

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 39.º ANNO

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

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

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

NUMERO 915

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

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

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Comp. dos C. F. Portuguezes - 9º Aditamento á classificação geral (pequena velociade).

— Tarifa de camionagem, em vigor a partir desde 1 de Março de 1926.

SUMMÁRIO

Ainda a reforma da Fiscalização J. Fernando de Sousa.	39
O magnés e o ferro na Russia	40
Para a historia da Locomotiva	41

Círculo Hipico de Portugal	42
Viagens e Transportes	43
Barros Queiroz	44
Parte oficial	45
Parte Financeira	45
Defesa Nacional F. Augusto Pereira da Silva	46
No Mexico	48
C. dos C. F. Portugueses (Relatório)	49
Linhos Estrangeiras	50

Ainda a reforma da Fiscalização

por J. FERNANDO DE SOUSA

EM artigo anterior recordámos as vicissitudes porque tem passado a organização da Fiscalização dos caminhos de ferro e esboçámos a crítica do novo decreto, que crismou de «Inspecção Geral» a Direcção Geral de Caminhos de Ferro para poder esbulhar do seu logar o sr. Antonio Dantas, deixando-o adido e pagando-se a dois funcionários em vez de um.

Criticámos, entre outros pontos, a criação da secção técnica, em que três engenheiros de outros serviços têm uma gratificação mensal de 500\$00.

E' de notar que um dos nomeados trabalhava no gabinete do sr. Nuno Simões e foi um dos autores da reforma.

Poderíamos ainda observar que na elaboração do decreto trabalhou assiduamente o distinto engenheiro nomeado inspector geral, com preterição não só do sr. Dantas, colocado na situação de adido, como do sr. Sousa Rego, mais antigo que o nomeado, que estava desempenhando interinamente o cargo de director geral com dignidade e proficiencia. O sr. Duro Sequeira é um engenheiro muito distinto e sabedor, mas a sua nomeação enferma de vícios de origem que prejudicam o seu prestígio no desempenho do novo cargo.

Quanto á secção técnica, nada justifica a sua criação a não ser o propósito, de subtrair — sem preceito aliás que o legalise — ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas os projectos relativos a caminhos de ferro.

Nada impede o inspector geral de convocar os seus três chefes de divisões técnicas para o

exame em comum de certos projectos e assuntos mais importantes.

O que se devia fazer e não fez era dar logar aos três no Conselho, sendo um o secretário, como o era da Junta Consultiva.

Ocupar-nos-emos agora de um ponto digno de cuidadosa apreciação. O objectivo principal da reforma foi a melhoria de vencimentos do pessoal da Fiscalização. Uma coisa era uma melhoria, perfeitamente justificada e que se deve manter, outra a criação de logares dispensáveis, representando um dispendio de mais de 200 contos anuais, com a agravante de se aumentarem assim as despesas á custa das companhias.

Para facilitar essas melhorias ocorreu a criação de um fundo especial alimentado por uma percentagem das receitas do tráfego das companhias. Por esta forma evitava-se que as melhorias figurassesem no orçamento geral do Estado e tornava-se menos saliente a disparidade de vencimentos do pessoal da Fiscalização e de outros serviços do ministério que reclamariam análogas melhorias.

Ora, é princípio consagrado da Contabilidade Pública a conveniencia da unidade de orçamento do Estado, em que figurem todas as suas receitas e despesas. E' condenada a multiplicação dos fundos especiais, não se admitindo a economia financeira distinta com orçamento privativo, senão de certos serviços autónomos com funções industriais e comerciais, como são os Caminhos de Ferro do Estado, os Correios e Telégrafos, os serviços florestais, etc.

A Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

é apenas uma estação fiscal, que pode, quando muito, ser encarregada de estudos de caminhos de ferro. As despesas limitam-se ao vencimento do seu pessoal e expediente. Nada justifica a criação de um fundo especial.

Também se não justifica a renovação de a fazer pagar ás companhias por novo imposto. Pois não pagavam já estas ilegalmente imposto de transacção e de assistencia ferroviária, alem da contribuição perdiada indevida, da industrial, do imposto sobre juros de obrigações, etc? Pois aqueles dois primeiros extorquiram-lhes mais de 3 % das suas receitas brutas e ainda se acha pouco, e se lhe lançam mais 1,25 % que poderá aumentar indefinidamente?

«Mas a fiscalização é paga em França e Hespanha pelas companhias».

Suponhamos que assim seja, mas em França o Governo assegurou sempre os dividendos ás companhias nos diversos convénios existentes e cobria-lhes os déficits.

Em Hespanha o Estado contrae empréstimos de centos de milhões de pesetas, para fornecer material ás companhias e fazer-lhes antecipos e ter em conta na elaboração das tarifas a remuneração do capital.

Entre nós pretende-se confiscar para o Estado o saldo das suas receitas líquidas e manda-se reservá-lo para o incorporar sob a forma de trabalhos de estabelecimento no património do Estado.

Pois quando se acaba de lançar novos impostos ás companhias, que representam mais de 5.000 contos por ano, quiz-se-lhe vir ainda arrancar mais cerca de 2.400 contos, distraídos das suas uteis aplicações?

O Governo deu, em subvenções e adiantamentos em garantias de juros, quantia superior a 30.000 contos, conseguindo assim ter incorporados no património nacional 1955 quilometros de linhas, que custaram mais de 112.000 contos oiro.

Só de impostos cobrados pelas companhias em 1924 recebeu 16.000 contos, alem de 4.800 pagos por elas e de cerca de 390 reembolsos de garantias, líquidas de adeantamentos á Companhia Nacional.

Das Companhias, apenas as de Guimarães e Povoa poderam dar um modesto dividendo. Outras estão em regime de convenio com os credores.

Pois é com tal disparidade de situações que se pretende lançar-lhes mais um imposto!

Saia pois, como até agora, a despesa e Fiscalização do Orçamento Geral do Estado, fixando-se ao seu pessoal vencimentos rasoaveis, a que podem servir de padrão os dos funcionários comparaveis dos Caminhos de Ferro do Estado, e acabe-se com o fundo especial e com a nova tributação sobre as companhias.

O que urge é modificar o sistema de liquidação de impostos, conforme vamos mostrar.

Antes porém de nos ocuparmos d'essa matéria cumpre assignalar uma disposição melindrosa da nova reforma.

O art. 157.º preceitua o seguinte:

Art. 157.º A Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro procederá á revisão do decreto de 31 de dezembro de 1864, do regulamento da polícia de exploração de 11 de abril de 1868, dos preceitos do Código Comercial relativos aos transportes ferro-viários, propondo ao Ministro as alterações que entender convenientes, ouvindo o Conselho Superior dos Caminhos de Ferro.

E' uma simples proposta que se elabora para seguir os trâmites legaes, ou trata-se de uma revisão, que uma simples resolução governativa porá em vigor?

Os diplomas de que se trata vigoram ha muito e tão bem elaborados foram, fundados na legislação francesa. que só ligeiras modificações haveria que fazer, mas com toda a ponderação. Todas eles teem força de lei e só com intervenção do poder legislativo podem ser modificados.

Do perigo que constitue a facilidade dadas ao poder executivo para alterar leis temos estrondoso exemplo no memorável regulamento dos «criadores» para cuja revogação concorreu a crítica d'esse aborto feito na «Gazeta».

Corria o ano de 1918 Creara-se o Ministerio dos abastecimentos, confiando-o a Machado dos Santos. Abrangia a nova Secretaria d'Estado a Direcção Geral de transportes terrestres, na qual se inglobavam «a» Caminhos de Ferro do Estado e a Fiscalização das suas Companhias.

Foi nomeado director geral o sr. Cunha Leal, quase desconhecido então é que depois tomou papel saliente na política, tendo por auxiliares o sr. Sérgio Príncipe para o expediente e o sr. Pena para a contabilidade.

Pouco depois era promulgado o decreto 4205 aprovando o novo regulamento geral dos caminhos de ferro, que substituia o decreto de 1864, o regulamento de 1868 e os artigos respectivos do Código Comercial, exactamente os diplomas criados no artigo 157.º da actual organização.

Tão abstrusas eram as suas prescrições que levaram um «tolle» geral; o decreto foi suspenso e pouco meses depois foi suprimida a famosa Direcção dos transportes. Creou-se a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, compreendendo a Direcção Fiscal e uma Repartição de caminhos de ferro, orgão de estudo dos problemas técnicos e administrativos relativos á nossa rede. Junto do Director Geral funcionava a Junta Consultiva.

A nova Inspecção Geral deve estudar cuidadosamente as modificações que as leis vigentes demandem. Esses estudos podem servir de base a leis que as sancionem. Essa missão acha-se porém prevista nas funções atribuidas ao inspetor geral no artigo n.º 378.º da organização.

7.º Preparar as propostas de lei, decretos, regulamentos, relatórios e quaisquer outros trabalhos relativos a caminhos de ferro que o Ministro determinar;

8.º Propor ao Ministro as reformas e melhoramentos que julgue necessários para o bom regime dos caminhos de ferro em exploração ou em construção, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

Nada de preceitos ambíguos que podem cohonestar uma aventura legislativa do Poder executivo comparável de 1918, podendo se interpretar uma prescrição redundante de estudo como autorização para decretar a reforma de diplomas fundamentais.

E já agora que apontamos preceitos que importa eliminar, referir-nos-emos também a disposições aparentemente secundárias, mas que no fundo são muito nocivas.

A primeira, a que já aludimos é a função dispensável, que só traz complicações, da melagomana Divisão Central com três secções, pela qual corre o expediente. E' ela que abre a correspondencia e a distribue ás Divisões, sendo assim orgão intermediario entre estas e o inspector geral numa chinezice burocrática dispendiosa e que só serve para demorar ou complicar o expediente.

Outra, que se encontra no artigo 75.º, manda substituir o chefe da Divisão nos seus impedimentos, não pelo funcionário mais graduado da Divisão, como até agora, mas por outro chefe de Divisão. Assim se desconsideram funcionários competentes e se perturba o serviço, confiando por curtos periodos a sua direcção a um chefe a ele alheio.

Resta examinar as reformas de que carece a liquidação de impostos sobre caminhos de ferro, que se podem fazer conjuntamente com a revisão do decreto 11.283.

A vastidão e complexidade desse assunto levam-nos porem a deixar o seu exame para outro artigo.

Linha mineira da Batalha a Martingança

ALVARÁ

NANUEL TEIXEIRA GOMES, Presidente da República Portuguesa, faço saber aos que êste alvará vierem que, tendo-me sido presente o requerimento em que a Sociedade Mineira do Lena pede a concessão definitiva do caminho de ferro de via reduzida entre a estação de Martingança e a Batalha, na extensão de 13.109^m,90, destinado a ligar as suas minas de carvão com a linha férrea de oeste;

Visto o artigo 2.º do decreto com força de lei de 31 de Dezembro de 1864 e o artigo 2.º do decreto n.º 9.044, de 9 de Agosto de 1923;

Vistos os pareceres da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro e dos Conselhos Superiores de Obras Públicas e de Minas e Serviços Geológicos:

Hei por bem conceder definitivamente à Sociedade Mineira do Lena licença para explorar a referida linha férrea, com as cláusulas e condições seguintes:

1.º A sociedade efectuará à sua custa e por sua conta e risco a construção do referido caminho de ferro mineiro com todas as suas dependências nas condições indicadas na memória, planta geral, perfil longitudinal e mais peças do ante-projecto, apresentado em 26 de Dezembro de 1923, não podendo ser nêle introduzidas quaisquer modificações sem autorização do Governo, ouvidos os citados Conselhos Superiores;

2.º O caminho de ferro terá 0,60 de largura entre as faces internas dos carris;

3.º A máxima inclinação dos trainéis será de 25 milímetros por metro;

4.º O raio mínimo das curvas será de 50 metros;

5.º O material fixo, o circulante e o tipo das locomotivas não poderão ser adoptadas sem prévia aprovação do Governo;

6.º A linha férrea não poderá ser aberta á exploração sem auctorização do Governo, procedida de inspecção e provas necessárias para verificar as suas condições de solidez e segurança, nos termos do artigo 15.º do decreto com força de lei de 31 de Dezembro de 1864;

7.º A sociedade tomará a seu cargo exclusivo o pagamento de quaisquer indemnizações pela ocupação dos terrenos necessários para a construção da linha ou quaisquer outras legalmente devidas pela construção e exploração da mesma linha;

8.º A linha férrea é principalmente destinada ao transporte de carvão das concessões mineiras da sociedade. Poderão, porém ser nela transportados passageiros e mercadorias mediante tarifas e condições préviamente aprovadas pelo Governo;

9.º Esta concessão é feita nos termos dos artigos 3.º e 4.º e seu § 1.º do decreto n.º 9.044, caducando com o abandono ou esgotamento da mina;

10.º O Governo fará fiscalizar pelos seus agentes tanto a construção como a exploração da linha férrea;

11.º Os funcionários da fiscalização terão transporte gratuito nas carruagens do caminho de ferro;

12.º Quando houver um serviço regular de passageiros será gratuito o transporte das malas e empregados dos correios;

13.º Quando houver um serviço regular de passageiros serão fornecidos passes de 1.ª classe aos membros do Congresso da República nos termos do artigo 5.º da lei n.º 903, de 24 de Outubro de 1919;

14.º A empresa, seus agentes, empregados e operários ficarão sujeitos, em tudo o que disser respeito á construção e exploração, ás leis e tribunais portugueses;

15.º O material fixo e circulante do caminho de ferro servirá de garantia para o Estado da execução das presentes condições;

16.º A empresa não tem direito a indemnização alguma por motivo de abertura de novas vias de comunicação, nem por transtornos e interrupção do serviço motivada por medidas temporárias de ordem e polícia;

17.º A empresa fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulguem, sobre exploração de caminhos de ferro;

18.º As dúvidas que se suscitem sobre a execução ou interpretação das presentes condições serão resolvidas pelo Governo, ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, sem prejuízo dos recursos que a lei confere aos concessionários.

Decreto n.º 11.341

Imposto de assistencia

Não tendo as várias taxas criadas para o fundo de assistencia produzido receita suficiente para satisfazer os inúmeros encargos que à mesma incumbem, não só pela sua multiplicidade, mas também pela sua difícil fiscalização e cobrança;

Atendendo a que se torna necessário, para obter maior produtividade do imposto, modificar-lhe a incidência e liquidação para que a sua cobrança seja mais fácil e proficia:

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Finanças, tendo em vista o disposto na parte final do artigo 2.º da lei n.º 1:668, de 9 de Setembro de 1924, e usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, decretar o seguinte:

Artigo 1.º A partir do ano económico de 1926-1927 são substituídas por uma taxa de 2 por mil sobre o valor das transacções que servir de base ao respectivo imposto as taxas fixadas nos n.ºs 1.º, 2.º, 3.º, e 4.º, e § único do artigo 2.º do decreto n.º 3:369, de 3 de Abril de 1919, as fixadas no n.º 2.º do artigo 9.º do decreto com força de lei de 25 de Maio de 1911 e as do artigo 1.º do decreto n.º 7:138, de 19 de Novembro de 1920.

§ único. A cobrança e fiscalização das receitas consignadas nos n.ºs 3.º e 5.º do artigo 9.º do referido decreto com força de lei de 25 de Maio de 1911 continuam a ser feitas de harmonia com as disposições legais actualmente em vigor.

Art. 2.º Esta taxa, que se denominará «Taxa de Assistência», é paga por todos os contribuintes sujeitos ao imposto sobre o valor das transacções e será liquidada e cobrada pela mesma forma e no mesmo conhecimento em que o fôr êste imposto.

§ único. Exceptuam-se do seu pagamento as transacções sujeitas à permilagem a que refere o n.º 7.º do artigo 4.º da lei n.º 1:368.

Art. 3.º A liquidação, cobrança e fiscalização desta taxa, que constitui receita do Fundo Nacional de Assistência, e que, como tal, será escriturada nas contas públicas, competem exclusivamente à Direcção Geral das Contribuições e Impostos, sendo aplicáveis

à mesma taxa as disposições referentes aos tribunais do contencioso criados pelo decreto n.º 10:223, de 27 de Outubro de 1924.

Art. 4.º É permitido, desde já, aos contribuintes que actualmente estão sujeitos ao imposto de assistência o pagamento, por uma só vez, do referido imposto, em relação ao período que faltar pelo término do corrente ano económico, quando solicitem a respectiva liquidação nos termos dêste decreto.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 10 de Dezembro de 1925.—MANUEL TEIXEIRA GOMES—António Alberto Torres Garcia.

Rectificação ao decreto n.º 11:341, de 10 do corrente mês

No artigo 1.º do mesmo decreto, onde se lê: «as taxas fixadas nos n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 4.º e § único do artigo 2.º do decreto n.º 3:369, de 3 de Abril de 1919», deve ler-se: «do decreto n.º 5:369, de 9.º de Abril de 1919».

Direcção Geral das Contribuições e Impostos, 12 de Dezembro de 1925.—O Sub-Diretor Geral, Aníbal de Macedo Chaves.

Linha de Vale do Cávado

Atendendo o novo pedido feito pelo concessionário do caminho de ferro de Vale do Cávado, por lei n.º 1:632, de 16 de Julho de 1924, para suspender por mais seis meses os trabalhos preliminares da construção: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, nos termos do artigo 9.º da lei n.º 1:632, prorrogar por mais seis meses, até 16 de Março de 1926, o prazo concedido pelo artigo 8.º da mesma lei e portarias de 20 de Março e 18 de Julho do corrente, tendo previamente concordado neste adiamento a maioria das câmaras municipais das localidades atravessadas pela referida linha férrea.

Outrossim deverá o concessionário dentro do mesmo prazo satisfazer ás formalidades legais, relativas á aprovação do projecto e do respectivo contrato, como preceitua o artigo 6.º da citada lei.

Paços do Governo da República, 24 de Dezembro de 1925.—O Ministro do Comercio e Comunicações, Manuel Gaspar de Lemos.

O magnés e o ferro na Russia

E' sabido que, na época da guerra, a quasi totalidade do mangnés que se consumia na Europa provinha da Russia, sendo quatro quintos da produção extraídos das jazidas de Chiaturi, a 150 quilómetros do porto de Batum, donde se fazia a expedição pelo Mar Negro.

Durante os cinco anos que precederam a guerra, a produção anual de magnés atingia em Chiaturi 850.000 toneladas. A Russia fornecia então 81 p. c. do maganés utilizado na Austria, 69 p. c. do utilizado na Alemanha, 55 p. c. no utilizado na Belgica e 39 p. e. do utilizado na Inglaterra.

Os Estados Unidos dispunham doutras fontes de magnés, mas estas fontes eram mais pobres que as de Chiaturi, e a Russia fornecia-lhes ainda 12 p. c. do magnés que alli se consumia.

Depois do encerramento dos Dardanelos, tornou-se impossível à Russia qualquer exportação e a produção extinguiu-se para renascer sómente em 1922. No ano fiscal que terminou em 31 de Outubro

de 1924, foram extraídas dos jazigos russos; segundo relatorio dos soviets, 425.000 toneladas, ou seja 50 p. c. da produçã anterior à guerra; a exportação, porém, foi um pouco superior, em vista do stock disponível, calculando-se que tenha sido de 494.000 toneladas no valor de 16 milhões de roblos-ouro.

A importância dos jazigos de Chiaturi, cujas reservas são avaliadas em 250 milhões de toneladas, chamou para elas a atenção de certos grupos de financeiros americanos e nomeadamente do grupo Harriman, que obteve a concessão para as explorar.

Referindo-se a este sucesso do grupo americano, os jornaes de Washington chamam ainda a atenção para os importantes recursos mineiros da província de Kursk, a cerca de 400 quilómetros de Moscou.

A exploração magnética da região permitiu reconhecer a presença de minas de ferro importantes, e das sondagens feitas em 21 pontos diferentes numa extensão total de 6.000 metros verificou-se a existência de numerosas amostras de ferro, de 30 a 40 p. c., amostras às quais os metalurgistas americanos ligam grande importância.

Para a historia da locomotiva

H 12.000.^a locomotiva da casa Borsig

O CUPAMO-NOS no nosso último número, das evoluções por que a locomotiva tem passado, desde a sua invenção com mais justa razão atribuída a Richard Trevithick do que a Georges Stephenson que alguns anos depois daquela conseguiu vêr premiada a sua máquina, obtendo um verdadeiro triunfo sobre os três outros concorrentes.

Daí o nome de Stephenson ter ficado mais conhecido do que Trevichck e para muita gente considerado como o verdadeiro inventor da locomotiva, até aos últimos modelos de máquinas, duma extraordinária perfeição e em que, se pode dizer, dia a dia, se vão introduzindo aperfeiçoamentos cujo limite não é facil de adivinhar.

Várias fábricas importantes existem hoje na Europa e na America do Norte

que produzem máquinas perfeitas, podendo-se dizer que nessa luta de concorrência que fazem umas ás outras, difícil se torna dizer qual delas apresenta o melhor tipo de locomotiva.

Temos, porém, conhecimento de uma dessas casas que, se não é a que bate o *record* mundial das locomotivas, o que seria um tanto arrojado precisar, não deve estar muito longe disso.

Trata-se da casa alemã A. Borsig que em dezembro último entregou aos Caminhos de Ferro do Estado da Alemanha a 12.000.^a máquina construída nas suas oficinas.

Vale a pena dizer alguma coisa a respeito desta máquina, como subsídio para a história da locomotiva.

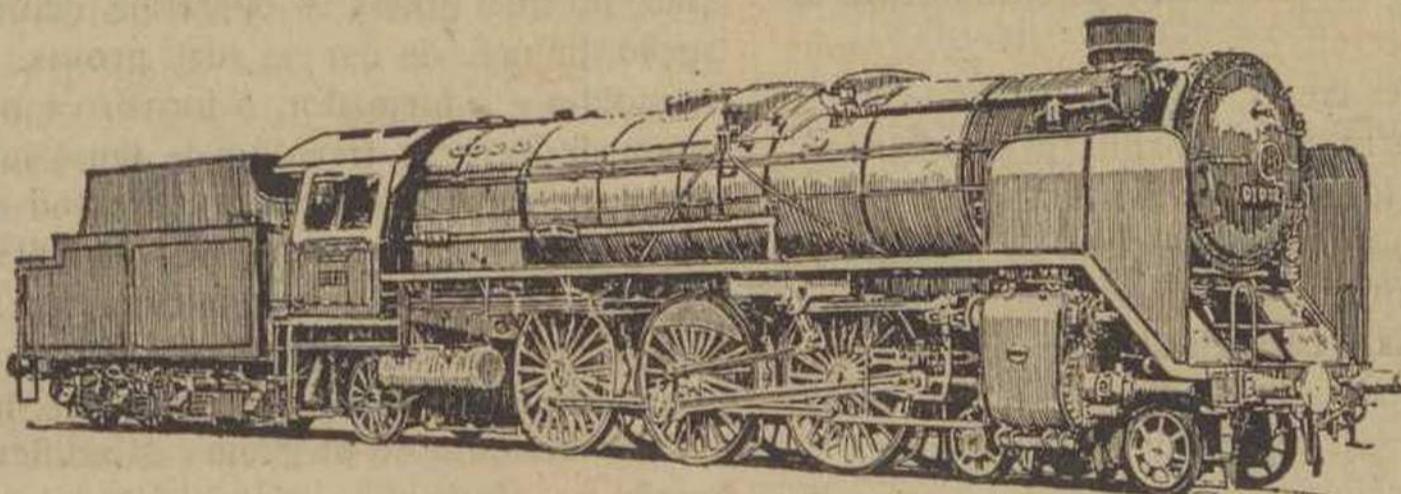
E' uma locomotiva para expressos, a vapor sobre-aquecido, com três eixos conjugados, construída segundo as normas unitárias, com *bogie* à frente e bissel do tipo 01 à retaguarda. Não é só o facto de ser esta a 12.000.^a locomotiva saída das oficinas da casa A. Borsig que é digno de nota; a importancia desta máquina vai muito além dos estreitos limites, das oficinas em que foi construída. Com efeito foi nesta máquina que primeiro foi convertido em realidade o pensamento que domina hoje todos os ramos da actividade industrial: a unificação ou normalização.

Unificação de tipos e normalização de construções, são hoje postulados em todos os ramos da actividade in-

dustrial e económica. São do conhecimento geral as vantagens da normalização, isto é da subordinação dos elementos de construção a certas e determinadas normas e regras e da unificação, isto é da redução dos tipos de máquinas inteiras a determinados modelos e classes.

Desde há muito que cada oficina tinha as suas normas para as peças cujo repetido emprego permitia o seu fabrico em grande quantidade. Hoje porém a Comissão de Normalização da Indústria Alemã (NDI) estabelece as normas para todas as indústrias, qualquer que seja a sua especialidade e publica-as em fo-

lhas designadas sob o título genérico "Normas da Industria Alemã" (DIN). Ao lado desta Comissão trabalham subcomissões com atribuições para a normali-



A 12.000.^a locomotiva da casa Borsig

zação dos ramos especializados das diferentes indústrias. A subcomissão que se ocupa da normalização da industria das locomotivas é a «Elna», que publica os resultados dos seus trabalhos nas folhas denominadas "Lon" (normas de locomotivas). A principal dificuldade, dêste importantíssimo trabalho está na aplicação das normas à prática, visto que uma peça normalizada deve servir em qualquer máquina construída segundo os princípios da normalização e ser intercambiável de uma máquina para a outra. Daí a necessidade de construir de óravante todas as máquinas segundo as normas adoptadas.

Resulta que os tipos de máquinas se reduzem forçosamente, visto que com peças normalizadas só se pode construir um número limitado de máquinas. As fábricas são, pois, levadas pela normalização à unificação dos tipos, cujos resultados máximos seriam o poderem-se construir e ter em armazém todas as peças de um determinado tipo de máquina, que em caso de encomenda, poderia ser imediatamente montada utilizando essas peças. E' claro que esta suposição nunca se realizará inteiramente. No entanto aproxima-se dela a hipótese já realizada de se construirem as partes de uma máquina em grandes quantidades para armazém e de se fazer a construção das respectivas máquinas em série.

Uma das maiores vantagens desta unificação está na economia do pecúlio nacional que se obtém dêste

modo, visto que o número de peças e partes de reserva que é preciso ter em "stock" diminue a ponto de se reduzir a um mínimo, visto que a mesma peça servirá para todos os tipos de máquinas. Diminue também a despesa de matérias primas visto que os desperdícios e restos inaproveitáveis se poderão reduzir a um mínimo empregando ferros laminados e chapas de dimensões calculadas em harmonia com a necessidade do fabrico. Estas vantagens, aliadas à menor despesa de fabricação propriamente dita permitem reduzir o custo dos materiais normalizados, sem prejuízo dos proveitos do operário. A economia é obtida meramente pelo melhor aproveitamento das matérias primas e dos processos de fabricação.

Quando os Caminhos de Ferro do Império Alemão foram fusionados e subordinados a uma Administração central única, havia ainda mais de cem tipos de locomotivas. Analisando esta abundância de tipos debaixo do ponto de vista das necessidades da exploração, verificou-se que eles se podem agrupar em 20 tipos de aplicação e características essencialmente diferentes.

Baseando-se nestes factos, a Administração Central dos Caminhos de Ferro da Alemanha pretendeu estabelecer os tipos das locomotivas existentes que conviria adoptar, mas esta intenção mostrou-se irrealisável, por parte das locomotivas existentes não corresponderem já em potência e construção às necessidades da exploração moderna, e por não ser possível tornar intercambiáveis as peças das máquinas existentes.

Tendo tido conhecimento das intenções da unificação a que acima aludimos, a casa A. Borsig dedicou-se ao estudo do problema e resolveu propôr à Administração Geral as bases para a unificação. O seu estudo previa a construção de uma série de locomotivas novas, delineadas de forma a serem intercambiáveis as suas peças. Depois destes estudos, que tomavam por base a carga de 17 t. por eixo, terem sido apresentados à Administração dos Caminhos de Ferro da Alemanha, a casa Henschel & Sonh foi convidada a tomar parte nestes estudos. Das negociações levadas a cabo entre ambas as firmas e a Administração, resultou ser abandonada a carga de 17 t. e adoptar-se como norma a carga de 20 toneladas por eixo. Nesta altura a casa Maffei, de Munich, entrou e tomou parte nos trabalhos. Os projectos das três firmas citadas foram submetidos aos estudos do Bureau de Unificação formado pelo Sindicato dos Constructores de Locomotivas da Alemanha, que tem a sua sede em Tegel na fábrica da casa A. Borsig e é dirigido pelo seu engenheiro chefe A. Meister.

Quasi todas as fábricas constructoras de locomotivas enviaram um engenheiro e um técnico como delegados a esse Bureau aos quais incumbia o estudo dos detalhes de construção. Estes trabalhos, nos quais se manifestava continuamente a influência do Administrador Geral e da Repartição Central dos Caminhos de Ferro indicando novos pontos de vista, de que resultava o alargamento da série de tipos unificados, duraram três anos. Por fim havia estabelecidos 18 ti-

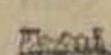
pos, dos quais três destinados a linhas secundárias, com a carga de 15 ton. por eixo.

Só quem tenha acompanhado de perto estes trabalhos pode fazer ideia das dificuldades da construção e depois da fabricação que houve a vencer por parte das firmas encarregadas dos primeiros fornecimentos de locomotivas normalizadas. Não foram só os construtores que tiveram de se amoldar a uma matéria inteiramente nova e desconhecida, como também as oficinas tiveram de se sujeitar a exigências que constituíram matéria nova, como a mutabilidade absoluta de todas as peças. É certo que a indústria das locomotivas tinha já fabricado sob essa condição os últimos grandes fornecimentos para a Russia. No entanto as condições impostas para o fabrico das locomotivas normalizadas para os Caminhos de Ferro da Alemanha, eram muito mais severas.

Tinham de ser obedecidas rigorosamente as tolerâncias estabelecidas pelas normas respectivas (TVL). Tinha portanto de ser executado um trabalho de precisão, no qual todos os operários ocupados na construção, tinham de dar as suas provas. O carpinteiro de moldes e o formador, o forneiro e o caldeireiro tinham de fornecer trabalho de igual justeza como os serralheiros mecânicos, os latoeiros ou caldeireiros de cobre. A montagem tinha de ser feita com a maior precisão. De tudo isto resultou um trabalho difícil para os mestres e engenheiros encarregados da fiscalização da construção. Este foi, nas linhas gerais, o desenvolvimento do problema da unificação e normalização na Alemanha, e é motivo de orgulho para o Sindicato de Fabricantes de Locomotivas Alemãs ter podido agora apresentar a primeira série de locomotivas unificadas para os Expressos dos Caminhos de Ferro da Alemanha. A 12.000.^a máquina Borsig é uma máquina "compond" de quatro cilindros de igual disposição de eixos, construída em Cassel por Henschel & Sonh, são os dois tipos já construídos e experimentados com pleno sucesso em serviço.

Vai, porém, mais além, a importância do problema que acaba de ser resolvido e posto em prática.

É a primeira vez que na Europa se realiza o grande progresso da unificação, que só na América do Norte teve percursos. E este grande passo adiante foi dado na Alemanha apesar da grave crise industrial e financeira que a assoberba, facto este que está chamando a atenção dos outros países industriais. Com efeito a unificação levada a cabo na indústria da locomotiva alemã é uma prova do esforço que a Alemanha está fazendo para a sua reconstituição económica.



Grande Circuito Hipico de Portugal

Deu entrada no Ministério da Guerra, o interessante relatório com perto de 80 páginas e vários mapas, do capitão de cavalaria Rogerio Tavares, sobre o Raid Hipico feito o ano passado em que este ilustre oficial deu provas da sua alta competência na equitação.

Viagens e Transportes

Serviço no apeadeiro de Paraimo

A partir de ontem, o combóio n.º 17 da linha do Norte, que sai de Lisboa-Rocio ás 22 horas, passou a ter paragem de 1 minuto no apeadeiro de Paraimo, pelo que a sua marcha foi modificada desde Pampilhosa de onde parte ás 7 horas para chegar a Paraimo ás 7-25, e a Oliveira do Bairro ás 7-54.

Paragem de Arrifana

Desde o dia 1 d'este mês, na paragem de Arrifana Situada ao quilómetro 23,500 da linha de Espinho a Vizeu explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, são vendidos bilhetes das três classes pelos preços da tarifa geral, assim como bilhetes de ida e volta de tarifa especial n.º 6 g. r. sendo feito o despacho de bagagens e cães para os mesmos destinos dos bilhetes.

No Aviso ao Públ. A n.º 31 da Companhia do Vale do Vouga, acham-se indicados as distâncias entre Arrifana e as estações da linha de Espinho e Vizeu.

Seguro de bagagens e mercadorias nos caminhos de ferro

A Companhia de Seguros Europeia, de acordo com as várias empresas de caminhos de ferro, alteram a partir de 1 d'este mês a sua tarifa de prémios de seguro, que passou a ser a seguinte:

Para as remessas cujo valor seguro não excede 250\$00 e que não estejam compreendidas na linea b) 1\$00.

Para as remessas cujo valor seguro excede 250\$00 e por cada fracção indivisível de 1.000\$00.

a) Para as remessas não compreendidas na linea b) 3\$00.

b) para as remessas constituídas por cerâmica, vidraria, pedras-marmore, ferro fundido ou esmaltado, líquidos em vazilhas de vidro, barro ou grés e matérias inflamáveis 9\$00. Para mercadorias em depósito (seguro de estadia), por cada fracção indivisível de 1.000\$00 do valor segurado 9\$00

As condições em que são feitos os seguros continuam a ser as mesmas, e constam dum cartaz recentemente publicadas pela "Europeia".

Concessões especiais nas linhas do Vale do Vouga para os transportes de barro, madeira, travessas, minérios, sal, tijolos, telhas e vidros

A Companhia do Vale de Vouga publicou um complemento á Tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, segundo o qual concede, a partir de 1 de

Janeiro corrente, bonificações por meio de reembolso aos expedidores em emigratórios de remessas expedidas ou destinadas a qualquer estação das suas linhas que tiverem transportado no prazo máximo de um ano, por expedições de vagão completo, os mínimos das mercadorias indicadas no quadro seguinte:

Designação da Classificação Geral	Bonus concedido de			
	5 %	10 %	15 %	20 %
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
BARRO não designado, em pedra ou em pó	—	1.000	1.500	2.000
MADEIRAS nacionais em bruto, sem casca desbastadas ou serradas	1.000	1.500	2.000	3.000
MINERIO de cobre ou chumbo	—	500	1.000	2.000
SAL comum (marinho ou gema)	—	500	1.000	2.000
TEJOLO de barro ou grés (1)	500	1.000	1.500	2.000
TELHAS " " " (1)	500	1.000	1.500	2.000
TRAVESSAS de madeira nacional para vias ferreas	1.000	1.500	2.000	3.000
VIDRO em obra não designado	500	1.000	1.500	2.000

(1) Os bonus indicados sobre transportes de tejolo ou telhas são aplicados para as expedições de AGUEDA e AVEIRO. Para outras estações da rede só poderão ser concedidos, quando o expedidor do tejolo ou telha tenha recebido pela via do Caminho de Ferro, pelo menos igual tonelagem de matéria prima (barro), para a qual aliás terá direito também aos respectivos bonus.

Para esta concessão ter efeito, é indispensável a apresentação das cartas de porte, todas devidamente relacionadas, as quais deverão ser remetidas ao Serviço da Fiscalização desta Companhia (Espinho) dentro prazo máximo de três meses a contar da data da expedição da ultima remessa, afim de se proceder a liquidação, que será feita dentro do prazo de seis meses a partir da data em que foram entregues esses documentos.

Bilhetes de Ida e volta nas linhas do Vale do Vouga

Entrou em vigor no dia 1 d'este mês a nova Tarifa especial n.º 6 de grande velocidade, de bilhetes de ida e volta entre as diversas estações das linhas do Vale do Vouga.

A nova tarifa substitue e anula a de igual numero datado de 21 de Junho de 1925, da qual difere apenas nalguns preços.

Apeadeiro de Alcaria

A partir do dia 5 do próximo mês de Fevereiro, o apeadeiro de Alcaria, situado na linha da Beira Baixa que actualmente só faz serviço de passageiros sem bilhete, sendo a cobrança feita em trânsito, passa a vender bilhetes da classe e para os percursos seguintes:

Da 1. e 2.ª classes da Tarifa geral para as estações entre Covilhã e Castelo Branco;

Da 3.ª classe da Tarifa geral para as estações entre Caria e Guarda;

Da 3.ª classe do § 5.º da Tarifa especial n.º 11, para as estações entre Castelo Branco e Covilhã.

Baixa nos preços de transporte de algumas mercadorias nas linhas da C. P.

Continua a Companhia Portuguesa a reduzir alguns preços de transporte, á maneira que reconhece a necessidade e a conveniencia de o fazer. Agora pelo 9.º aditamento á classificação geral, são muitas as mercadorias contempladas com a redução em p. v. como passamos a enumerar.

Adubos compostos e superfosfátos de cálcio, foi-lhes atribuída a tabela 31 quando transportados de Lisboa até Sant'Ana, e V. Novas para Figueira e Louzã até Campanhã (Zona B) desfrutará apenas da tabela 30 de aplicação geral, e de 19 na Zona A.

Areia, *não designada*, Barro *não designado*, em pedra ou em pó, e Saibro, passaram a desfrutar dos também 31 mais barato do que a 30.

Caolina, Feldspato e quartzo em bruto ou britado, passaram a gozar dos preços da Tabela 18 em percursos das 200 quilómetros.

Carbonato de potássio e de sódio, carbonato de sódio natural (*barrilha*) e Sulfato de sódio, passaram da Tabela 27 para a 28, mais reduzida que aquelas quando transportadas na Zona B.

Os ólios *não designados* foram na Zona B baixados da Tabela 12 para a 15; O Sulfato de cobre passou a desfrutar da Tabela 15 na Zona B, o Sulfato de ferro passou a ter na mesma Zona a tabela 29, e os de estrôncio e de magnério a Tabela 28 também na Zona B.

Foi além disso incluídas na classificação geral a nova rubrica Resíduos de bagaço de azeitona a que corresponde na Tarifa geral a 4.ª classe, e na Tarifa especial 1, a Tabela 31 de aplicação geral, e a 22 em percursos desde 100 quilómetros.

Tarifa de camionagem entre a estação de Esterreja e as povoações de Pardelhas Veiros e Murtosa

A Companhia Portuguesa acaba de estabelecer em combinação com a Empresa de Transportes de Murtosa, L.º, um serviço de camionagem que entra em vigor no dia 1 do próximo mês de Março, entre a estação de Esterreja, Pardelhas e várias povoações das freguesias de Veiros e Murtosa. O serviço de passageiros será feito em magníficas camionetas da Empresa entre a estação de Esterreja e as povoações de Veiros, Santa Luzia, Monte, Igreja da Mortosa e Pardelhas, para as quais serão vendidos nas estações de Quintans, Oliveira do Bairro, Mogofores, Pampilhosa, Coimbra, Alfarelos, Santarém, Setil, Muge, Reguengo, Azambuja, Carregado, Vila Franca e Lisboa-Rocio. Bilhetes das três classes aos preços resultantes da ligação dos da tarifa geral com os seguintes:

Estarreja a Veiros, ou vice-versa	2\$50
" " Santa Luzia, " "	3\$00
" ás demais povoações acima indicadas ou vice-versa por cada passageiro.	3\$50

O Despacho Central de Pardelhas, da Empresa de Transportes da Murtosa L.º, venderá também bilhetes das três classes para as estações acima indicadas pelos mesmos preços, e para as estações e apeadeiros desde Aveiro até Porto, validos apenas para os comboios tramways daquela zona, aos preços resultantes da ligação dos do § 4.º da Tarifa especial n.º 3 de p. v. da C. P. e os seguintes, por passageiros:

Estarreja a Veiros ou vice-versa	1\$50
" " a Santa Luzia > >	2\$00
" " ás demais povoações acima indicadas	2\$50

Reciprocamente as estações da C. P. de Aveiro a Campanhã apeadeiros exceptuando a do Porto (S. Bento) do M. D. venderão bilhetes para as povoações já indicadas, e aos mesmos preços.

Também haverá serviço de bagagens de passageiros entre Estarreja e o despacho Central de Pardelhas ao preço de 1\$00 por cada fracção indivisível de 10 quilogramas, e o de volumes de peso até 10 kg. a que nas linhas da C. P. é aplicável a Tarifa 8 g. v., entre as estações de Lisboa-Rocio, V. Franca, Carregado, Azambuja, Coimbra, Aveiro, Ovar, Espinho, Gaia, Campanhã e o Despacho Central de Pardelhas os preços de \$60 cada volume, para os volumes de peso de 1 a 5 kg. e de 1\$00 para os volumes de 6 até 10 kg.

Igualmente haverá camionagem de mercadoria entre a estação de Estarreja e a Central de Pardelhas ao preço de \$50 por fracção indivisível de quilogramas para a p. v., e de 1\$00 para a g. v.

Este novo serviço apresenta grandes vantagens para os povos daquela região.

Armazenagem em Lisboa-Cais dos Soldados de mercadorias destinadas a embarque

Segundo um Aviso ao Públíco da C. P. datado de 16 do mês passado, a partir de 26 do mesmo mês, aquela Companhia concede armazenagem gratuita durante 12 dias e até o máximo de 20 toneladas por consignatário, ás mercadorias chegadas áquela estação com destino a embarque e que não sejam facilmente inflamáveis ou prigosas, por expedições de vagões completos ou pagando como tal.

Este prazo é contado além do concedido pelas Tarifas em vigor.

Tarifa especial T n.º 1 p. v. do Minho e Douro

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro substituiu o quadro de preços inserto na página 3 da sua Tarifa de transito, (Tarifa especial T n.º 1 de p. v.), pelo que distribuimos aos nossos leitores com este numero.

Editor

Barros Queiroz

Encontra-se bastante adoentado o ilustre presidente do C. A. da C. dos C. Ferro Portugueses sr. Tomé de Barros Queiroz a quem desejamos rápidas melhorias.

Parte Oficial

TÍTULO III

Do Conselho Superior de Caminhos de Ferro

CAPÍTLO I

Constituição

Art. 5.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro é constituído da maneira seguinte;

- a) O Ministro do Comércio e Comunicações, presidente;
- b) O inspector geral de caminhos de ferro, vice presidente;
- c) Um delegado da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra;
- d) Um delegado da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado;
- e) O director da Repartição de Contabilidade do Ministério do Comércio e Comunicações;
- f) Dois delegados das empresas que exploram caminhos de ferro;
- g) Um jurisconsulto de livre nomeação do Governo;
- h) Um delegado das Associações Comerciais de Lisboa e Porto;
- i) Um delegado das Associações Industriais de Lisboa e Porto;
- j) Um delegado da Associação Central de Agricultura Portuguesa e das Federações dos Sindicatos Agrícolas do Norte, Centro e Sul;
- k) Três engenheiros civis de nomeação do Governo;

(Continua)



Parte Financeira

BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

...Mas para onde é que nos levam?... Bwiss formidáveis, de notas falsas, na Hungria, na Inglaterra, na Holanda, em Portugal. Que significa isto? — Assalto bolchevista, ou quê?

— Na Hungria apelam para o patriotismo: — foi por patriotismo que principes e gran-senhores falsificaram notas de mil francos. Havia até um grande partido político Os Hungaros Desperados que se propunha receber a herança política de Horthy — com auxílio das notas; e não está provado que o próprio Komprinz, pretendente ao trono da Alemanha esteja completamente alheio da questão.

Também em Portugal ha patriotas metidos na falcatrua. Agora mesmo, no dia em que escrevemos, sabe-se da prisão do sr. dr. Nuno Simões. Quem mais será preso? ... Sucedem-se os acontecimentos como os Juizes. Ontem o sr. dr. Pinto de Magalhães. Hoje o sr. dr. Alves Ferreira, — Juiz que já teve, na Monarquia, momentos de notoriedade, e contra quem, em tempos, Afonso Costa pronunciou um veemente discurso... Outros tempos.

Ao mesmo tempo Marang, o holaudês, segundo se diz, inicia no estrangeiro a campanha contra o Banco de Portugal, e verifica-se que são falsas, como as notas, as assinaturas do sr. Inocencio Camacho e dos seus colegas do Banco. No entanto, é precisamente nesta altura que o sr. Inocencio Camacho abandona a administração do Banco de Portugal! Precisamente quando se desviam todas as suspeitas de sobre o seu nome!

Entretanto, graças a Deus, o câmbio mantém-se e a desorientação comercial, mais forte nas primeiras semanas, vai desaparecendo. Activam-se as transacções, paradas durante os últimos meses de 1925, e recomeçam a sua laboração algumas fábricas: — e é este o melhor indicio de uma transformação para melhor.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIÉTÉ ANONYME — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Amortisação 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 amortisação do ano de 1918:

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

N.º								
227.972	—	249.038	a	249.041	269.085	e	269.086	
228.532	—	249.365		—	269.271	a	269.274	
228.771	a	228.773	249.853	a	249.855	269.791		—
229.065	—	249.910		—	269.830		—	
229.106	a	229.108	250.239		—	270.436		—
229.237	—	250.332		—	270.616		—	
229.434	—	250.333	e	250.334	270.618		—	
229.465	a	229.473	250.883	e	250.488	270.681	a	270.694
229.911	—	251.226		—	271.321		—	
229.930	a	229.933	251.423		—	271.756		—
230.404	—	251.437	e	251.438	271.913		—	
231.696	e	231.697	251.520		—	273.039		—
232.082	—	251.620		—	273.136	a	283.372	
232.171	a	232.147	252.536		—	273.506	e	273.507
232.217	e	232.218	252.605		—	273.570	"	273.571
232.257	—	252.981		—	273.576		—	
232.478	a	232.481	252.997		—	273.724	a	273.728
232.531	e	232.532	253.301	e	253.320	273.916	e	273.917
233.877	—	253.535		—	274.001		—	
234.511	e	234.512	253.881	a	253.884	274.671		—
235.000	a	235.008	253.952		—	275.025	a	275.027
235.057	—	254.126	a	254.128	275.084	"	275.036	
235.393	e	235.394	254.223	"	254.235	275.492		—
235.956	—	254.324	"	254.326	275.635		—	
235.974	e	235.975	254.344		—	275.871	e	275.872
236.482	—	254.785	e	254.786	276.656		—	
236.660	a	236.662	255.111	a	255.114	276.798		—
237.680	e	237.681	255.118		—	276.949	a	276.952
237.909	"	237.910	255.349		—	277.194		
239.569	—	255.413		—	277.477	a	277.480	
241.083	—	255.439	a	255.441	277.728	e	277.729	
241.302	a	241.307	256.079	e	256.080	277.796	"	277.797
241.319	e	241.320	256.682		—	278.741		—
241.443	—	256.771	a	256.774	278.844		—	
251.540	—	256.875	"	256.879	279.047	a	277.049	
241.851	a	241.859	257.046		—	279.606		—
241.863	—	257.994		—	279.739	a	279.743	
241.976	—	258.820	a	258.834	280.685		—	
242.253	a	242.260	258.957		—	281.715		—
243.209	—	259.635		—	282.431		—	
243.365	—	259.639		—	282.520	a	282.524	
243.388	a	243.391	259.918		—	282.836	"	282.839
243.402	—	260.608		—	283.858	"	283.865	
243.985	a	243.987	260.610		—	284.089	e	284.090
244.586	—	260.922		—	284.122		—	
244.803	—	262.361	a	262.364	284.555		—	
244.809	e	244.810	263.00	"	263.003	285.042		—
244.829	—	263.018	"	263.028	285.470		—	
245.260	e	245.261	263.148		—	286.219		—
245.270	—	263.516	e	263.517	286.925		—	
245.326	—	263.814		—	286.983	e	286.984	
245.706	—	263.998		—	287.027		—	
245.853	—	264.101		—	287.377	a	287.379	
246.170	—	264.125		—	287.474		—	
246.191	a	247.193	264.459		—	287.607	a	287.609
246.919	"	246.921	264.770	a	264.778	287.784	e	287.785
246.946	"	246.948	265.001	"	265.004	287.788		—
246.952	e	246.953	265.010		—	287.888	a	287.890
246.977	—	265.479		—	287.891		—	
247.187	e	247.188	265.803	a	265.812	287.912		—
247.347	—	265.906		—	287.933		—	
247.488	e	247.489	268.153		—	289.365	a	289.372
247.578	a	247.581	268.481		—	289.532		—
248.052	—	268.561	e	268.562	289.552		—	
248.079	e	248.080	268.642	"	268.643	289.587	e	289.588
248.088	—	268.647		—	289.679	a	289.685	
248.923	e	248.924	268.721		—	289.719	e	289.720

DEFESA NACIONAL

por Fernando Augusto Pereira da Silva

A Marinha de Guerra actual e as suas necessidades mais urgentes

A Marinha de Guerra Portuguesa consta essencialmente das seguintes forças, que podem ser utilizadas em operações navais:

- a) Quatro cruzadores de modesto valor militar;
- b) Quatro contra-torpedeiros de 600 toneladas em bom estado, todos do mesmo tipo, e um contra-torpedeiro mais antiquado;
- c) Quatro torpedeiros de 250 toneladas, em bom estado;
- d) Três submersíveis do mesmo tipo e um mais antiquado, ainda utilizável;
- e) Dois centros de aviação naval, ainda incompletamente dotados, mas com o material em bom estado;
- f) Seis canhoneiras do mesmo tipo, e em curto prazo oito, que podem ser utilizadas em lançamento de minas defensivas;
- g) Dois transportes, algumas canhoneiras antigas e diversos barcos auxiliares.

Esta armada, conquanto de valor militar deficiente, é uma representação aproximada da nossa marinha de guerra futura, em atenção á política naval que nos convém seguir. Com efeito, contando com os actuais elementos podemos constituir uma armada com os seguintes agrupamentos táticos, sensivelmente homogéneos:

- a) Uma divisão de quatro cruzadores;
- b) Uma flotilha ligeira de 9 unidades;
- c) Uma esquadilha de 4 submersíveis;
- d) Uma esquadilha de 6 canhoneiras, lança-minas defensivas;
- e) Esquadrihas de aviação naval;
- f) Serviços auxiliares: 2 transportes e 1 rebocador.

Uma esquadra assim constituída, sensivelmente, realizou manobras no verão passado, e pretendo que todos os anos no verão se realizem manobras, obedecendo a temas relacionados com as conveniências da nossa defesa naval.

As necessidades mais urgentes e actuais da nossa armada consistem na intensificação da instrução técnica, profissional e moral. Esta instrução e educação tem o seu início nas escolas preparatórias e de educação que possuímos, completando-se nas forças unidas, e serviços da armada.

Todas as nossas escolas preparatórias e de educação foram remodeladas no decurso da minha vida ministerial; resta agora efectivar a educação e instrução, segundo os métodos que foram delineados nos diversos diplomas já conhecidos.

Para o estudo e resolução dos diversos problemas estratégicos e táticos que interessam à nossa acção naval serve bem a armada que possuímos, e que acima ficou indicada, sendo certo que, se os nossos almirantes, comandantes, oficiais e guarnições se trenarem na condução e utilização das forças da armada que actualmente possuímos, ficarão em condições de eficientemente dirigirem, comandarem e utilizarem as forças da futura armada, dada a analogia dos elementos constitutivos de uma e de outra.

Assim se fez nas manobras do verão passado e tenho fé que assim se fará no futuro.

O programa naval do Governo e a sua exequibilidade dentro das nossas disponibilidades financeiras

No relatório, que antecede a proposta de lei sobre o nosso programa naval, que em nome do Governo tive a honra de apresentar ao Parlamento, se descortina qual a directriz do desenvolvimento futuro da nossa armada, em obediencia ás nossas conveniências políticas. As considerações expostas nesse relatório levam á conclusão de que a nossa marinha militar deve ter um carácter defensivo, politicamente falando, o que não quer dizer que, nos aspectos estratégicos e táticos, não deva ter em muitos casos uma feição ofensiva, como melhor forma de assegurar a nossa soberania.

Dadas as nossas circunstâncias económicas e financeiras, e a nossa posição geográfica e política, a nossa armada deve sintéticamente compreender:

- a) Forças ligeiras de superfície;
- b) Minagem;
- c) Forças submarinas;
- d) Esquadrihas de aviação naval.

A conjugação de considerações de ordem política, estratégica, tática e financeira, levaram á determinação das forças da nossa armada, conforme as seguintes bases:

- a) Forças ligeiras de superfície: 2 esquadras ligeiras, cada uma assim constituída:

1.) — Cruzador ligeiro de cerca de 8.000 toneladas de deslocamento;

2.) — Dois cruzadores torpedeiros de 2.000 toneladas de deslocamento: (flotilla leaders).

3.) — Seis contra-torpedeiros de cerca de 1.200 toneladas de deslocamento (destroyers);

b) Forças submarinas: três esquadrihas de 4 unidades, sendo os submersíveis a adquirir de cerca de 800 toneladas á superfície;

c) Forças de patrulha, cruzeiro e minagem: três esquadrihas de canhoneiras;

d) Forças aéreas: três centros de aviação naval, convenientemente dotados, com esquadrias de segurança, exploração, bombardeamento e regulação de tiro.

Para a realização da política naval exposta, fixa a proposta de lei, presente ao Parlamento, um programa inicial de construções navais assim definido:

Um cruzador ligeiro (light cruiser);
Dois cruzadores torpedeiros (flotilla leaders);
Quatro contra-torpedeiros (destroyers);
Quatro submersíveis;
Montagem conveniente dos centros de aviação naval com as esquadrias adequadas.

Todos os recursos necessários para a realização da primeira parte do programa naval estão considerados na proposta de lei presente ao Parlamento, tendo em conta quer as construções a realizar no nosso País quer no estrangeiro.

Mas para guarnecer estas futuras unidades era indispensável um trabalho preparatório de organica, definindo bem as funções do pessoal e estabelecendo modernas normas no seu recrutamento, instrução e administração.

Resumo das providencias de carácter organico e administrativo que fiz publicar

Ao sobraçar a pasta da Marinha, a minha primeira preocupação, de acordo com o Estado Maior Naval, foi a remodelação organica da Administração Central da Marinha, ou seja do Ministério da Marinha, base essencial para o conveniente ordenamento dos serviços. Esta organização tem um carácter unitário nos dois ramos em que se divide, isto é, todos os organismos e serviços de carácter militar constituem uma grande divisão do Ministério da Marinha, designada nome de pelo «Comando Geral da Armada»; e todos os de carácter civil e de fomento marítimo, uma outra grande divisão, designada pelo nome de «Direcção Geral da Marinha».

O Comando Geral da Armada comprehende dois ramos principais: Estado Maior Naval (orgão de concepção do estudo dos problemas militares navais) e Superintendencia da Armada) dirige os serviços da Armada).

A Direcção Geral da Marinha comprehende as direcções da Marinha Mercante, das Pescarías, dos Farois, de Hidrografia e Navegação e das Construções Civis.

Junto do Ministro funcionam os seguintes organismos seus auxiliares:

Organismos superiores — CONSELHO GERAL DA ARMADA E INSPEÇÃO DA MARINHA.

Organismos auxiliares — REPARTIÇÃO DO GABINETE E REPARTIÇÃO DE CONTABILIDADE DE MARINHA.

Eis em traços largos as características da organização do Ministério, que foi largamente justificada numa exposição que publiquei nos Anais do Club Militar Naval.

A seguir foi publicado o Regulamento Geral Organico das Brigadas da Armada, em substituição do Corpo de Marinheiros da Armada, obedecendo ao critério de agrupar o pessoal em unidades profissionais, com sédes em estabelecimentos adequados á instrução e educação. Todos os métodos de educação e instrução estão delineados neste diploma, que trata de toda a vida militar de sargentos e praças, desde o seu alistamento até ao termo da sua carreira militar. É, na realidade, um estatuto naval de sargentos e praças.

Seguiu-se depois a organização da Escola Naval e da Escola Nautica em bases modernas, com o regimen de internato para os aspirantes do Corpo de Alunos da Escola Naval.

Pouco depois da minha posse do Ministério da Marinha foi criada a Flotilha Ligeira, constituída por todos os contra-torpedeiros e torpedeiros que possuimos, tendo já uma base apropriada, que foi inaugurada em Vila Franca de Xira no dia 28 de Setembro do ano passado.

Foi ha poucos dias publicado um novo diploma organico intitulado: REGIMENTO DOS OFICIAIS DA ARMADA, que trata do regimen de vida dos oficiais desde a entrada na respectiva corporação até ao fim da sua vida militar. É, na realidade, um estatuto dos oficiais da Armada, encarando os diversos problemas de selecção e promoção, nas suas diferentes modalidades.

A marinha colonial e as antigas estações navais

Várias controvérsias se teem suscitado sobre a Marinha Colonial e as antigas estações navais. Penso que a Marinha Colonial deve ser suprimida por inútil, havendo uma só marinha para serviço da metrópole e colónias; e neste sentido já apresentei no Parlamento uma proposta de lei. Quanto ás antigas Divisões Navais entendo que não devem ser restabelecidas. Se é certo que, periodicamente, é necessária o aparecimento de fôrças navais nossas nas colónias, para melhor afirmação da nossa soberania, não há, contudo, conveniencia na longa permanencia de navios de guerra estacionados nas nossas colónias, com efeitos deprimentes sobre o moral das garnições, que não veem a utilidade do seu esforço. A depressão moral é ainda agravada pelos efeitos depauperantes de climas tórridos, na maior parte dos nossos domínios ultramarinos. Julgo, por isso, preferível a constituição de uma divisão naval, ou esquadra colonial, que em determinadas épocas parte de Lisboa, percorrendo todas as nossas colónias, com prazos marcados de estacionamento, e pronta sempre a acudir a qualquer colónia, onde a sua acção se deva fazer sentir.

É em obediencia a este critério que tenho procedido, dentro das possibilidades, e assim se fez com a criação da Divisão Naval Colonial que efectuou o Períplo de África e com a actual Divisão de Cruzadores que está efectuando um percurso colonial, compreendendo, na sua rota, arquipélago de Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, e costa de Angola.

Educação Física na Armada

Em Março último foi organizada a educação física na armada para oficiais, sargentos e praças, regulamentando-se e ordenado-se a respectiva educação em métodos adequados, funcionando na Escola Naval a Escola de Educação Física para oficiais e aspirantes da Armada, e na Brigada de Marinheiros a Escola de Educação Física de Sargentos e Praças. Completa-se o derramamento desta instrução com as escolas de educação física nas unidades e serviços de marinha.

O Gabinete de Estudos e Registros Psicométricos tem por fim a selecção racional, metódica e científica do pessoal, por meio de medições psicotécnicas adequadas, atendendo ás diversas modalidades da vida naval.

A educação física na armada ficou sob o controlo de uma comissão competente designada pelo nome de **COMISSÃO TÉCNICA DE EDUCAÇÃO FÍSICA DA ARMADA**.

Reserva Naval

Um dos últimos diplomas publicados foi o relativo á Reserva Naval.

A Reserva Naval representa hoje um recurso indispensável para as armadas, quer em tempo de guerra, quer mesmo em tempo de paz, quando as exigencias de determinadas necessidades do Estado impuzerem a conveniencia da sua mobilização.

E' certo que a armada dispõe já da sua reserva, designada pelo nome de Reserva da Armada, constituída com o pessoal abatido ao serviço activo, mas esta reserva não permite utilizar o importante e va-

lioso pessoal, quer de profissões marítimas, quer de profissões com ela relacionadas, que se encontram nos meios comerciais, industriais e desportivos.

O poder marítimo de qualquer nação é o somatório de vários factores de carácter militar económico, e todos eles tem de estar intimamente relacionados para se obter a maxima eficiencia e rendimento nas operações navais em tempo de guerra.

A Grande Guerra demonstrou exuberantemente a necessidade de intima ligação entre as marinhas de guerra, mercante, de pesca e desportiva, bem como com todas as industrias e actividades relacionadas com o tráfego marítimo, podendo-se dizer que foi da harmónica cooperação de todos os factores do poder marítimo que resultou o triunfo no mar, da Inglaterra e das demais nações aliadas, contra os seus poderosos contendores no teatro da guerra marítima.

E' certo que nos nossos planos de mobilização naval podem figurar quaisquer navios da marinha mercante, de pesca e desportiva e das actividades marítimas que convenha manter para assegurar a nossa vida económica, mas não é menos exacto que o pessoal da marinha mercante, de pesca e desportiva precisa de instrução e de educação adequadas para poder prestar á armada um concurso útil e eficaz, quer em navios propriamente de guerra, quer em navios auxiliares ou mobilizados.

Tais foram os motivos justificativos da criação da Reserva Naval, constituída com o pessoal dedicado à vida marítima, embora não pertencendo em tempo de paz á armada, e com o material marítimo mobilisável.

Juntando ás providencias que acabei sucintamente de expôr, diversos diplomas publicados, relativamente ao fomento marítimo nacional que não enumero, para não tornar mais longa esta exposição, fica assim indicado, em traços largos, qual tem sido a minha acção no Ministério da Marinha, procurando sempre inspirar-me no pensamento colectivo da minha corporação no desejo de alcançar maior prestigio e maior poder para a nossa armada.

NO MEXICO

Uma quadrilha de salteadores assalta um comboio e mata muitos passageiros

Volta e meia vemos registados nos jornais dos diferentes países, cenas de verdadeiro canibalismo passadas no México, esse rico país americano em que as lutas políticas parece enternisarem-se e as revoluções serem periódicas.

Desta vez trata-se dum assalto a um comboio efectuado por uma quadrilha de bandidos.

Foi na cidade de Guadalajara onde se deu a grande tragédia.

O assalto foi devido à desconfiança de nêle via-

jar o governador militar de Jalisco que, ao que parece, tinha em projecto acabar de vez com a quadrilha que havia tempos dava que falar, pelos crimes que perpetrava.

Os bandidos depois de assaltarem e roubar todos os passageiros, lançaram fogo ao comboio, tendo sido encontrados vinte cadáveres de passageiros, na maioria carbonizados.

Os malvados depois de feita a proeza fugiram na locomotiva e no foorgão do comboio que descarrilaram passados alguns quilómetros.

Os valores roubados estão calculados em mais de 50.000 pesos.

Felizmente no nosso país nunca se poderia praticar um tão grande crime de que só a notícia é de fazer arripiar os cabelos.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

XI

Continuação do n.º 914

Notariado Português

A importância desta sobre taxa será proposta pela C. P. de acordo com a Direcção da Fiscalização de Exploração de Caminhos de Ferro.

Farágrafo único: — Se na liquidação das contas do exercício de qualquer ano houver saldo positivo da sobretaxa adicional a que se refere este artigo, este reverterá para um fundo, administrado pela C. P., destinado a cobrir "deficits" futuros; e se o saldo fôr negativo, mesmo balanceado com o saldo positivo anterior, tem a C. P. o direito de cessar a exploração do lanço, objecto do presente contrato, com aviso prévio de noventa dias ao Governo e à C. M.

No fim do contrato de exploração se o fundo referido apresentar saldo positivo, pertencerá este ao Estado.

ARTIGO NONO

A C. P. explorará o lanço da Louzã á margem esquerda do rio Ceira pela forma que julgar mais conveniente, sem nenhuma ingerência da C. M. á qual no entanto, serão dadas todas as informações que pedir sobre a importância das receitas deesse lanço.

ARTIGO DECIMO

A C. P. representará a C. M. em todas as relações com o Governo em tudo quanto diga respeito á exploração do lanço de Louzã á margem esquerda do rio Ceira, e, como livre administradora do mesmo lanço solicitará a homologação das alterações de tarifa que entenda convenientes nos limites que reputar uteis ao aumento de lucros em que lhe cabe participação, comprometendo-se, entretanto, a C. M. no proprio interesse de facilitar quanto possível a exploração do dito lanço, a aliar os seus esforços com os da C. P. no sentido de obter do Governo, pelas vias competentes, a isenção ou redução do numero de encargos costumados de serviços gratuitos para o Estado, a dispensa de exigencia de compartimentos reservados para senhoras, a dispensa de guardas permanentes nas passagens de nível e s condições em que são dispensados pela legislação ou pratica das linhas francesas e, de uma maneira geral, todas as demais concessões, dispensas ou autorizações que se tornem necessarias para a exploração se fazer o mais economicamente possível.

ARTIGO DECIMO PRIMEIRO

As liquidações, entre as duas Companhias outorgantes, das contas da exploração do lanço, em referência, serão feitas semestralmente, pela C. P. nos seguintes termos: — a liquidação provisória do primeiro semestre até quinze de Setembro do ano em curso e a liquidação definitiva do ano civil até trinta e um de Maio do ano seguinte.

ARTIGO DECIMO SEGUNDO

A C. P. concederá á C. M. quatro passes anuais de livre circulação em primeira classe, em todas as linhas por ela exploradas, sendo três passes para o conselho de administração da C. M. e um para o seu engenheiro fiscal.

ARTIGO DECIMO TERCEIRO

As duvidas e questões entre as duas Companhias outorgantes sobre a interpretação e devida execução deste contrato serão comunicadas por escrito pela parte que as suscitar á outra, em forma de compromisso arbitral, para poderem ser brevemente e sumariamente decididas por esse meio, se nele concordarem, direito que por força deste contrato assim se reservam ambas para os devidos e legais efeitos.

ARTIGO DECIMO QUARTO

As duas partes contratantes escolhem Lisboa como seu domicílio para efeitos judiciais relativos a este contrato.

ARTIGO DECIMO QUINTO

O presente contrato, que foi aprovado pelas assembleias gerais das duas Companhias outorgantes e com o qual o Governo concordou, considerar-se ha em vigor enquanto a C. P. explorar as linhas de Leste e Norte e seus ramais, nos termos dos respectivos contratos de concessão e tiver cumulativamente a seu cargo a exploração por conta da C. M. da linha de Coimbra a Louzã.

Assim o outorgaram, do que dou fé.

O imposto do selo devido de quinze escudos será no fim pago por estampilha. (Continua)

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a 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



A. ILUSTRADORA, LDA.

Rua de S. Paulo, 232, 2.º

LISBOA

Foto-Zinco-Gravura
Tricromia

Foto-Gravura → Zinco-Gravura → Desenho



Linhos Estrangeiros

Linhos franceses. — As receitas das grandes companhias teem diminuido um pouco nestes ultimos meses, por o aumento das despesas ter sido muito elevado, pois que as receitas dos três primeiros trimestres foram maiores do que as de igual período do ano anterior. No princípio de Julho, o producto por quilómetro obtido por semana atingia 8,5 por cento sobre o ano anterior. Mas a fins de Agosto esta percentagem desceu a 5,5 por cento. As receitas totais nos fins de Agosto ascendiam a 6.160 milhões de francos, ou sejam 622 milhões mais que em igual período de 1924.

A eletrificação dos caminhos de ferro austriacos

Em Maio do ano passado foi aberta á exploração eléctrica o troço de Innsbruck a Bludenz, da linha de Alberg dos caminhos de ferro do Estado austriaco.

Desde 1919 que estava projectada a electrificação total das linhas ocidentais da Austria; mas por motivos de ordem financeira não se pôde levar a cabo senão uma pequena parte. Hoje as linhas electrificadas teem uma extensão de 243 quilómetros e a força motriz é proveniente duma queda de água de 800 metros de altura, cujo rendimento é de 24.000 cavalos vapor.

Das 53 locomotivas eléctricas encomendadas, 43 estão já em serviço, tendo-se efectuado a transição da exploração antiga para a eléctrica sem perturbações notaveis. Sem ter em conta as vantagens obtidas com este novo sistema de tracção pela maior rapidez e comodidade e limpeza, a economia de carvão vem a ser de 130.000 tuneladas por ano.

Os trabalhos realizados até agora não são mais que o começo de uma obra considerável. Hoje considera-se muito possível a realização de todo o plano de electrificação dos caminhos de ferro federais em prazo relativamente curto.

Linhos norte-americanas — A Thiladelphia & Reading Railway poe recentemente em circulação umas carruagens metálicas do nosso tipo. Os construtores, Bethlehem Shipbuilding Corporation, de Waslau, tiveram completa liberdade para reduzir o mais possível o peso das carruagens, o que deu um resultado satisfatório, visto que construiram uma série de carruagens de 48 toneladas em vez de 53 que pesavam as antigas da mesma capacidade.

As nossas carruagens têm 72 pés de cumprimento por 9,5 de largura exterior; as paredes são de pranchas delgadas de aço; o tecto é hiptico; as juntas das chapas e a sua união aos pilares foi feita de uma forma especial para reduzir quanto possível o peso morto dos veículos.

A ventilação é assegurada por meio de dezesseis ventiladores no tecto das carruagens que permitem a remoração do ar com o comboio em marcha.

As janelas são dum uso sistema, muito leves, sobrem-se e baixam-se facilmente a altura que se deseja sem esforço e sem ruido.

Estas carruagens foram construidas principalmente para as linhas subnebanas, pelo que algumas delas também servem de furgão. Todas têm lavatório e retrete, *chauffage* produzidas por vapor, e luz eléctrica.

Linhos Chilenos. — Segundo os dados oficiais recentemente publicados pela República do Chile, a extensão dos seus caminhos de ferro alcançava em fins de 1923, 8.661 quilómetros, dos quais 5.402 quilómetros pertenciam ao Estado e 3.259 a empresas particulares.

Desde 1900 a 1923 foi construída cerca de metade da rede, pois que em 1900 existiam apenas 4.354 quilómetros em exploração.

As principais linhas são: Rêde Central Sul, do Estado com 2.693 km.; Rêde Centraj e Norte (Estado), 1.727 km.; Autofagasta a Bolívia, (Companhia), 891 km.; Longitudinal Norte (Estado), 713 km.; e Iquique a Pisagua (Companhia), 639,5 km.

Todas estas linhas tinham em serviço em 1923, 1.295 locomotivas, 949 carruagens de passageiros, 108 vagões dormitórios e restaurantes, e 16.887 vagões de carga.

Nesse mesmo ano foram transportados 16.393.670 passageiros e 12.388.379 toneladas de mercadorias.

As receitas de todos os caminhos de ferro, Estado e Companhias, atingiram 117.270.207 pesos chilenos, e as despesas elevaram-se a 86.871.247, havendo saldo positivo em quase todas as empresas.

Linhos brasileiros — O ministro da nação aprovou as tabelas de vencimentos que lhe foram apresentadas pelas Companhias Sul Mineiras.

A Sul-Mineira terá, além de um director, com os vencimentos máximos de 3.000\$000 mensais; um advogado com 1.500\$000; um secretário com 950\$000; um chefe de contabilidade com 1.300\$00; um contador com 1.000\$000; um chefe da Estatística com 800\$000; um chefe de oficinas tipográficas com 400\$00; um almoxarife com 700\$; um chefe do Tráfego com 1.500\$; um inspector do Movimento com 700\$000; inspector de telegrafo e iluminação com 700\$000; um chefe da Locomoção com 1.400\$000; um fiscal de tracção com 500\$000 e outros funcionários com categoria inferiores.

—Foram entregues definitivamente ao governo do Estado de S. Paulo as obras de electrificação da linha ferrea de Campos do Jordão.

—O Estado de Santa Catarina foi autorizado a construir o troço de linha de Itajahé a Blumenau que terá cerca de 49 quilómetros, o qual deve ficar enchi-do dentro de prazo de 36 meses.

GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriaes, 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, sempre que as circunstancias o exijam.

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8983 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 "	CHINDE	1382 "
LOURENÇO MARQUES	6355 "	MANICA	1116 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	BOLAMA	985 "
AFRICA	5491 "	IBO	884 "
PEDRO GOMES	5471 "	AMBRIZ	858 "

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350 "	CONGO	5080 "

ANVERS, Eiffe & Cie., 10, Quasi V, Dyck,
HAMBURGO, E Th, Lin, 39, Alsterdamm Europahaus
ROTTERDAM, H, Van Krieken & C°, P. O. B. 653.

Rebocadores no Tejo: — TEJO, DOURO, e CABINDA,

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorifico, luz electrica, excelentes acomodacões 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

Telefones: — Lisboa, P. B. X., Central 2365 a Central 2370.

Escriptorios da Companhia:

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. 30.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commerceio

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

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACION

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

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

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

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

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

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Ingleza)—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 do Helder

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

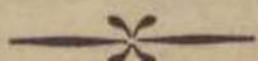
Operações bancarias de toda a especie no Continente, ilhas adjacentes, Colonias, Brazil e restantes paizes estrangeiros

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29



Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.