presentemente estão colocados.

§ 2.º Os funcionários de que trata o parágrafo anterior só darão vagas nos respectivos quadros quando os seus vencimentos passarem a ser integralmente abonados pela Inspeção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º São extintas a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a junta Consultiva de Caminhos de Ferro e a Comissão de Sobretaxas, criada pelo decreto n.º 7017, de 12 de Outubro de 1920. A Divisão de Fiscalização dos Serviços de Caminhos de Ferro, a que faz referência o decreto n.º 7036, de 17 de Outubro de 1920, é substituída pela Inspeção Geral, organizada por este decreto.

Art. 7.º Fica revogado toda a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 27 de Novembro de 1925.—MANUEL TEIXEIRA GOMES—Domingos Leite Pereira—Augusto Casimiro Alves Monteiro—Antonio Alberto Torres Garcia—José Esteves da Conceição Mascarenhas—Fernando Augusto Pereira da Silva—Vasco Borges—Nuno Simões—Ernesto Maria Vieira da Rocha—João José da Conceição Cemoesas—Francisco Alberto da Costa Cabral—Manuel Gaspar de Lemos.

(Continua)



# Linhas Estrangeiras

**Linhas espanholas.** — A companhia dos caminhos de ferro de Granada (Baza-Guadix) toma a partir de hoje, a seu cargo a exploração da linha de Baza a Guadix, que estava sendo explorada pela Companhia dos Andaluzes, continuando as suas estações a prestar o mesmo serviço que até aqui.

**Linhas italianas.** — Em virtude do disposto num decreto do Governo italiano publicado na *Gazzetta Ufficiale* de 17 de Setembro do ano findo, a partir de hoje não são admitidos à circulação nas linhas férreas italianas, quer pertencentes ao Estado quer a empresas particulares, quaesquer veículos iluminados a gaz, seja por que sistema fôr.

Esta disposição tem por fim eliminar os enormes perigos de incêndio que podem resultar dêsse sistema de iluminação, especialmente em casos de descarrilamentos ou choques, como infelizmente já se tem por vezes manifestado horrorosamente.

**Linhas brasileiras.** — No ano de 1924 a receita da rede Sul-Mineira atingiu a importância de 11.496.051\$515 réis, sendo a despesa no mesmo período de 11.332.910\$065. Teve portanto um saldo positivo de 163.141\$150 réis.

O balancete desta companhia referente ao mês de agosto último, acusa uma receita de 1.372.875\$325, contra 909.356\$853 em igual período do ano anterior, verificando-se, portanto, um aumento de 363.519\$372 sobre igual mês do ano de 1924.

— Foi recentemente inaugurado o primeiro trôço da linha que o Estado mandou reconstruir entre Santa Maria e Cruz Alta.

— Foi autorizada a construção do troço de linhas de Itajahy a Blumenau, do Caminho de Ferro do Estado de Santa Catharina.

**Linha férrea internacional da América Central.** — O governo da república de S. Salvador contratou com a direcção deste caminho de ferro internacional, a construção de um ramal que irá de Ahnchapán até à fronteira de Guatemala, perto de Naranjo, para fazer a ligação com as linhas guatemalenses.

Esse ramal deverá ter uns 16 quilómetros.

**Linhas mexicanas.** — O governo do México apurou um importante projecto de novas linhas férreas, o qual abrange uma linha de 61 quilómetros de extensão que irá de Puente de Ixla, Moulos a Zacuelpan, ligando centros agrícolas, tendo uma estação perto das cavernas de Cacahuamilpa, com ramais para diferentes cidades mineiras.

**Linhas uruguayanas.** — Em 31 de Julho do ano passado findou o contrato de garantia do caminho de ferro de Noroeste, desde Jacuy até Guarein, tendo sido paga ainda ha pouco tempo a última contribuição do Estado na importância de 5.524.44 pesos.

Durante os quarenta anos que durou o contrato, foram pagos uns dois milhões e quatrocentos mil pesos pelo Estado, calculando-se que a libertação dêsse compromisso representa uma economia de uns 60 pesos por ano.

**Linhas da India Inglesa.** — Foi recentemente inaugurada com grande solenidade a linha férrea de

## As locomotivas Mikado do Vale de Vouga

Quando houve que encomendar material alemão por conta das reparações, a Companhia do Vale de Vouga, cujas locomotivas «Mogule Ten-Wheel» tinham insufficiente esforço de tracção para o serviço de mercadoria, escolheu-se novo tipo mais possante e acomodado ás condições da linha.

Confrontaram-se as vantagens e inconvenientes das «Mallet» e das «Mikado». As primeiras, muito possantes e flexiveis, inscrevem-se bem nas curvas, são economicas, graças à dupla expansão, mas tem o mecanismo sobremodo complicado, o que torna dispendiosa a sua conservação. A «Mikado» de expansão simples mas de vapor sobreaquecido, é muito económica e tem uma potencia considerável, graças à pressão de 14 K. que o vapor atinge em regime normal. Os eixos conjugados são quatro com o peso de 11 toneladas sobre cada um, o que dá 44 toneladas de pezo aderente. A articulação Goelsdorf permitindo a deslocação lateral dos eixos nas curvas facilita a passagem nelas. Esta disposição é completada por um eixo de bissel em cada extremidade.

Eis as carecterísticas principais da «Mikado»:

Via . . . . .	1.000 m/m
Diametro dos cilindros (d) . . . . .	500 »
Curso do embolo (h) . . . . .	500 »
Diametro das rodas motoras (D) . . . . .	1.000 »
« « « « do bissel . . . . .	750 »
Embasamento origido . . . . .	2.250 »
Embasamento total . . . . .	7.300 »
Timbra por c/mo (P) . . . . .	14 Kls.
Superficie da grelha . . . . .	2,2 m <sup>2</sup>
« caldeira em contacto com a agua . . . . .	95 m <sup>2</sup>
« sobreaquecedor . . . . .	40 m <sup>2</sup>
Aprovisionamento da agua apx . . . . .	7,5 m <sup>3</sup>
« « « carvão . . . . .	3,5 »
Peso vazia . . . . .	45.200 Kg.
« em ordem de marcha . . . . .	59.800 »
« aderente, aprax . . . . .	44.00 »
Comprimento incluindo para choque . . . . .	10.500 m/m
Largura maxima . . . . .	2.500 »
Altura « « « . . . . .	3.750 »
Esforço de tracção 0, 6 $\frac{P \cdot d^2 M}{D}$ . . . . .	10.500 kg.

São tres as locomotivas recebidas, uma das quais se acha em serviço normal com optimo resultado e as outras duas em montagem, estando encomendada uma quarta.

Khyber Pass, que é considerada a maior obra de engenharia feita pelos ingleses na India.

Esta linha levou cinco anos a construir, durante os quais se fizeram grandes esforços e se empregaram todos os processos conhecidos para vencer as enormes dificuldades que apresenta o terreno. Foi preciso abrir muitos túneis em pontos quasi inacessiveis.

Esta linha tem uma especial importância estratégica, para o caso de uma possível invasão dos povos que habitam a Mongólia, o Afganistan e o Thibet.

Por essa linha a mobilização das tropas pode-se fazer com rapidez.

As estações do percurso são construidas de aço, e as suas portas podem transformar-se em trincheiras com as necessárias aberturas para a colocação de peças e metralhadoras.



# Linhas Portuguesas

**Túnel do Rocio.**—Já se encontra concluída a renovação de carris na via ascendente do túnel do Rocio que tinha dado lugar a fazer-se durante algum tempo a circulação de comboios em via única, pelo que a circulação normal em via dupla já se está fazendo desde o dia 21 do mês findo.

## Convenção Internacional de Berne

Segundo os elementos fornecidos à Repartição Central de Berne pelos diversos estados participantes na Convenção que regula os transportes internacionais em caminhos de ferro, a extensão total das linhas compreendidas nesta convenção é actualmente de 218.126 quilómetros. No ano de 1924 era de 216.380 quilómetros, havendo, portanto, um aumento de 1.746 quilómetros. Este aumento é dividido por quasi todos os países da convenção; só a Hungria e a Romania é que não registaram qualquer aumento.

## Brindes e calendarios

Da casa Horl recebemos 2 calendarios para o corrente ano.

Tambem da conhecida casa na Covilhã, Silva & C.<sup>a</sup>, recebemos 3 interessantes folhinhas. Agradecemos.

## Aumento de tarifas das linhas francesas

Em virtude do parecer do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro de Franca sobre o pedido das companhias de caminhos de ferro para serem elevadas as tarifas de transporte, o governo autorizou a elevação uniforme a 190 % dos preços de transporte os passageiros que tinham a sobretaxa de 170 % em 1.<sup>a</sup> 160 % em 2.<sup>a</sup> e 150 % em 3.<sup>a</sup> classe.

Os preços de transporte de mercadorias são aumentados de 30 % além das sobretaxas já existentes assim como as despesas accessórias.

Estes aumentos devem entrar hoje em vigor.

## A GUERRA

Foi posta á venda o primeiro numero desta interessante revista dirigida pelo ilustre advogado Sr. José de Sousa Carrusca, tendo como secretario o nosso camarada Carlos d'Ornellas e administrador o Sr. Faria Afonso, todos combatentes da grande guerra.



António Gouveia Curado, o primeiro soldado portuguez morto em França

O numero que se apresenta bom, colaborado traz interessantes artigos do Major Ribeiro de Carvalho, General Garcia Rosado, Ministro da Guerra, Ferreira do Amaral, Sousa Carrusca e Faria Afonso.

Recebemos 2 exemplar que agradecemos e em homenagem á interessante revista transcrevemos o artigo "Colonias Portuguezas e Interesses Estrangeiros" do general Garcia Rosado e publicamos o retrato de Antonio Gouveia Curado, o primeiro soldado morto em França.

## A Russia dos soviets

O "A B C", interessantissima revista de créditos sobejamente firmados, acaba de atingir um retumbante successo com a grande reportagem que, sobre o regime dos "soviets", o seu emissario Reinaldo Ferreira anda fazendo a travez da Russia. No capitulo agora inserto no numero desta semana do "A B C", fazem-se as mais tremendas revelações sobre esse misterioso país, mostrando-nos em toda a sua nudez todos os grandes problemas que actualmente o agitam, como: a miseria, a prostituição, a policia, as "bas-fonds" de Moscovo, as residencias imperiais, os culpados do presente estado de coisas, etc.



# Parte Financeira

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SOCIEDADE ANONIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1895

### Pagamento de coupons de obrigações privilegiadas de 1.º grau, relativas ao ano de 1922

São avisados os portadores dos coupons das obrigações de 1.º grau desta Companhia, relativos ao ano de 1922, que o seu pagamento, líquido de impostos, se efectuará a partir do próximo dia 2 de Janeiro de 1926.

As importancias líquidas a receber são:

Coupons n.ºs 57 e 58 das obrigações de 3 % e 4 %.

Coupon de 3 % } N.º 57 Frs. 6,72 Frs. 6,72  
                          } " 58 " 6,31 " 6,51

Coupon de 4 % } N.º 57 Frs. 8,96 Frs. 7,96  
                          } " 58 " 8,37 " 8,64

Coupons n.ºs 54 e 55 das obrigações de 3 % privilegiadas "Beira Baixa" e n.ºs 53 e 54 das obrigações de 4 1/2 %.

Coupon de 3 % BB. } N.º 54 Frs. 7,50  
                              } " 55 " 6,55

Coupon de 4 1/2 % } N.º 53 } Serie 1 a 8.505 Frs. 11,25  
                              } " 8.505 a 11.458 " 10,68  
                              } N.º 54 } " 1 a 8.504 " 9,82  
                              } " 8.505 a 11.468 " 9,25

O pagamento dos coupons das obrigações de 3 % privilegiadas "Beira Baixa" e 4 1/2 % de 1.º grau, sómente se efectua em Portugal, em escudos ao câmbio do dia ou em francos por cheque sobre Paris, à escolha do portador; em qualquer dos casos torna-se necessário que os seus portadores os façam acompanhar de uma declaração cuja fórmula lhes será fornecida na sede da Companhia.

Os pagamentos em Lisboa, fazem-se na sede da Companhia, Estação do Rocio, todos os dias úteis, desde as 11 às 13 e das 14 1/2 às 15 1/2 horas.

Os pagamentos em França, são feitos pelos correspondentes da Companhia, conforme os anuncios que serão publicados n'aquelle País.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Lisboa, 14 de Dezembro 1925

O Presidente do Conselho de Administração

THOMÉ DE BARROS QUEIROZ

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIEDADE ANONIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

### Pagamento de coupons de obrigações privilegiadas de 1.º grau, relativas ao ano de 1922

Em harmonia com os anuncios publicados, começa no dia 2 de Janeiro de 1926 o pagamento dos coupons do 1.º grau desta Companhia, relativos ao ano de 1922.

Os coupons das obrigações de 3 % "Beira Baixa" e de 4 1/2 % de 1.º grau, são exclusivamente pagos na Caixa da Companhia, Estação do Rocio, em Lisboa, em Escudos ao cambio do dia, ou em chèque sobre Paris.

Os outros coupons, são pagos, em Lisboa, na caixa da Companhia, Estação do Rocio, e na Casa Bancaria, Fonsecas, Santos & Vianna; e em Paris, no Crédit Lyonnais; Comptoir National d'Escompte, de Paris; Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; Société Générale de Crédit Industriel & Commercial; Banque de Paris et des Pays-Bas; Banque Nationale de Crédit; et Banque de l'Union Parisienne, conforme os annuncios publicados em França.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1925

O Presidente do Conselho de Administração

T. Barros Queiroz

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

SOCIEDADE ANONIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

#### Administração

#### Amortização ordinaria do ano de 1918

Em cumprimento do disposto no § 5.º do artigo 3.º, artigo 7.º e alíneas b) e d) do § 1.º do artigo 61.º dos Estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações desta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do ano de 1918:

#### Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

N.º									
2.967 e	2.968	33.638 a	33.648	52.520 "	52.529	85.874 e	85.875		
3.257	—	34.221	—	52.550 "	52.559	85.891 "	85.892		
3.461 e	3.462	34.560 a	34.562	52.850	—	85.936	—		
3.746 "	3.747	35.046 "	35.050	53.642	—	86.670	—		
3.801	—	35.051 "	35.056	54.783	—	86.814 a	86.816		
4.289	—	35.071 e	35.072	55.080	—	86.817 "	86.821		
4.611 e	4.612	35.408	—	55.199	—	86.874	—		
5.603	—	35.597	—	55.628 e	55.629	86.885 e	86.886		
5.911	—	35.599	—	55.866	—	86.889 "	86.890		
6.780 a	6.799	35.857	—	55.990	—	86.935 a	86.937		
6.803 "	6.805	36.359	—	56.385 e	56.386	86.938	—		
6.958	—	36.521	—	56.475 a	56.481	87.122	—		
7.819	—	36.626	—	57.003	—	87.470 e	87.471		
7.827	—	36.826 a	36.829	57.355	—	87.986	—		
8.137	—	37.165 "	37.169	57.847	—	137.848	—		
8.865	—	37.563 "	37.566	57.851	—	137.941 a	137.945		
8.905 a	8.908	37.588 "	37.612	57.900	—	138.206 e	138.207		
9.066 "	9.068	37.908	—	57.971 e	57.972	140.115	—		
9.401	—	38.088 e	38.089	58.212	—	140.121	—		
10.012 a	10.021	38.174 "	38.175	58.445	—	140.122 a	140.124		
10.073 "	10.082	38.700 a	38.719	58.598	—	140.171 "	140.173		
10.439	—	39.107 e	39.108	58.601 a	58.604	140.656	—		
10.557 a	10.566	39.486 a	39.489	58.613	—	140.659	—		
10.577 e	10.578	39.741 e	39.742	58.618 a	58.625	141.287	—		
11.761	—	40.085	—	58.626 "	58.636	141.324	—		
12.706	—	40.984 a	40.989	58.639	—	141.421	—		
13.127 a	13.152	41.774	—	58.645	—	141.700	—		
13.175 e	13.176	42.123	—	59.064	—	141.898	—		
13.265 a	13.270	42.174	—	59.883	—	142.487	—		
14.106 e	14.107	42.300	—	61.737	—	142.747 a	142.755		
14.110 a	14.117	42.503 e	42.504	61.743	—	142.876 "	142.880		
14.289 "	14.293	42.530	—	61.793	—	142.915 e	142.916		
15.276 e	15.277	42.880 e	42.881	61.853	—	143.087 a	143.092		
15.278 a	15.280	42.898	—	61.855	—	143.094	—		
15.336 "	15.340	42.912 e	42.913	62.471	—	143.125 a	143.128		
15.361 "	15.384	42.936	—	62.805	—	143.400	—		
15.562 "	15.566	43.760	—	62.901 a	62.910	145.685 a	145.689		
16.029 "	16.032	43.952	—	63.164 e	63.165	146.723	—		
16.035 "	16.039	44.361	—	67.810 a	67.815	146.727	—		
16.177 "	16.192	44.790	—	68.119 "	68.122	147.475	—		
17.006	—	44.927	—	68.605 "	68.609	147.529 a	147.536		
18.101 a	18.103	45.600 a	45.612	70.325	—	147.565 e	147.561		
18.436 e	18.437	46.044	—	70.496 e	70.497	147.663	—		
18.444	—	46.243	—	70.799	—	147.672	—		
18.506 a	18.510	46.575 e	46.576	71.830 a	71.832	147.684 e	147.685		
18.622 "	18.625	47.494	—	71.932	—	147.811	—		
19.130	—	47.681 e	47.682	72.407 e	72.408	147.834	—		
19.211 a	19.213	48.272	—	72.611	—	148.302	—		
25.727	—	48.419 a	48.422	72.832	—	148.658	—		
26.102	—	48.521 e	48.522	72.972	—	148.760	—		
26.225 a	26.229	48.840	—	73.013	—	148.782	—		
26.282 e	26.283	48.871	—	73.598 a	73.610	149.365 e	149.366		
26.316 a	26.319	49.222 e	49.223	74.258 "	74.264	149.921	—		
26.955 "	26.958	49.232 a	49.236	78.533 "	78.536	151.044 e	151.045		
26.985 "	26.990	49.331	—	78.583	—	151.211 a	151.220		
27.076	—	49.439 e	49.440	79.073 a	79.075	153.778	—		
27.388 a	27.390	50.062 a	50.078	80.137	—	154.375	—		
27.537 e	27.538	50.477 e	50.478	82.147	—	154.496 a	154.567		
27.767	—	50.713 a	50.716	84.029	—	165.086 "	165.091		
28.742	—	50.834 "	50.839	84.035	—	165.685 e	165.686		
29.089 e	29.090	51.102 "	51.106	84.041	—	165.818	—		
29.130	—	51.166	—	84.896 a	84.899	166.311 a	166.315		
29.242	—	52.078 a	52.080	85.025	—	166.321 e	166.322		
29.425	—	52.279 "	52.289	85.184 a	85.187	166.593 a	166.608		
29.433	—	52.295	—	85.270 "	85.272	166.756	—		
33.537 a	33.540	52.300	—	85.339 "	85.343	167.433	—		
33.542 e	33.543	52.401 a	52.403	85.860 e	85.861	167.809 e	167.810		



## BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

A burla estúpida do Banco Angola e Metrópole domina actualmente todos os organismos económicos e financeiros do país. Detenhamo-nos um instante a analisar a burla colossal que tão fundamentalmente feriu a economia portuguesa.

Não nos compete, claro está, prescrever as investigações misteriosas, e na aparência incoerentes, da policia.

Nem contaremos sequer com os nomes dos burlões presos e dos mais que certamente irão ainda a ser afezrolhados. Basta-nos saber, como já está averiguado: —

1.º Que a circulação fiduciária foi fraudulentamente aumentada em 500.000.000.000 escudos, mais de um terço da circulação autorizada.);

2.º — Que, pelo que está averiguado, desses quinhentos milhões de escudos, apenas cem milhões chegaram a entrar em circulação (Apenas, dizemos nós, em comparação com o que poderia ser...)

O que é inegável é que parte do capital posto em circulação pelo B. A. M. era falso. A maior parte já foi recebida pelo Banco de Portugal que por notas deu, como lhe cumpria para garantir o seu bom nome e a sua autoridade, moeda corrente e de lei.

Como será compensado o Banco de Portugal? Pondo de novo em circulação, e já autorizada, a quantia recebida? Não pode ser, nem os homens que à frente do Banco de Portugal se encontram o permitiriam. Apoderando-se dos bens pretencentes ao B. do A. e M.? Não sabemos se isso mesmo será permitido por alguma lei.

Resta, porém, ainda averiguar donde veio o dinheiro, os milhares de libras de que se serviram os burlões para constituir o B. antes das notas falsas. Donde veio? Quem o forneceu?

«O Seculo» que levantou a campanha contra o B. A. M. não sabia que as notas eram falsas e presumia que o dinheiro teria vindo da Alemanha com o fim de criar para essa nação direitos mais ou menos legítimos sobre as colónias portuguesas, especialmente sobre Angola. Chegou a correr que a S. das N. reuniria no dia 1.º de Outubro de 1926 para nos tirar o mandato (como se fôssemos mandatarios e não legítimos possuidores!) das colónias que herdamos de quem as descobriu e começou a desbravar.

Teria ou não fundamento a primeira campanha de «O Seculo»? O dinheiro que serviu para a preparação da burla — pergunta-se de novo, — quem o forneceu?

Até agora o único burlado é o Banco de Portugal. Foi ele quem teve de substituir por notas autênticas as notas falsas lançadas no mercado. Mas além da burla não haverá ainda um crime de traição a punir?

Interino

## Calendário para 1926

JANEIRO	ABRIL	JULHO	OUTUBRO
D. — 3 10 17 24 F.	D. — 1 11 18 25 —	D. — 4 11 18 25 —	D. — 3 10 17 24 31
S. — 4 11 18 25 —	S. — 2 9 16 23 30	S. — 5 12 19 26 —	S. — 4 11 18 25 —
T. — 5 12 19 26 —	T. — 3 10 17 24 31	T. — 6 13 20 27 —	T. — 5 12 19 26 —
Q. — 6 13 20 27 —	Q. — 4 11 18 25 —	Q. — 7 14 21 28 —	Q. — 6 13 20 27 —
Q. — 7 14 21 28 —	Q. — 5 12 19 26 —	Q. — 8 15 22 29 —	Q. — 7 14 21 28 —
S. — 8 15 22 29 —	S. — 6 13 20 27 —	S. — 9 16 23 30 —	S. — 8 15 22 29 —
S. — 9 16 23 30 —	S. — 7 14 21 28 —	S. — 10 17 24 31 —	S. — 9 16 23 30 —
FEVEREIRO	MAIO	AGOSTO	NOVEMBRO
D. — 7 14 21 28 —	D. — 2 9 16 23 30	D. — 1 8 15 22 29 —	D. — 7 14 21 28 —
S. — 8 15 22 29 —	S. — 10 17 24 31	S. — 2 9 16 23 30 —	S. — 8 15 22 29 —
T. — 9 16 23 30 —	T. — 11 18 25 —	T. — 3 10 17 24 31	T. — 9 16 23 30 —
Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 12 19 26 —	Q. — 4 11 18 25 —	Q. — 10 17 24 31 —
Q. — 11 18 25 —	Q. — 13 20 27 —	Q. — 5 12 19 26 —	Q. — 11 18 25 —
S. — 12 19 26 —	S. — 14 21 28 —	S. — 6 13 20 27 —	S. — 12 19 26 —
S. — 13 20 27 —	S. — 15 22 29 —	S. — 7 14 21 28 —	S. — 13 20 27 —
MARÇO	JUNHO	SETEMBRO	DEZEMBRO
D. — 7 14 21 28 —	D. — 6 13 20 27 —	D. — 6 13 20 27 —	D. — 5 12 19 26 —
S. — 8 15 22 29 —	S. — 7 14 21 28 —	S. — 7 14 21 28 —	S. — 6 13 20 27 —
T. — 9 16 23 30 —	T. — 8 15 22 29 —	T. — 8 15 22 29 —	T. — 7 14 21 28 —
Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 9 16 23 30 —	Q. — 9 16 23 30 —	Q. — 8 15 22 29 —
Q. — 11 18 25 —	Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 10 17 24 31 —	Q. — 9 16 23 30 —
S. — 12 19 26 —	S. — 11 18 25 —	S. — 11 18 25 —	S. — 10 17 24 31 —
S. — 13 20 27 —	S. — 12 19 26 —	S. — 12 19 26 —	S. — 11 18 25 —

# Viagens e Transportes

## Paragem de comboios no apeadeiro de Durraes

Desde o dia 12 do mês passado, deixaram de ter paragem no apeadeiro Durraes na linha do Minho e Douro, aos sabados, o comboio n.º 11, e ás segundas feiras o comboio n.º 12, continuando porém, ambos a ter um minuto de paragem nesse apeadeiro ás quintas feiras.

## Transportes de géneros frescos e produtos agrícolas com destino aos mercados e domicilios em Lisboa

Entra hoje em vigor o 2.º aditamento á tarifa especial n.º 10 de g. v. do qual consta uma nova tabela A destinada a substituir a que consta do 1.º aditamento publicado em Maio de 1923 e que por esta fica anulada.

A nova tabela difere apenas da antiga em ter incluído nos preços de transporte, propriamente dito, o imposto do selo para o Estado e o respectivo adicional.

Os preços estão sujeitos aos multiplicadores em vigor.

## Bilhetes de assinatura semanais para operários entre as estações de Terreiro do Paço e Barreiro, Lavradio e Seixal

Entrou em vigor no dia 22 do mês findo o 4.º aditamento á tarifa especial interna n.º 1 de g. v. do Sul e Sueste, pelo qual é aditada a alinea C que estabelece bilhetes de assinatura semanais em 3.ª classe, para operários, válidos para uma só viagem diária de ida e volta, entre Lisboa-Terreiro do Paço e quaisquer das estações do Barreiro, Barreiro A, Lavradio e Seixal, ao preço de 14\$70, incluídos os impostos e a sobretaxa em vigor.

Estes bilhetes são fornecidos em presença da *caderneta de identidade* fornecida pelo Serviço de Fiscalização e Estatística pela importância de \$50 e mediante a apresentação de documentos que provem a qualidade de operários, o estabelecimento onde trabalham e duas fotografias.

O prazo de validade dos bilhetes é de 7 dias contados de 2.ª-feira até o domingo seguinte.

Esta tarifa é bastante vantajosa para os operários que certamente dela se vão utilizar.



# Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

## Bilhetes de assinatura

Esta Companhia faz publico que desde já recebe requisições para bilhetes de assinatura, nas seguintes condições:

1.<sup>a</sup> — O praso de validade para os bilhetes trimestraes começa em 1 de Janeiro e termina em 31 de Março de 1926 e para bilhetes semestraes começa em 1 de Janeiro e termina em 30 de Junho de 1926.

2.<sup>a</sup> — O preço de bilhetes trimestraes é de Esc. 369\$00 (trescentos e sessenta e nove escudos) e dos bilhetes semestraes Esc. 615\$00 (seiscentos e quinze escudos, pagos no acto da requisição.

3.<sup>a</sup> — Os bilhetes deverão ser requisitados à Companhia, nos seus escritorios em Santo Amaro, em carta impressa, segundo o modelo que a Companhia fornece, devendo o requisitante juntar-lhe duas fotografias iguais, medindo 0,035 X 0,035, despegadas de cartão, não se aceitando fotografias que sejam de dimensões inferiores a estas ou inutilizadas por qualquer carimbo.

4.<sup>a</sup> — A Companhia só se obriga a fornecer bilhetes de assinatura três dias depois d'aquêle em que receber a requisição, nos termos acima indicados, mas nunca antes do dia 31 de Dezembro de 1925.

5.<sup>a</sup> — Os bilhetes são absolutamente pessoais e intransmissiveis e só são validos para os carros electricos que circulam nas linhas da Companhia para o serviço do público, excluindo portanto os que circulam nas linhas da Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa.

6.<sup>a</sup> — Em caso de perda ou extravio deverá o assinante fazer a participação á Companhia que, decórri-dos oito dias, lhe fornecerá outro bilhete.

Durante este praso que a Companhia reserva para averiguar qual o paradeiro do primitivo bilhete, o assinante só poderá transitar dos carros pagando as suas passagens e sobre ela não terá direito a restituição alguma nem perdas e danos.

7.<sup>a</sup> — Quando qualquer pessoa que não seja o próprio assinante fizer ou tentar fazer uso dum bilhete de assinatura, será o bilhete cassado pelo agente da Companhia e em seguida anulado, isto sem prejuizo do processo a seguir contra o auctor e cúmplice desta fraude ou tentativa de fraude.

8.<sup>a</sup> — Os bilhetes de assinatura emitidos pela Companhia, terão a fotografia e a assinatura do assinante e serão autênticas com as assinaturas ou chancellas de dois directores e, ainda, com o carimbo em relevo, de que usa a Companhia.

9.<sup>a</sup> — Os assinantes não podem apresentar sob pretexto de quaesquer prejuizos reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem e interrupção de circulação na linha, mudança de serviço, diminuição de número de carros, falta de logar, por motivo de greve ou, ainda, por qualquer outro caso de força maior.

10.<sup>a</sup> — Fica o assinante obrigado a apresentar prontamente o bilhete ao conductor e, bem assim, quando exigido pelos outros empregados da Companhia, não sendo suficiente a declaração de ter assinatura.

Fica igualmente obrigada a reproduzir a assinatura quando fôr necessario, para comprovar a sua identidade.

11.<sup>a</sup> — A falta casual ou forçada da utilização do bilhete não constitue o assinante, nem os seus suces-

## Vagão para o transporte de peixe vivo

Algumas revistas estrangeiras referem-se em termos encomiasticos a um novo veículo que veio resolver o problema do transporte de peixe vivo pelo caminho de ferro.

Trata-se de um vagão construido pela Wegenfabrick Werdau A. G. para uma empresa ferroviária alemã. O seu aspecto exterior e as suas dimensões parecem-se muito com as dos vagões comuns de carga, de dois eixos das rodas alemãs. Tem um aparelho para freio de mão, e, para pode-lo incluir, caso, convenha, nos trens rápidos, traz também um freio pneumático e tubos para a condução do vapor. O que o distingue dos outros são os quatro viveiros ou depósitos de ferro galvanizado cada um dos quais contém quatro metros cúbicos de água, onde os peixes, em quantidade considerável, podem viver durante muitos dias graças às disposições particulares adoptadas para renovar a água e refresca-la quando convenha. Dois dos depósitos, separados entre si por um tabique perfurado, estão instalados num extremo do vagão e os outros dois no outro extremo.

Uma bomba rotativa aspira continuamente a água dos depósitos e devolve-a aos mesmos em forma de jorros finíssimos, com os quais se areja, refresca e agita a água. Além disso pode-se oxigenar a água quando fôr necessario por meio de tubos imersos no fundo dos depósitos, por onde sai em borbulhas o ar injectado por um compressor. Para o funcionamento da bomba e do compressor ha um motor de benzina que leva provisão de combustível para 12 horas e move ainda um pequeno dinamo para luz. A renovação do ar ambiente está assegurada por meio de seis ventiladores montados no tecto. Quatro aberturas laterais permitem efectuar as manobras necessárias para a saída dos peixes. Ha finalmente um quarto e cama para o conductor, e armários para a roupa e ferramenta.

Ao que parece as experiências feitas com este vagão têm dado bons resultados.

## A produção mundial de diamantes

O relatório anual do Departamento de Minas da Africa do Sul calcula a produção mundial de diamantes em 12.000.000 de esterlinos, sendo que 3.500.000 procedem da Guyana Inglesa, do Congo, da Venezuela, de Borneo e do Brasil; 2.500.000 dos campos aluviais da Africa do Sul. 6.000.000 estão sob fiscalização da Companhia Debeer e de outras três grandes empresas produtoras.

O mesmo relatório acentua a necessidade de ser convocada uma conferência internacional com o fim de se restringir a produção de diamantes e ao mesmo tempo evitar a produção livre que destrói o valor das pedras.

sores ou herdeiros no direito de reclamar indemnização ou compensação alguma da Companhia.

Em caso algum poderá o assinante, quem o representante ou que lhe suceda reclamar o valor total ou parcial da assinatura, cujo preço uma vez pago, pertence de direito e para todos os efeitos à Companhia.

Lisboa, Santo Amaro, 18 de Dezembro de 1925.

A Direcção



## ANTONIO GASPAR NUNES

Na sua residência em Sintra finou-se no dia 16 de dezembro findo, contando 67 anos de idade, este antigo pagador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, muito estimado pelos seus bons serviços e jovial camaradagem.



O seu funeral foi uma grandiosa manifestação de sentimento. Neste vimos o digno director geral da Companhia, o ilustre engenheiro Sr. Ferreira de Mesquita e muitos funcionários superiores de diferentes serviços da Companhia, além de pessoal graduado e menor, sobretudo do Movimento e da Contabilidade Central.

Uma artística corôa foi deposta sobre o ataúde, como preito de estima e merecida homenagem do pessoal da C. P.

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro", tendo delegado no sr. Jayme Gallo a sua representação no funeral, apresenta à família enlutada a expressão de seu pesar.

## Florindo Joaquim Sales

Faleceu no dia 25 e foi sepultado no dia 26 do mez passado no cemitério de Ajuda, o antigo bilheteiro principal da C. P. que fez durante muitos anos serviço na estação do Rocio, Sr. Florindo Joaquim Sales.

O falecido que serviu durante muitos anos a Companhia com um zelo e honradez dignos da maior consideração, era muito estimado tanto pelos seus camaradas como pelos seus superiores.

A família do extinto envia a "Gazeta" as suas condolências.

## Uma linha de «ferry-boats» entre a Suécia e a Estónia

Foi recentemente inaugurado um serviço de «ferry-boats» entre a Suécia e a Estónia através a Finlândia. Os portos de partida são Osterkar, perto de Estocolmo, na Suécia, e Reval na Estónia, com escala intermédia por Hangae, na Finlândia.

A nova linha é explorada por uma empresa particular que dispõe de material do tipo ordinário das outras linhas férreas, e pôde circular indistintamente nas linhas estonianas e nas suecas.

Tem também a Companhia alguns vagões-cisternas para o transporte de petróleo.

Pensa-se em, de futuro, utilizar este meio de transporte entre a Russia e os portos bálticos, o que fará, certamente, aumentar a importância do serviço que presta.

## Caminhos de Ferro Portugueses

A *Información*, interessante revista quinzenal, que é órgão oficial da Camara de Comércio de Bilbao, no seu número de 30 de Novembro último, publicou um bem elaborado artigo da autoria do nosso ilustre colaborador e distincto engenheiro, Sr. Dr. Gabriel Urigüen intitulado "Ferrocarriles Portugueses", que é o primeiro de uma série que esse grande amigo de Portugal se propoz escrever sobre os caminhos de ferro portugueses, e corresponde a outra série que já foi iniciada na nossa "Gazeta" sob a epígrafe "A indústria ferroviária nas Vascongadas".

O fim que o autor visa com estes seus artigos, está bem definido nas palavras a seguir transcritas do referido artigo:

"Con ello creo que contribuyo aunque de manera nimia, a destruir ese desconocimiento tan perjudicial para los destinos de Portugal y de España, destinos que tienen que forzosamente marchar unidos, si es que no queremos ver desaparecida algún día la esplendida civilización ibérica, que tam magistralmente nos describe el famosissimo prohombre portugués Oliveira Martins."

Neste artigo faz D. Gabriel Urigüen uma descrição bastante rigorosa das linhas portuguesas, na qual presta justiça aos esforços feitos pelas empresas respectivas para conseguirem o grande progresso já hoje atingidos nos nossos serviços ferroviários, e conclue com esse trecho que não resistimos à tentação de transcrever, tanto elle nos desvanece.

"Como um dato digno de tenerlo en cuenta entre otros muchos, debo decir que en Portugal ha desaparecido el «vergonzante» mixto que aún disfrutamos por España; allí ya todos los trenes de viajeros, no faltando en ninguno de ellos el freno automático, habiendo sido ya reemplazados dichos trenes mixtos por «ómnibus, mejora que supone un gran aumento de «gasto y que apesar de la deficiente situación financiera de la gloriosa nación lusitana, ha sido elevada a «cabo con gran beneficio para el viajero.

"Otro dia continuaremos con estas notas sobre la «red ferroviaria portuguesa, que con sus muy buenos «trenes contribuyen a que el turista aprecie, aún mejor, las bellezas incalculables que el lindo paisaje «de este país encierra».

## Um novo aparelho para mergulhadores

Um professor de New York, sr. Hartman, inventou um novo aparelho para mergulhadores que pode funcionar até 5.000 metros abaixo do nível do mar.

Consiste o aparelho num cilindro de aço, muito resistente para suportar as grandes pressões às maiores profundidades, o qual tem um depósito que se enche de oxigénio para dois observadores durante 36 horas. O cilindro desce, por meio de um cabo de aço, e comporta dois observadores que estudam o mar com telescópios prismáticos. A luz é lançada por dois grandes olofotes que iluminam todo o campo de observação.

Os aparelhos de propulsão do cilindro e para as observações científicas, bem como as objectivas fotográficas estão colocados fóra do cilindro, mas dirigidos electricamente no interior do mesmo.

O professor Hartman dispõe-se a estudar, com o seu aparelho, os vestígios das civilizações que se encontram sepultados no fundo do Mediterrâneo.



# Colónias portuguesas e interesses estrangeiros

Pelo General Garcia Rosado

**N**ÃO é infelizmente raro, por mais paradoxal que pareça, que, com as melhores intenções de tornar optimo o que é simplesmente bom, só se consiga torna-lo péssimo. O peor é que isto é extremamente fácil de conseguir e que a tendência para esta viciosa orientação, forçoso é confessá-lo, manifesta-se frequentemente entre nós.

Lembre-se alguém de sugerir alguma coisa rasoavelmente útil para o país e pode estar certo de que, no primeiro momento, não haverá desharmonia no còro de patrióticos aplausos; mas, logo a seguir, outrem surgirá propondo uma coisa melhor; depois uma cousa diferente será alvitada por um terceiro, e assim successivamente. No entretanto, no ardor da discussão que assim se suscita, vão-se trocando algumas invectivas, das quais fácil é passar às injurias, depois às reciprocas suspeições e a seguir às calumnias. Como epílogo não se faz nada, ou o que se faz já não vem a tempo, se é que não se conseguiu tornar desastroso o que se pretendia fôsse apenas rasoável.

Não pretendo afirmar que seja este o caminho que, desde já, ameaça tomar o movimento de opinião que se esboçou no país com o intuito de reagir contra possíveis perigos para a integridade do nosso domínio colonial ou, pelo menos, para o exercício da soberania que aí exercemos.

Para evitar que haja um desvio na orientação desse movimento, que se iniciou com um aplauso que não podia deixar de ser unânime, não será pois demasiado insistir em precisar, quanto possível, a situação.

Fóra das regiões officiais, o que mais ou menos imprecisamente se conhece é:—que a Sociedade das Nações foi apresentado um relatório, desfavorável para a nossa administração em Angola, de uma espécie de inquérito feito, sem caracter official, por um estrangeiro que por aquela provincia passou; que por alguém, que em reuniões daquela Sociedade tem tido já um papel de relêvo, foi presente também um outro documento em que se trata das relações que em países coloniais devem manter-se entre as raças dominantes e as indígenas; que estes, e porventura ainda outros fundamentos motivaram talvez a espontanea revogação, por parte do governo português, de determinada providência de uma das nossas administrações coloniais; que a recente aproximação entre a Alemanha e as grandes potências suas adversárias de ontem, foi acompanhada pelo reconhecimento, em princípio, do direito de aquella nação exercer mandatos coloniais.

Por outro lado sabe-se que, antes da guerra,

a Alemanha, pela pena de alguns dos seus escriptores, afirmou a necessidade de ampliar o seu domínio colonial, havendo mesmo quem emitisse o parecer de que, não havendo probabilidades de lhe serem cedidos voluntariamente os territórios de que entendia carecer, era de presumir o recurso à força para as conquistar. Ha ainda a considerar:—que a Alemanha ficou, depois da guerra, privada de todas as suas colonias; que, assim, aquella necessidade anteriormente proclamada, logicamente mais se afirmará agora; que não ha territórios vagos; que os mandatos coloniais, cujo direito foi reconhecido á Alemanha, se destinam a ser exercidos em certas regiões que a Sociedade das Nações não julgar aptas a governarem-se por si próprias.

Da situação criada por este conjunto de dados parece poder concluir-se que não é infundado o nosso sobressalto, embora, na verdade, não seja facilmente conciliável com a lógica e a justiça que, se a Alemanha não foi, em seguida á guerra, julgada apta para administrar os seus antigos territórios coloniais, lhe seja conferido agora um mandato para a administração de outros; ou que, se tal capacidade lhe não foi contestada, outras colonias que não sejam aquellas de que foi privada pela guerra lhe sejam agora entregues para ser atendida em reivindicações cujo bom fundamento seja reconhecido.

A comunicação recentemente feita pelo sr. Embaixador da Grã-Bretanha em Lisboa ao jornal «O Seculo», tem uma importância que, por ser grande, é desnecessario exagerar.

Ninguém tem em mais alta conta do que eu a lealdade inglesa que diversas vezes durante a minha carreira tive pessoalmente occasião de apreciar, e nenhuma de a poder pôr em duvida por parte das entidades com quem tive de entrar em relações, do que me foi dada a última demonstração quando em 1918, me preparava para assumir o comando do Corpo Expedicionário Português em França e durante o tempo em que o exerci.

Mas o mais elemental bom senso diz, sem necessidade da comprovação por factos, não ser possível a ninguém afirmar que entre a nação portuguesa e a inglesa, ou entre os respectivos governos, não surjam divergências do critério, sobre quaisquer assuntos incluindo os relativos á nossa administração colonial, na parte em que possa afectar os interesses britânicos. A deslealdade consistiria então em dissimular uma dessas divergências, deixando-a agravar até não ter remédio.

Da comunicação feita pelo sr. Embaixador da Grã-Bretanha creio que a unica conclusão a tirar é



que não ha motivo para que não continuemos a contar com a lealdade com que o seu país se colocaria ao lado do nosso para o auxiliar na defeza contra uma aggressão. Nem mais do que isto me parece lícito pretender, embora entenda dever esperar-se que, também no terreno da luta diplomática, não estaremos desacompanhados quando a razão nos assista.

Mas o que a nação inglesa não pode fazer—francamente o digo escrevendo para portugueses—é defender-nos contra nós mesmos e contra os nossos próprios erros. Embora seja lamentável, não é vergonhoso errar de boa fé; mas, alm de imprudente é deshonesto cerrar os olhos para não verificar se algum erro se está cometendo e, no caso afirmativo, persistir nele.

Sob o stricto ponto de vista de uma defeza necessária e, em qualquer caso, conveniente, para a qual talvez não seja demasiado o concurso de todos, erro seria dividirmo-nos sob pretextos fúteis relativamente à questão essencial.

E, assim, erro será não distinguir entre as providências que possam rapidamente e com sufficiente efficácia, frustrar um ataque talvez iminente, e as que, sendo aliás de capital importância, exigem longo tempo para se planear e executar e ainda mais para surtir effeito. Se pretendermos começar por

providências desta última natureza, para a nossa administração colonial, corremos o risco de, por tardias, se tornarem inúteis.

Uma comissão de membros da Sociedade de Geografia de Lisboa elaborou já um programa, que pode não ser perfeito, mas que constitui uma sólida base de trabalho e que tem, entre outros, o mérito de justamente distinguir o que tem o caracter de urgência e o que, sendo importante ou mesmo indispensável, pode e deve ser realizado sem precipitações.

Demorar o começo de execução deste programa até que sejam atendidas as dezenas ou centenas de alvitres que possam apresentar-se para que ele atinja a perfeição e só depois seja realizado em conjunto, será talvez o melhor meio de não fazer alguma coisa útil em tempo oportuno.

Aprovado e cumprido aquele programa, na parte que se refere a medidas de urgência, será chegada a oportunidade — necessariamente próxima — para, de todos os alvitres apresentados por quem quer que pretenda colaborar útil e desinteressadamente na tarefa a empreender, se extraírem e coodernarem as melhores indicações para — como, independentemente de quaisquer perigos resultantes de ambições estranhas, o exigem as legítimas conveniências do país — se melhorar a nossa administração colonial.

## Projecto de caminho de ferro intercontinental

Segundo a *Railway Gazette*, num Congresso de economia celebrado recentemente na região de Toulouse (Pirineus franceses), ao qual assistiram numerosos representantes das camaras do comércio, foi discutido o propósito de estabelecerem um caminho de ferro inter-continental entre Africa, Espanha e França, a enlaçar depois com a Inglaterra por meio do projectado túnel sob o canal da Mancha.

O Congresso apurou as seguintes conclusões:

1.º Que as possessões francesas de Africa se liguem com a França por um caminho de ferro directo que evitando trasbordos atravesse o estreito de Gibraltar, Espanha e Pirineus.

2.º Que se firme um convénio militar e comercial com a Espanha para estabelecer, duma maneira livre e permanente, comunicação terrestre, naval e aérea, em todo o tempo, entre os dois países.

3.º Que o caminho de ferro intercontinental enlaçe com os caminhos de ferro ingleses, e que o túnel do canal, concedido pela França desde 1875, se construa como uma parte dêste propósito.

4.º O congresso está convencido de que não poderá existir melhor e mais seguro penhor de paz para os povos, da Europa do que uma intelligência comum entre estas três grandes nações.

Que se complete o convénio franco-espanhol com outro em que tome parte a gran-Bretanha.

Por enquanto tudo isto não passa duma risonha fantasia; é possível contudo, que daqui a alguns anos mais, quando tanto a Espanha como a França não tenham a preocupa-los assuntos tão graves como os que actualmente as assoberbam,—a guerra em Marrocos, a questão financeira, etc.—se possam dedicar a tornar em realidade esse grandioso projecto.

## Portugal Financeiro

Sob êste título publicou o nosso colega do Rio de Janeiro, *Brazil-Ferro-Carril*, um interessante artigo assinado pelo Sr. Otto Prazeres, em que se expõem com toda a verdade e clareza as dificuldades de ordem financeira por que o "Velho Portugal" — no dizer do autor do artigo — tem atravessado e está ainda atravessando, pondo em evidência os esforços empregados pelos nossos governos para debelar a crise.

O Sr. Otto Prazeres por ocasião da Conferência Parlamentar Internacional do Comércio, em Roma, teve ocasião de entrevistar o ex-ministro das finanças de Portugal, Sr. Velhinho Correia, e da conversa que teve com o ilustre financeiro, tirou ilações que muito nos honram.

Felizmente ainda ha pelo estrangeiro muito quem tenha para o nosso país palavras amistosas e nos faça inteira justiça. Quanto isto nos é grato registar.

## Curso de câmbios, comparados

	Em 16 de Dezembro		Em 1 de Janeiro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	—	96\$00	95\$00	95\$00
Paris	—	\$71,5	—	\$74,0
Madrid	—	2\$79	—	2\$79,0
Alemanha	—	4\$68,0	—	4\$69,0
Amsterdã	—	7\$90	—	7\$90,0
New York	—	19\$60	—	19\$60,0
Italia	—	\$79	—	\$79,5
Suissa	—	3\$79,0	—	5\$79,0
Bruxellas	—	\$89,5	—	\$89,0
Libras	—	—	—	95\$00,0



# AVIAÇÃO

## Expedição ao polo norte em dirigível

O desvendar os mistérios da natureza é uma tendência inata no homem, e, se ha campo onde se tem manifestado a sua actividade investigadora, é decerto nas regiões polares.

As expedições para a conquista dos polos têm sido inúmeras e de ha seculos. Com o avanço da ciência, cada vez têm sido mais bem organizadas e os seus resultados mais profícuos.

A descoberta dos balões contribuiu bastante para o bom exito dessas expedições, sendo a última palavra o emprego do aeroplano.

A primeira tentativa em balão aerostático foi em 1896, pelos irmãos suecos André, Strindberg e Fraenkel, que tentaram atingir o polo norte, tendo tido a infelicidade de ficarem por lá.

Amundsen, o descobridor do polo sul, já tentou alcançar o polo norte em aeroplano, não tendo tido a sua tentativa de maio do corrente ano obtido exito, pois que foi forçado a regressar sem ter posto o pé no ponto almejado.

Agora surge uma nova tentativa para a conquista do polo; desta vez em «dirigível», aparelho que oferece melhores condições do que qualquer outro para a navegação aérea. Foi o capitão alemão Walter Bruns quem teve essa ideia.

Em 1919, numa conferência que fez na «Naturforschende Gesellschaft» (sociedade dedicada à exploração de natureza) em Gorlitz, o sr. Bruns declarou ser praticável uma navegação aérea regular da Europa ao Pacífico, de maneira a poder-se voar em 5 ou 6 dias de Amsterdam, via Copenhague, Petrogrado, Archangel e Unimak a São Francisco da Califórnia ou a Yohokohama. Haveria uma grande economia de tempo, saindo as carreiras por um custo relativamente pequeno, em comparação com as actuais linhas de comunicação.

O capitão Bruns publicou um memorial sobre o assunto em virtude do qual se fundou a «Sociedade Internacional de Estudos para a exploração da região em dirigível» presidida pelo grande cientista sueco, Fridtjof Nansen.

Para se conseguir pôr em prática o projecto do sr. Bruns, muitos trabalhos preliminares de natureza científica ha a fazer. A sua ideia trará não só um proveito prático, como também científico. E os trabalhos preparatórios andam já bastante adiantados nos círculos científicos alemães e estrangeiros. A expedição não se poderá realizar antes do verão de 1927, em vista das grandes dificuldades técnicas e financeiras.

Ter-se-ha que construir um dirigível monstro, que dê a velocidade de 120 quilómetros à hora, e com características especiais adaptáveis às regiões polares. A sua construção terá que ser feita em hangar fóra das regiões polares, e depois levado ao ponto de partida da expedição. Segundo o capitão Bruns, a expedição ideverá partir da cidade de Murmansk, por ser o ponto mais septentrional atingido por caminho de ferro.

O dirigível deverá oferecer todas as garantias de segurança, contando com os seus próprios recursos em caso de acidente por navegar sobre regiões deshabitadas, indo munido com aparelhos de salvação, para no caso de naufrágio, a tripulação poder regressar ncólume. A sua tripulação não poderá ser menor do

que 50 homens, porque, além dos da manobra, deverá levar pessoas encarregadas da parte científica. O equipamento para a salvação dos 50 homens terá aproximadamente um peso de sete toneladas, e a sua bagagem está calculada em cinco toneladas. Estas 12 toneladas devem ser incluídas na capacidade total e daí o ser preciso construir um dirigível especial. Ainda ha a considerar outro aumento de peso. Nas regiões polares os aparelhos náuticos, como as bússolas, não obedecem devidamente e a visibilidade do sol é diminuta, não permitindo a perfectibilidade nos calculos, tendo então que se recorrer ao emprego duma estação radiotelegráfica transmissora de grande alcance, e os aparelhos desta natureza têm um grande peso. Quatro grandes estações radiotelegráficas na margem da região ártica manterão constante comunicação com o dirigível.

E a aparelhagem científica para pesquisas meteorológicas igualmente aumentará o seu peso.

Para aumentar um tão elevado peso terá que ter uma capacidade de 150.000 metros cúbicos de gaz. Terá que transportar combustível para acionar os motores durante umas 100 horas de trabalho, para vencer um percurso de quasi 6.000 quilómetros.

Os meses escolhidos são Abril e Maio.

Partirão, como acima dissémos, da cidade de Murmansk, seguindo pela terra de Francisco José a caminho do polo norte, atravessarão o território desconhecido ao norte do Cabo Barrow, no Alasca e dali para Nome ou Anadyr, onde o dirigível amarrará a um poste de 50 metros de altura com o fim de completar a sua provisão de gaz e combustível. Depois regressará para Murmansk por outra via. Atravessará a região polar situada em direcção à Siberia, sobre a margem oriental da Terra de São Nicolau e sobre a região ainda não explorada ao leste e sudeste da Terra de Francisco José e ao norte de Nowaja Semliy, fazendo a exploração desses territórios desconhecidos. Os factores que ha a considerar para seguir este caminho são os seguintes:

- 1.º—As condições meteorológicas;
- 2.º—A possibilidade de resolver problemas científicos e principalmente geográficos pela passagem de territórios desconhecidos;
- 3.º—A possibilidade de alcançar terra em caso de desastre.

Se esta viagem fôr levada a efeito, ela nos revelará muitos problemas que hoje para a humanidade ainda são uma incógnita. Assim, se a parte ocidental do ártico é mar ou terra firme, se a terra de S. Nicolau, recentemente descoberta, é uma ilha isolada ou se faz parte dum arquipélago, etc.

Far-se-hão, entre outras observações, medições fotogramétricas, e tirar-se-hão «films» cinematográficos.

Não ha dúvida que os resultados desta expedição serão importantíssimos, tanto para a ciência como para a vida económica dos povos.

\*\*\*

Já depois de escrita esta notícia, tivemos conhecimento de que Amundsen, o celebre explorador norue-



## «Revista Militar»

A assembleia geral da «Revista Militar», presidida pelo general sr. Martins de Carvalho, proclamou súcios os srs. coronel dr. Carlos Lopes, chefe da Repartição dos Serviços de Saude no E. M. E.; tenente-coronel Freitas Soares, professor da Escola Militar e antigo ministro da Guerra; major Utra Machado, professor da Escola Militar, antigo ministro das Colonias e cronista colonial da Revista, e major Sarmento de Beires, o glorioso aviador do «raid» Lisboa Macau.

A «Revista Militar», que vai entrar no seu 78.º ano, comemorará no proximo mês de março o 60.º aniversário da estreia como seu colaborador, do general sr. José Estevão de Moraes Sarmento.



## Jardim Zoológico

Partiu para Madrid, donde segue para a Italia, o dr. Knottnerus Meyer, director do Jardim Zoológico de Roma, que veiu a Lisboa fazer um plano de remodelação completa do nosso Jardim Zoológico, por modo a collocá-lo a par dos melhores do mundo.

Nesse plano está também ligada a exposição, constantemente renovada, de animais destinados a um estabelecimento zoológico estrangeiro, que instalará aqui um posto intermédio de aclimação.

Na vespera da partida do conceituado naturalista tinha a direcção do Jardim Zoológico sido recebida pelo presidente do Senado Municipal, sr. dr. Costa Santos, o qual se mostrou muito interessado pelo desenvolvimento do Jardim Zoológico e bem assim pela Sociedade gerente, instituição reconhecidamente altruista e patriótica, digna da atenção e do carinho dos poderes constituídos.

guês que já tentou a viagem ao polo em avião, se propunha a antecipar-se a Bruns fazendo a expedição no dirigível recentemente adquirido pelo governo italiano.

Se o aparelho tiver as condições necessárias para a viagem, e o governo italiano lho ceder, Amundsen partirá na proxima primavera, iniciando a expedição na cidade de Nome, na península de Alaska, cruzará o polo, indo descer em Spitzberg.

Ainda não se sabe se Amundsen arvorará a bandeira italiana, dada a circunstância do aparelho ser italiano, se a da Suécia ou a dos Estados Unidos.

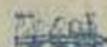
Esta questão da bandeira, para a hipótese do explorador descobrir quaesquer terras árticas, tem a sua importância. Amundsen interpelado a este respeito, respondeu por uma forma ambígua. Provável é, porém, que a bandeira que elle terá de fixar em territórios por elle descobertos, seja o da nacionalidade por conta da qual a expedição fôr subsidiada.

Os pilotos do dirigível, que será batizado com o nome de «Norse», serão o seu próprio construtor o engenheiro italiano Norse, e o tenente Larzen que foi um dos pilotos da última expedição.

## Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

- I Cavori publici* — Revista mensal Tecnica e Economica. N.º 2 do 1.º ano  
*Congrés des Chemins de Fer* (Boletim) Volume VII — N.º 12 referente a Novembro.  
*A B C* — N.º 282, 583: Interessantes artigos de Reynaldo Ferreira «A Russia dos Sovietes» Beatriz Delgado, Camara Lima, M.ª Le Sourire, Zita, Geraldo sem Pavor, Ferreira de Castro e M. G.  
*Informacion* — N.º 289 referente a 30 de Novembro com um interessante artigo do nosso colaborador distinto Engenheiro Uripien  
*Railway Gazette* — N.ºs 23 e 24 de 4 e de 11 de Dezembro do ano findo.  
*Brazil-Ferro-Carril* — Ano XVI do vol. XXIX n.ºs 424, 425, 426 de 19, 12 26 de Novembro de 1925.  
*L' Energia Elettrica* — Fascicolo XI Volume II de Novembro de 1925  
*Gacete de los Caminos de Hierro* — N.º 3460 de 1 de Dezembro de 1925  
*Banco Ferro Carriles Sud. Alp.* — N.º 23 de 10 de Dezembro de 1925  
*Revista Tecnica delle Ferrovie Italiane* — N.º 5 do Volume XXVIII de 15 de Novembro  
*Camara Portuguesa do Comercio e Industria do Rio de Janeiro* — N.º 10 de Outubro de 1925.  
*Manomag na Chichteu* — N.º 155 referente a Novembro de 1925.



## A instrução profissional dos ferroviários na Inglaterra

A Companhia do *London & North Eastern Railway*, de acordo com as universidades de Londres, Cambridge, Nottingham, Sheffield, Manchester, Leeds, Durham e outras diversas escolas, abriu de novo os cursos profissionais que estabeleceu no ano passado para o seu pessoal, independentemente das conferências que durante o inverno se farão em diversos pontos.

As matérias compreendidas no programa dos cursos são: Economia e Legislação de Caminhos de Ferro, Exploração de Linhas e Geografia Comercial. As conferências versarão sobre teoria e prática dos serviços de estação e de combóios, sinalização, contabilidade, etc.

A Companhia dá passes e outras facilidades aos seus empregados para poderem assistir aos cursos e às conferências. No ano passado matricularam-se 6-500 agentes. Este ano, espera-se que ainda seja mais elevado o número dos estudantes.

Quando será que no nosso país se fará alguma coisa no mesmo sentido?



### ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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



# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

## Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

### Notariado

Logar do selo Notario Português.

E' traslado que fiz extrair do livro de notas acima mencionado e respectivos documentos e vai conforme aos originaes.

Lisboa, sete de Maio de mil novecentos e vinte e quatro.

O ajudante do notário Tavares de Carvalho, Teodoro da Cunha.

Conta: Taxa fixa 1\$00 Raza 20\$00 - Papel 32\$00 (Total trinta e dois escudos).

Tem coladas e devidamente inutilizadas trez estampilhas de contribuição industrial no valor de dois escudos e sessenta e trez centavos, e uma do imposto do selo da taxa de cinco centavos.

Logar do selo do Notariado Português.

### NOTARIADO PORTUGUÊS

Cartoão do notário Tavares de Carvalho, de Lisboa.

Livro de notas dos actos e contratos entre vivos, numero vinte e cinco C, folhas vinte e seis.

No ano de mil novecentos e vinte e quatro, aos trinta de Abril, em Lisboa, no largo de Camões, escritorio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aonde vim, especialmente chamado para este acto, eu, o notário da comarca Antonio Tavares de Carvalho, com cartorio na rua Aurea, numero cincoenta, primeiro andar, aqui, perante mim e as testemunhas idoneas ao diante nomeadas e assinadas compareceram:

de uma parte, Tomé José de Barros Queiroz, casado, morador no Campo dos Martires da Patria, numero cento e dezoito, e Antonio de Almeida Vasconcelos Correia casado, morador na Quinta do Paço do Lumiar e outorgando ambos na qualidade de administradores, membros da commissão executiva, e em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anonima de responsabilidade limitada com sede nesta cidade: e

de outra parte, o Doutor Ruy Ennes Ulrich, casado, morador na rua Silva Carvalho, numero cento e nove, e ambos na qualidade de administradores e em representação da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, tambem sociedade anonima de responsabilidade limitada com sede nesta cidade: todas as pessoas cujas identidades reconheço.

As qualidades e poderes dos outorgantes para este acto comprovam-se, quanto aos primeiros, com a certidão datada de dezoito de Outubro de mil novecentos e vinte e dois, já arquivada em meu cartorio, como documento de uma escritura de trez de novembro do mesmo ano, e com a certidão, passada em vinte e seis deste mês, pelo meu ajudante Teodoro da Cunha, da acta da assembleia geral extraordinaria dos acionistas da respectiva Companhia, de quinze de Dezembro ultimo, certificado e certidão tambem já arquivados em meu cartorio, por fazerem parte da dita escritura a folhas vinte e trez deste livro: todos estes documentos hão de ser transcritos nas copias do presente.

Por todos os outorgantes foi dito:

Que entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, designada nesta escritura por C. P., duma parte, e a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, designada por C. M., de outra parte, foi ajustado e fica contractado pela presente o seguinte:

### ARTIGO PRIMEIRO

Logo que seja concluida a construcção do primeiro lanço da linha da Louzã a Arganil, compreendido entre Louzã e a margem esquerda do rio Ceira e das respectivas estações e apeadeiros e suas dependencias, e que, pela fiscalização do Governo, tenha sido autorizada a sua abertura á exploração, a C. P. obriga-se para com a C. M. a fazer, por conta desta ultima, a exploração do referido lanço nas condições estipuladas nos seguintes artigos

X

Continuação do n.º 912

### Português

deste contracto, sem que isso importe, de nenhum modo, transferencia de propriedade ou de gozo de concessão ou dos seus direitos ficando bem entendido e expresso que a C. M. conservará a qualidade e direitos de concessionaria que não poderá alienar sem acôrdo com a C. P. ou forçada por coercivo meio legal judicial, cabendo neste caso á C. P. direito de opção, tanto por tanto, na transferencia com prioridade a qualquer pretendente.

### ARTIGO SEGUNDO

Antes de se iniciar a exploração do referido lanço, as respectivas estações e apeadeiros devem achar-se providos, por conta da C. M., de todo o mobiliário e utensilios necessários, para a abertura a exploração, ficando a cargo da C. P. o fornecimento de impressos, bilhetes, registos e documentação de qualquer especie, de que haja de fazer-se uso para a execução do serviço.

### ARTIGO TERCEIRO

Durante todo o periodo da vigencia deste contrato, a C. P. fará, com pessoal seu a exploração do referido lanço; e com o seu material circulante, que continuará sempre sendo propriedade sua.

### ARTIGO QUARTO

A C. P. toma a seu cargo, alem das despesas de exploração propriamente ditas, todas as despesas de conservação do primeiro lanço de linha a que este contracto se refere, bem como as extraordinarias de renovação ou as complementares do primeiro estabelecimento que ferem necessarias (excepto o assentamento de uma segunda via, se vier a tornar-se necessaria), ficando de conta da C. M. todas as contribuições ou impostos de qualquer natureza que não sejam os que a C. P. cobrar do publico por conta do Estado.

### ARTIGO QUINTO

A C. P. compromete-se a manter em bom estado a linha do primeiro lanço de Louzã a margem esquerda do rio Ceira, e todas as suas dependencias, bem como o mobiliário e utensilios a que se refere o artigo segundo deste contracto, e a entregar tudo em bom estado á C. M. quando expirar o prazo durante o qual se obriga a fazer a exploração.

### ARTIGO SEXTO

A C. P. arrecadará todas as receitas brutas do primeiro lanço de Louzã a margem esquerda do rio Ceira e tomará para o Estado a responsabilidade pelos impostos relativos ás receitas do tráfego correspondente ao mesmo lanço.

### ARTIGO SETIMO

Em pagamento das despesas de exploração a C. P. receberá por cada kilometro-trem que se efectuar no balanço a que se refere o presente contrato, incluindo a circulação de maquinas isoladas e combiões de toda a natureza, isto é, de serviço comercial, de socorro e de serviço de via, quantia igual ao custo médio do kilometro-trem que no fim de cada exercicio, segundo a conta geral das despesas de exploração da mesma C. P., se apurar ter e respondido á exploração da rede geral que lhe pertence.

Paragrafo unico — O saldo positivo que venha a resultar da exploração, depois de liquidadas as despesas designadas neste artigo será destinado a reembolsar o Governo, nos termos do artigo quinto do decreto numero oito mil novecentos e dez.

Depois de liquidado este debito será o saldo dividido em partes iguais entre a C. P. e a C. M.

### ARTIGO OITAVO

Se a receita for insufficiente para fazer face ao encargo de que trata o artigo anterior, o Governo autoriza desde já na Linha de Arganil, para efectivação, desde que essa insufficientia exista, a cobrança de uma sobretaxa adicional a que vigorar no resto da rede explorada pela C. P.

(continua)



# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma 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

SÍDE EM LISBOA  
**Rua do Commercio**

AGENCIA EM LISBOA  
**Caes do Sodré**

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5<sup>th</sup> 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, Évora, Extremoz, Fátima, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Rego, Santarém, Setúbal, 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 Heroísmo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, 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 de Helder

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

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

## Pinto & Sotó Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

## BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depósitos 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.



# GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

## Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas  
industriales, motores  
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga

## FROTA DA COMPANHIA

### Paquetes

NYASSA . . . . .	8965 ton.	PORTUGAL . . . . .	3998 ton.	} Serviço de cabotagem
ANGOLA . . . . .	7745 "	LUABO . . . . .	1485 "	
LOURENÇO MARQUES . . . . .	6355 "	CHINDE . . . . .	1382 "	
MOÇAMBIQUE . . . . .	5771 "	MANICA . . . . .	1116 "	
AFRICA . . . . .	5491 "	BOLAMA . . . . .	985 "	
PEDRO GOMES . . . . .	5471 "	IBO . . . . .	884 "	
BEIRA . . . . .	4973 "	AMBRIZ . . . . .	858 "	

### Vapores de carga

CUBANGO . . . . .	8300 ton.	CA DO VERDE . . . . .	6200 ton.
S. THOME . . . . .	6350 "	DONDO . . . . .	6000 "
CONGO . . . . .	5080 ton.		

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorifico, luz electrica, excellentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e comodas

LISBOA, Rua do Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Escreptorios da Companhia:

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expedient, C. 1000 — Informações C. 608 — Tesouraria e Passagens, C. 2665 — Commissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depósitos e Armazens, C. 1012.