

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES :

GRANDE DIPLOMA D'HONRA : Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA : Bruxelas, 1897 ; — Porto, 1897 ; — Liège, 1905 ; — Rio de Janeiro, 1908

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

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

S U M A R I O :

A instrução teórica e técnica dos empregados dos Caminhos de Ferro Alemães.—Caminhos de ferro do Minho e Douro e do Sul e Sueste pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA.—Ha quarenta anos.—O Caminho de Ferro em Portugal, pelo Eng.^o CARLOS MANITTO TORRES.—Grupo Instructivo Ferroviario de Campolide.—Orfanato Ferroviário.—O Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CALADO RODRIGUES.—Mapas.—A situação dos caminhos de ferro em Hespanha, por VISCONDE D'ALCOBAÇA.—Parte Oficial—Caminhos de Ferro Portuguezes.—Administração dos Caminhos de Ferro Coloniais.—Rendimentos :—: :—: das linhas portuguezas :—: :—:

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA
DIRECTORES
Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA
E

CARLOS D'ORNELLAS
SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES
COLABORADORES
Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA
Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel RAUL ESTEVES
Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO
Capitão JAIME GALO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão MARIO CÔSTA
CARLOS MENDES DA COSTA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

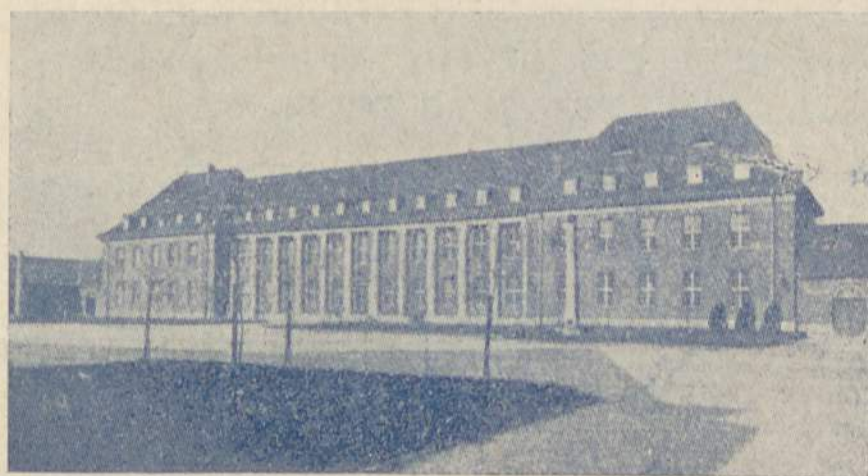
REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º
Telefone **P B X 2 0158**
DIRECÇÃO 2 7520

A instrução teórica e técnica dos empregados dos Caminhos de Ferro Alemães

(Conclusão)

A escola de principiantes serve para o ensino especial, de maneira que se excluem as materias da instrução geral, visto que só são admitidos os que dispõem já dos conhecimentos escolares necessarios. O principiante tem que receber durante a sua occupação inicial os conhecimentos de que carece na sua carreira.

O ensino dos revisores tem que abranger tambem



Edificio para o ensino e dormitorios da escola central de Brandeburgo

as necessidades do chefe do comboio. O ensino é completado por exercicios praticos e excursões.

No fim do curso não ha exames, mas nos documentos do principiante será anotado o que lhe disser respeito relativamente á visita da escola.

A escola de administração

Esta escola é considerada como um grau superior da de principiantes. Está instalada na séde duma Direcção ferroviaria, porque, em primeiro lugar, são os chefes tecnicos desta que fazem as vezes de professores.

Esta escola tem a função de preparar os principiantes destinados á carreira media superior para os logares da Administração ou para a Direcção de grandes explorações.

O ensino compreende, essencialmente, a preparação para o serviço de officina tecnico e administrativo e o complemento dos conhecimentos tecnicos dos empregados novos.

O plano geral da escola de administração divide-se nas secções seguintes:

- I — Administração geral.
- II — Finanças.
- III — Serviço de tracção.
- IV — Serviço de circulação.
- V — Instalações tecnicas.
- VI — Idiomas estrangeiros.

(Continua na página 223)

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO E DO SUL E SUESTE

MELHORIAS QUE NELES SE EXIGEM

V(*)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

E' tempo de continuar a analyse do notavel relatório, elaborado pelo distinto engenheiro o sr. Vicente Ferreira acerca do programa dos trabalhos necessarios nos antigos Caminhos de Ferro do Estado: Sul e Sueste e Minho e Douro.

Em artigo de 16 de Abril resumi as caracteristicas do trafego do Minho e Douro e deficiencias apontadas da sua exploração, bem como as directrizes propostas para a sua melhoria, o que postula determinado programa de trabalhos.

São os mais urgentes os que respeitam ao esforço das pontes e consolidação da via, realisada principalmente pelo aumento de numero de travessas e por melhor balastragem.

A redução da distancia das travessas a 0^m,60 exige 105.500 travessas.

Quanto ao balastro, ha 83^{km},4 de balastragem completa, 97^{km} com pedra britada insufficiente e 154^{km} com balastro de terra.

Ha que empregar 275.670^m³ de pedra britada.

Esses trabalhos custarão:

Travessas e tirafundos	3.013	contos
Mão de obra e diversos.	387	»
Total	3.400	»
Balastro	3.584	»
Mão de obra e diversos.	2.116	»
Total	9.100	»

Ha que juntar 11.800 contos para reforço de pontes, o que eleva a 20.900 a despesa de consolidação da via.

Conta-se com a 2.^a via entre Campanhã e Ermezinde na importancia de 2.710 contos.

Propõem-se transformações das estações de Contumil, Rio Tinto e Ermezinde, na importancia de 13.000 contos.

Nas estações de Trofa e Louzado, Famalicão, Regua e Tua prevêem-se trabalhos de transformação na importancia de 12.200 contos, o que eleva a 25.200 o custo das obras nas estações de entroncamento, sem falar na grande transformação da de Campanhã.

Em vista do mau estado dos carris é necessario renova-los em larga escala, para o que é julgado,

com razão, suficiente o tipo de 40^{kg} em vista da feição do trafego de mercadorias e dos limites impostos á velocidade pelas condições da planta e perfil.

Propõe-se a renovação de 311^{km} em 5 anos, empregando-se nos 16^{km} de Valença a Monção o carril de 36^{kg} levantado de outras secções e carril novo de 40^{kg} em 294^{km}. Ficarão disponiveis 244^{km} de carril de 36^{kg} e 322 de carris de 30^{kg} que devem ser vendidos. O custo da renovação é estimado em 54.218 contos.

O material retirado é avaliado em 2.982 contos.

Outro plano, mais modesto, é apresentado, abrangendo apenas a renovação com carril de 40^{kg} do ramal da Alfandega, de Campanhã a Nine e do Marco á Regua, estimada em 22.980 contos. Nesta verba figuram 2.498 de reforço de travessas, que parece duplicação do trabalho atrás indicado.

Acrescentam-se ainda 43.152 contos de 2.^a via de Contumil a Ermezinde, de Ermezinde a Nine e do Marco á Regua, somando 79^{km}.

Parece-me inteiramente dispensavel esta previsão, a não ser no troço Contumil-Ermezinde, já mencionado.

A via simples é sufficiente alem de Ermezinde, devendo-se observar que está clãssificada ha muito a linha marginal do Douro de Pala a Contumil, que é a segunda via da linha do Douro.

* * *

Entra em seguida o relatório na analyse das obras das estações, alem das já mencionadas.

E' ocioso resumir o que se refere á estação de Campanhã, visto havermos publicado o extenso e elucidativo estudo da Sub-comissão que procedeu ao exame do assunto.

Para a estação de Contumil são propostas obras no valor de 17.906 contos, incluindo os 8.900 atrás mencionados para a estação de triagem, e sem se especificar o custo das novas oficinas geraes.

Segue a numeração das obras nas diversas estações de entroncamento, quer da via larga, quer da

(*) V. Gazetas de 16 de janeiro, 1 e 16 de fevereiro, 1 de março e 16 de abril.

estreita. Assim para essas, incluindo Campanhã, arbitram-se 48.900 contos, dividindo-se o dispendio por 5 anos, a que ha que juntar 2.800 contos das estações de Nine, Viana, Valença, Livração e Pocinho, o que dá o total de 51.700 contos.

Para as estações intermedias conta-se com ampliação de linhas geraes e plataformas, sinalisação e telefones, apetrechamento, somando 9.960 contos divididos por 5 anos.

Mencionam-se tambem as obras especiaes de Material e Tracção: serviço de aguas, parques de carvão, cocheiras de maquinas, oficinas, cujo custo não é estimado, mencionando-se apenas 5.600 contos em 3 anos para abastecimento de aguas.

Para instalações de Via e Obras prevêem-se 5.500 contos, 1500 para o Serviço de Saude e 33.000 para habitações e dormitórios.

* * *

Tal é o vasto plano de trabalhos resumido no ultimo capitulo do relatorio, que temos acompanhado, comentando-o com a atenção que merece tão valioso estudo.

Resumamos agora as conclusões.

I — Põe em relevo a deficiente baslastragem das linhas do Estado em vista do peso das maquinas modernas.

II — Frisa a insuficiencia do peso dos carris e o mau estado em que muitos se encontram.

III — Refere a insuficiente resistencia de muitas pontes metalicas.

IV — Menciona a disposição defeituosa de muitas estações por falta de espaço e erros iniciaes de implantação.

V — Capitula de incompleto o apetrechamento das estações.

VI — Considera baixas as velocidades, que as condições da via, obras de arte e estações não permitem elevar a limite rasoavel.

VII — O remedio de todos os males enumerados demanda consideravel esforço financeiro.

Taes são os sete pecados mortaes dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro. As virtudes opostas cifram-se na execução das obras englobadas no *programa completo* dos trabalhos, estimado nas verbas seguintes:

Sul e Sueste	253.200 contos
Minho e Douro . . .	188.400 »
Total	441.600 »

ou 88.320 contos anuaes durante cinco anos.

E não estão incluídos nessa cifra senão os melhoramentos da via larga.

No caso de falta de recursos suficientes alvitra-se um *programa reduzido*, a saber:

Sul e Sueste.	141.540 contos
Minho e Douro . . .	105.870 »
Total	247.410 »

Seria essa a primeira fase do programa completo.

O programa reduzido é considerado pouco recomendavel por não compreender na totalidade trabalhos cujo adiamento parcial torna mais cara a sua execução.

Ha finalmente um *programa minimo*, exigindo:

Sul e Sueste.	65.340 contos
Minho e Douro . . .	56.410 »
Total	121.770 »

Os trabalhos nele previstos são apenas os estritamente necessarios para a exploração em condições regulares de segurança, devendo ser distribuidos por três anos.

Alem das obras exigidas pela economia e segurança da exploração e pela comodidade do publico, referem-se as conclusões ás que interessam ao bem estar do pessoal e que abrangem as seguintes construções:

1.752 casas.	47.910 contos
28 dormitorios . . .	4.740 »
Total	52.650 »

Nos programas officiaes já estão incluídas 200 casas de guarda, 216 casas diversas e 15 dormitorios. A despesa indicada reparte-se nas proporções seguintes:

Sul e Sueste.	21.660 contos
Minho e Douro . . .	30.990 »
Total	52.650 »

Atribue-se ás linhas do Estado a duração média de 50 anos, periodo dentro do qual se deve fazer a amortisação do custo do programa completo, o que a 7 % representa a anuidade de 32.807 contos.

* * *

Chegados ao fim da analise empreendida não podemos deixar de encarecer tão completo e valioso trabalho, monografia em que se estudam metodicamente as linhas do Estado e se traça um plano completo da sua reconstituição, com o qual concordamos, nas linhas geraes, embora o achemos excessivo em muitos pontos, especialmente na extensão reclamada para a via dupla e nos tipos de carril de algumas secções.

Deve-se notar que esse programa não incluye aquisições de material circulante, que representarão consideravel acrescimo de despesa.

A'parte divergencias de secundario valor, não podemos deixar de reconhecer a indispensabilidade de consideravel sacrificio pecuniario para tornar menos gravosa e mais segura e eficiente a exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, aliás melhorada já sensivelmente pela acção da Companhia arrendataria.

Como appendices ao relatorio figuram trabalhos de subido valor.

O primeiro é consagrado á determinação das curvas de evolução do trafego, o segundo á sua evolução em função da população e o terceiro ao reforço da via nas linhas do Sul e Sueste.

Merecem pela sua importancia e interesse scientifico minuciosa referencia, que deixarei para artigos subsequentes, desnecessarias embora para a apreciação já feita do corpo do relatorio.

No seu conjunto o estudo do sr. Vicente Ferreira honra a engenharia portugueza e confirma os creditos do illustre tecnico que o elaborou.



HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Junho de 1891).

O ascensor da Biblioteca

Nesse numero, publicava a Gazeta o projecto do engenheiro Raul Mesnier para a construção do ascensor da Biblioteca que, após alguns anos de serviço, e de ter ficado ligado á historia da nossa turbulencia política servindo de ponto de reunião aos dirigentes do 28 de Janeiro, está ha muito tempo tór de serviço.

Damos a seguir um trecho desse projecto :

A altura a vencer entre a Praça do Municipio e o largo da Bibliotheca Publica, é de 30 metros; o que, conforme o projecto, se consegue por meio de uma torre vertical metallica elevando-se na Praça do Municipio e ligada ao largo da Bibliotheca por um viaducto, tambem metallico e horisontal terminando ao nivel do largo da Bibliotheca na porta da casa n.º 32, adquirida pela empresa, como ponto *terminus* e mais elevado do ascensor.

O viaducto tem um comprimento maximo de 43 metros; largura 2,^m9; e altura 3,^m5; e deve poder resistir a uma carga de 2000 kilos por metro corrente.

Condições geraes para o estabelecimento do ascensor

As condições attendidas para o estudo d'este ascensor, nas suas linhas geraes, e independentemente de questões especialmente technicas, são as seguintes:

1.º — Occupar o menor espaço possivel na praça do Municipio: não se occupa mais que um rectangulo de 6,^m5×2,^m85, isto é: uma pequena superficie de 18,^m250, sem prejudicar o movimento do ascensor.

2.º — Collocar a torre de modo que as faces voltadas para os edificios, fiquem sufficientemente afastadas da faixa dos passeios, para permittir a paragem de um vehiculo ordinario, tendo a maior

largura consentida pelos regulamentos municipaes; pois que sendo todas as lojas destes edificios occupadas por armazens e estabelecimentos, e tendo um movimento importante de mercadorias, torna-se necessario não impedir a carga e descarga d'ellas.

3.º — Escolher um systema de construção, para a torre, que não intercepte a vista nem a luz aos edificios proximos. A torre é formada pelos rectangulos abertos collocados justamente defronte das portas e janellas das casas, deixando-lhes a vista completamente desembaraçada, e que os pilares ou montantes cheios fazem frente aos membros das paredes.

4.º — Evitar que os passageiros do ascensor, apesar do pequeno trajecto entre as extremidades e do afastamento da torre, possam devassar o interior das casas que tiverem as janellas abertas: para isso, as caixas empregadas para a ascensão, são fechadas por uma chapa, unicamente dos lados voltados para as casas proximas, evitando-se assim de uma maneira efficaz, as indiscripções, sem contudo prejudicar a vista, durante a subida, do unico lado interessante, isto é: do Tejo, das montanhas que limitam o horisonte, do mar; etc.

5.º — Passar com o viaducto em altura sufficiente sobre os predios do conde de Carnide de fórma que, razoavelmente, não resulte d'essa passagem nada que em bôa consciencia se deva criticar.

Com effeito, a altura entre a parte inferior do viaducto e o telhado das casas, é tal, que se poderia ainda levantar o edificio caso a estabilidade da construção o permitisse; e querendo levar a hypothese ao exagero de crescer a edificação ainda acima do viaducto, reconhece-se logo o serviço importante que este prestaria, pois que o viaducto formaria então um corredor servido pelo ascensor e communicando á sua altura com as construcções.

N'esta hypothese, os moradores que estivessem na Praça do Municipio, e occupassem os andares da habitação situada para cima do viaducto, teriam a fadiga da subida reduzida de toda a altura da torre; os que habitassem os andares ao nivel do viaducto, entrariam em casa *sem subir cousa alguma*; e os que occupassem qualquer andar um pouco abaixo do viaducto, teriam apenas o trabalho de descer. Todas estas vantagens seriam realisadas com o sacrificio de um pequeno corredor de menos de 3,^m0 de largura, reservado ao viaducto.

6.º — Como o ascensor é vertical, as resistencias passivas, podem ser muito reduzidas; e sendo necessario, tanto quanto possivel, evitar machinas, e ao mesmo tempo simplificar a installação para ser manejada por qualquer empregado, escolhemos para elemento motor a agua, actuando pelo seu peso, e occupando um reservatorio collocado por baixo de cada caixa.

O Caminho de Ferro em Portugal

(Apontamento cronologico relativo ao periodo de 1845 a 1930)

Pelo Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

(CONTINUAÇÃO)

Revisto o projecto apresentado em 1897 por Alberto Leão e dotada a construção dos meios necessários pelas leis de 24 de abril e 1 de julho de 1903, começaram os trabalhos, tendo sido aberto á exploração o trôço da Regua a Vila Real em 12 de maio de 1906, ás Pedras-Salgadas em 15 de julho de 1907 e a Vidago em 20 de março de 1910.

Resolvidas, pela portaria n.º 1459 de 2 de agosto de 1918, as duvidas levantadas quanto á directriz do traçado de Moure a Chaves (a que se referiam as portarias de 17 de abril e de 10 de julho de 1915) foi o trôço de Vidago ao Tamega inaugurado em 20 de junho de 1919.

Dois anos mais tarde atingia-se, pela margem esquerda do rio, o ponto culminante da linha em territorio nacional, abrindo-se á exploração em 28 de agosto de 1921 o trôço do Tamega a Chaves.

c) Linha do Tamega (21,100 kms. de v/r)

O projecto desta linha em via reduzida, como estatua o plano de 15 de fevereiro de 1900, foi mandado estudar por portaria de 9 de março de 1903.

As leis de 24 de abril e 1 de julho de 1903 dispunham sobre o seu financiamento.

Partindo da Livração (conforme o plano de 1900) determinada corrente de opinião pretendeu obter que saísse de Caíde e alcançasse Amarante pela Lixa; esta variante foi estudada, como determinava a portaria de 9 de junho de 1904 e deste estudo se inferiu a vantagem do primitivo projecto, o qual foi aprovado por portaria de 2 de dezembro do mesmo ano, com a pequena variante aprovada por portaria de 9 de janeiro de 1905.

A exploração da Livração a Amarante iniciou-se em 21 de março de 1909 e até á Chapa em 22 de novembro de 1926.

d) Linha do Sabôr (72,400 kms. de v/r)

Esta linha mais ou menos prevista, desde 1877, tinha por objectivos principais, atravez de traçados diferentes, alcançar o planalto de Miranda, captar o trafego internacional em Zamora ou outro ponto e servir os importantes jazigos mineiros da região, dos quais os mais notaveis são os de ferro de Moncôrvo e os de marmore e alabastro de Santo Adrião.

A via larga foi preconizada durante muito tempo para esta linha e, com o pretexto de evitar os trasbordos no Pocinho ao volumoso trafego que se previa, foi adoptada em estudos realizados e na classificação de 1898.

A via reduzida estava, porém, aconselhada, dada a dificuldade da construção e a limitação que o bom senso impunha ás exageradas previsões de trafego; tambem as instancias militares a preferiam nesta nova ligação internacional.

Porque a maior importancia se attribuia ao trafego mineiro de Roboredo, a classificação de 15 de fevereiro de 1900 pretendeu achar a solução intermedia, estabelecendo a bitola, de 1,º67 de Pocinho a Roboredo e a de 1,0º tambem neste trajecto e no restante até Miranda!

Em obediencia a esta classificação, a ponte do Pocinho (a concurso desde 1901) foi novamente e por portaria de 1 de dezembro de 1902, posta a concurso para estrada e via larga.

Resolvida, porém, a adopção da via reduzida (pois o trasbordo do minerio do Roboredo seria facil no Pocinho), foi nesta bitola que se mandou fazer o estudo (portaria de 9 de março de 1903), procurando oferecer-se a sua construção e exploração á iniciativa particular, mediante o atractivo da garantia de juro de 5,5 %.

Não vingando este ultimo objectivo, a linha foi mandada construir pelo Estado e subsidiada, conforme a carta de lei de 1 de julho de 1913.

A questão das bitolas prolongou-se, porém, ainda; o decreto de 15 de julho de 1903 limitava a via larga á passagem do rio e ao local do trasbordo na margem direita e a portaria de 11 de novembro do mesmo ano prescreveu que, construida a ponte para a previsão da via larga, fôsse, todavia, toda a linha construida em via de 1,0º.

Presente o projecto definitivo á sancção das entidades consultivas, a questão renovou-se mas foi cortada pela doutrina das portarias de 20 de junho e 8 de outubro do referido ano, as quais aprovavam os projectos da linha e da ponte, mandando que se construíssem.

Por decreto de 21 de outubro de 1903 novamente foi subsidiada a construção e em 15 de novembro do mesmo ano inauguravam-se festivamente os trabalhos da ponte, terminados em 1906.

Iniciados igualmente os trabalhos da via ferrea,

inaugurou-se o trôço de Pocinho a Carviçais em 17 de agosto de 1911, o de Carviçais a Lagoaça em 6 de julho de 1927 e o de Lagoaça a Mogadouro em 1 de julho de 1930.

C) RAMAL DE TOMAR

(15,100 kms. de v/l)

Classificado, agora, como parte integrante da futura linha de Tomar (no que toca ao aproveitamento do seu leito), é, porém, muito antiga a ideia da construção de um ramal ferroviário entre Paialvo e a cidade referida.

Em 1913, a questão foi de novo levantada pela Camara de Tomar de tal modo que, pela lei n.º 76 de 16 de julho de 1913 foi concedida á referida Camara a construção e exploração d'um ramal de via larga entre as estações já citadas, sem garantia de juro e resgatavel pelo Estado em qualquer altura; o projecto respectivo recebeu aprovação por portaria de 19 de outubro de 1914, mas, porque mostrava determinados inconvenientes e era de custo elevado, foi permitida á Camara, pela lei n.º 325 de 8 de julho de 1915, a prorrogação do prazo da construção e a faculdade de adoptar um outro ponto de inserção na linha geral.

O novo projecto (partindo de Lamarosa) e o de uma sua variante foram aprovados por portarias de 15 de março de 1916 e 14 de maio de 1926.

Pela lei n.º 1.658, de 3 de setembro de 1924, foi concedida á Camara de Tomar a garantia de juro de 9 % para o empréstimo de 6.000:000\$00 a realizar com o objectivo da construção e estabelecido que a construção e exploração ficariam a cargo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Entretanto, tendo-se verificado que, esgotados os recursos do empréstimo sem se completar a construção, esta carecia ainda de cerca de 2.500:000\$00 e que, não só para isto como para a propria anuidade do empréstimo, faleciam á Camara os necessarios recursos e a propria possibilidade de os angariar, o Governo, pelo decreto n.º 14.865 de 3 de janeiro de 1928, assumiu a responsabilidade de, pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, solver — a titulo de empréstimo a amortisar pelos lucros da exploração — os encargos não liquidados da construção e os decorrentes do empréstimo.

O caminho de ferro da Lamarosa a Tomar (podendo, talvez, considerar-se desde então como uma linha complementar construída por conta do Estado) foi aberto á exploração em 24 de setembro de 1928.

Deve, porém, acrescentar-se que a situação «de jure» da linha em referencia como linha do Estado não está perfeitamente definida; entretanto, considerámo-la assim, para o méro efeito da sua localização neste trabalho, até que definitivamente a identifique a comissão para tanto nomeada por portaria de 9 de abril de 1930.

CAPITULO II

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

(2.464,098 kms. de v/l em exploração) ¹

LINHAS PROPRIAS

I — PRIMEIRA FASE

Linhas do Leste e Norte

(67,700 kms. de v/l)

O primeiro passo para a construção dos caminhos de ferro entre nós data de 1845, com a celebração do contracto entre o Governo e a «Companhia das Obras Publicas de Portugal», cujos estatutos haviam sido aprovados em 1844 e cujo objectivo era o de estabelecer e melhorar as vias nacionais de comunicação; no contracto em referencia incluía-se a clausula da construção do caminho de ferro de Lisboa á fronteira (19 de abril de 1845).

As lutas politicas de 1846 fizeram gorar esta tentativa, limitado o esforço da Companhia á reparação de alguns kilometros das precarias estradas de então.

Quando a calma politica se acentuou, a ideia do caminho de ferro á fronteira foi renovada e a proposta (então feita) de Hardy Hislop para a construção de Lisboa á fronteira de Badajoz provocou, em 18 de julho de 1851, a nomeação de Garrett, Larcher, o Barão da Luz e Lobo d'Avila para apreciarem a dita proposta; do trabalho da comissão resultou a elaboração, em 20 de outubro de 1851, das notaveis bases do concurso para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarem e daqui á fronteira espanhola.

Sob a inspiração de Fontes (então ministro da Fazenda), o concurso abria-se em 6 de maio e encerrava-se em 31 de julho de 1852, tendo concorrido Patrick Horste, Morton Peto, e o mesmo Hardy Hislop, agora representando a «Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal», á qual se adjudicou provisoriamente com a garantia de juro de 6 %.

Em 30 de agosto de 1852 criava-se o Ministerio das Obras Publicas, Comercio e Industria, do que resultou notavel impulso ás iniciativas de fomento nacional e, portanto, de caminhos de ferro.

Em 9 de dezembro do mesmo ano entregava Hardy Hislop ao governo o projecto do engenheiro Rumball, relativo ao trôço de Lisboa a Santarem, que partia do largo do Intendente e ligava ao tráfego fluvial por um ramal de Chelas a Xabregas; em 3 de fevereiro de 1853 era aprovado o projecto, mas fazendo partir a linha do Cais dos Soldados.

(Continua)

¹ Exclue-se do total a linha de Cascais, por não ser explorada actualmente pela C. P.

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

Deu-nos há dias a honra da sua visita a direcção do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, representada pelos srs. José Geraldo Lopes, tesoureiro; José Girardi, 1.º vogal efectivo da Direcção; Frederico

Em nome da Direcção, falou o sr. José Geraldo Lopes, que endereçou palavras de homenagem e de vivo agradecimento ao director da Gazeta sr. Carlos d'Ornelas cujas qualidades pôs em elogioso destaque



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: José Geraldo Lopes, tesoureiro — José Girardi, 1.º vogal efectivo da Direcção — Frederico Martins, 2.º vogal efectivo da Direcção — João Duarte Vitorio, membro da Comissão de Construção.

Martins, 2.º vogal efectivo da Direcção e João Duarte Vitorio, membro da Comissão de Construção.

Vieram êstes ferroviários à redacção da Gazeta agradecer as referências que aqui se têm feito ao desenvolvimento da simpática e prestante instituição à benéfica acção por ela exercida no meio ferroviário e ao esforço enorme que pelos seus dirigentes têm sido dado ao progresso do Grupo que de ano para ano se têm acentuado.]

tendo oferecido ao director da Gazeta, em cumprimento duma deliberação tomada em assembléa geral, uma bela fotografia, lindamente emoldurada, duma locomotiva moderna.

O sr. Carlos d'Ornelas agradeceu, em palavras comovidas, a homenagem que lhe era prestada, afirmando a simpatia que lhe merece o Grupo Instrutivo que poderá contar sempre com as colunas da Gazeta para o registo dos progressos da utilíssima instituição.

Orfanato Ferroviário

Continúa a comissão iniciadora dêste Orfanato nos seus activos trabalhos para levar a bom termo o nobre e altruístico projecto da instalação de um Orfanato para os filhos dos ferroviários.

nosso país uma casa para recolher todos aqueles que desamparados por perderem os seus pais encontrem uns momentos de conforto donde possam sair bons chefes de família e demonstrar que a educação que



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: Joaquim dos Santos, presidente — Julio Martins de Araujo, factor de 2.ª classe, secretário geral da comissão do Orfanato dos ferroviários — Pedro dos Santos Rodrigues, 1.º secretário — Napoleão dos Reis, 2.º secretário da comissão — Raimundo Geraldo de Oliveira, tesoureiro — José Marques, 2.º tesoureiro — Raúl Soares Pais, 1.º vogal.

Esta comissão constituída por ferroviários veio à "Gazeta" para nos agradecer algumas notícias de propaganda que fizemos e pedir-nos para que dentro de possível fassâmos vêr aos ferroviários de Portugal que é absolutamente indispensável que tenhamos no

possuem mercê do Orfanato devem a êsse grupo de denodados rapazes que cheios de fé e de entusiasmo conseguiram fazer na nossa terra o amparo da família ferroviária, dando assim um grande exemplo digno de ser seguido.

O REGIMENTO DE SAPADORES

DE

CAMINHOS DE FERRO

Por CALADO RODRIGUES

Fotos de MENDES DA COSTA

V

O Batalhão em França

CONTINUAÇÃO

Nossa Senhora de Bibucourt

Quando da primeira vez visitei o historico quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro, na colheita de impressões para estas crônicas, vi, ao cimo da escada que dá acesso ás dependências do comando, uma imagem de Nossa Senhora, escultura de aspecto primitivo, em madeira escura, sobre uma peanha da mesma madeira. Imagem e peanha, se alguma coisa tem de notavel, é apenas a singeleza, a ingenuidade com que o artista trabalhou a madeira. Mas é precisamente a essas imagens assim, singelas, ingenuas, quasi toscas, que os meus olhos e o meu espirito mais se prendem. E' perante essas imagens assim, feitas ha muitos seculos, que a minha fé se enternece mais, se torna mais humilde, mais simples, uma fé infantil. Humilde, simples, infantil, como a arte que trabalhou na madeira aquela imagem de Nossa Senhora. Uma fé infantil, simples, humilde, como eu fantasio que seria o artista ignorado que a fez.

Ha, espalhadas pelos templos maravilhosos de todo o mundo, e muitas vezes quasi ignoradas em templos pobres de pobres terras, verdadeiras preciosidades de escultura e de pintura. Imagens que parecem viver, que parece vão responder ás suplicas das gentes que em frente delas se ajoelham e oram. Nossas Senhoras que olham as grandezas do ceu ou as misérias da terra, que erguem as mãos em suplica ou as estendem em benção ou as juntam em prece,

que meditam, ou rezam, ou sorriem ou choram, que põem os pés sobre uma nuvem que os anjos erguem ou esmagam com eles uma serpente, que teem nas mãos um roçario ou um escapulario ou os raios esplendentes das graças ou Jesus Christo pequenino.

Os Rafael, os Miguel Angelo, os Cellini, e todos os pintores, os escultores, os cinzeladores, que, antes e depois deles, tem servido o esplendor do Christianismo, esgotaram a imaginação e a arte, pintando, esculpindo, cinzelando todas as grandezas, todas as suntuosidades, em mantos maravilhosos, em tunicas esplendidas, em pedrarias magnificas, nas atitudes expressivas da especção, da graça, da dôr, do triunfo, e fizeram maravilhas, autenticas maravilhas.

Perante elas me extasio numa admiração funda por esses artistas mas em frente de imagens como aquela que eu vi no quartel de Sapadores de Caminho de Ferro, eu sinto uma impressão mais forte, mais funda.

Em frente daquelas imagens artisticas, suntuosas, magnificas, a minha fé acorda para se vestir de erudição, de orgulho pela arte dos homens, de espirito critico. Em frente de imagens como as outras, como essa Nossa Senhora rudemente esculpida em madeira escura, despida de pinturas, nua de artificios, a minha fé acorda para se desprender mais de vaidades, para se robustecer mais na humildade,



Um Christo mutilado

para se tornar mais singela, mais simples, mais infantil, mais pura, enfim. Assim, quedei-me em frente dessa imagem e, de cada vez que a olhava, nela se prendiam os meus olhos e a minha alma. D'onde vinha essa influencia que me prendia os olhos e a alma a uma imagem de tão singelo lavor?

Das preces que para ela haviam subido dos labios ou do pensamento de dezenas de gerações, durante seculos? Talvez. O que sei é que pedi licença para a fazer fotografar e procurei saber a sua historia.

Contou-ma o sr. major Joaquim Abranches e a seguir a dou.

*

«Quere então que lhe conte a historia daquela imagem de madeira, da Virgem Maria, que está no Quartel do Regimento de Caminhos de Ferro?

Pois eu lha conto, e verá que é interessante.

Quando assumi o commando da 3.^a companhia do Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro, em Cascais, foi nomeado ferramenteiro da

Nossa Senhora de Bihucourt

companhia o 1.^o cabo n.^o 309 que, como ele insistentemente dizia, — «graças a Deus era ateu» —.

O homem pertencera a uma associação qualquer e dela trazia o inveterado costume de discursar, o que lhe grangeou a fama de «letrado», entre os soldados da companhia.

Falou sempre e infatigavelmente durante toda a viagem por mar de Lisboa até Brest, bem como durante aquela interminavel viagem de comboio desde Brest ao «front», só lhe afrouxando a loquacidade em Romescamps, quando ao lado do nosso comboio parou um outro vindo da frente, cheio de feridos, alguns em estado lamentavel,

E quando ás 2 horas do dia 6 de maio de 1917, fomos despejados na gare de Bihucourt, perto de Bapaume, no Somme, numa noite escura como breu, sob um bombardeamento infernal, de todo se sumiu a voz do nosso ferramenteiro.

Atravessadas rápidamente as ruínas do que fôra Bihucourt, percorrido um pequeno lanço duma esburacada estrada coberta com aquela pegajosa lama do Somme, chegamos a um campo semeado de sepulturas, onde, ao abrigo de simples panos de tenda, nos instalamos sob uma chuva impertinente

e sem que por um momento afrouxasse aquele terrível bombardeamento.

Madrugada de iniciação, de anciedade, inesquecível!

Estavamos no «front»!

Na região que nos dava a impressão de ter sofrido um cataclismo cósmico, havia destroços de toda a ordem.

Foi entre eles que encontramos a imagem de madeira da Virgem Maria que existe no Quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro e bem assim um Christo de ferro que possuo, a que falta o braço direito, o que notamos se dera igualmente em quantas imagens de Christo por ali viamos, e de que ha uma outra em Lisboa, na posse dum engenheiro que foi oficial na minha companhia.

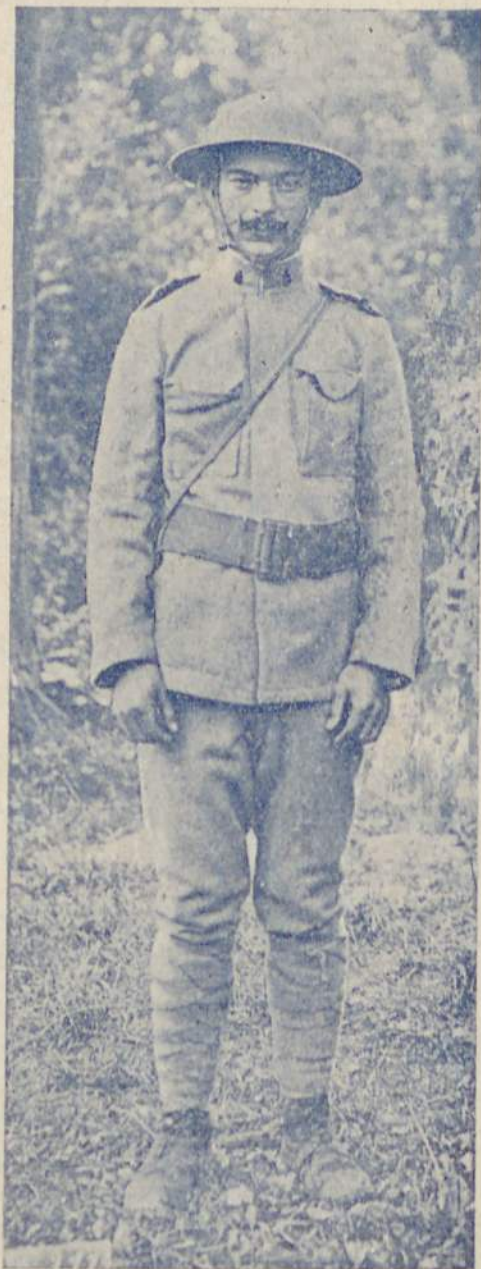
A imagem da Virgem foi entregue aos cuidados do nosso ferramenteiro que, não obstante ser — «ateu graças a Deus» — a limpou com todo o cuidado e dela passou a tratar com todo o carinho, tendo-a sempre na barraca e depois no vagão onde se guardava a ferramenta e em que ele ficava também.

Verificamos depois, que á medida que o perigo aumentava, redobrava os seus cuidados com a imagem, e, a certa altura, já declarava, para quem o queria ouvir, que era graças á protecção daquela imagem que se devia a boa sorte que o protegia e a toda a companhia.

E a sua fé aumentou, a partir daquela noute em que durante um ataque dos aeroplanos inimigos, uma das bombas atingiu o nosso vagão da ferramenta, dentro do qual, além do ferramenteiro, se encontravam mais dois soldados.

O vagão saltou para fóra da linha ferrea, sendo atravessado pelos estilhaços que o deixaram em mau estado, e, com grande espanto nosso, quando para ele correremos afim de prestarmos socôrro ás praças que nele estavam, as encontramos vivas: o ferramenteiro, 1.^o cabo n.^o 309 Ernesto Serra, estava ferido num pé por um estilhaço; o soldado n.^o 355 Francisco da Silva, estava ferido na cabeça e tronco, e o soldado n.^o 145 absolutamente ileso!

Simplemente extraordinario!



O cabo ferramenteiro
Ernesto Serra

Graças aos cuidados que o nosso ferramenteiro dispensou á imagem da virgem, a quem attribuia a sua salvação e a dos seus dois camaradas, foi ela sempre salva em todas emergencias dificeis, como a do dia 9 de Abril de 1918,—data memoravel para o Corpo Portuguez em França e para a nossa 3.^a companhia, que nesse dia ganhou 6 cruces de guerra e 12 louvores,—e trazida para Portugal».

*

Ahi fica a historia interessante de Nossa Senhora de Bihucourt, dessa Nossa Senhora que desde 6 de Maio de 1917 vive com a unidade de Sapadores de Caminhos de Ferro e que, atravez do relato do sr. major Abranches, nos revela a necessidade imperiosa da fé, a sua existencia nas almas apesar de todas as negações e a força com que ela surge irreprimivel, dominadora, na ocasião oportuna, mesmo nas almas mais atravancadas pelas audacias do racionalismo.



BELVER — A vila e o castelo

Mas, não deixa tambem de ser curioso o que vou contar.

Quando o sr. major Abranches me contou a historia de Nossa Senhora de Bihucourt, não fiz reparo de maior no nome do cabo ferramenteiro, Ernesto Serra. Fiz esse reparo depois, e averigui que o Ernesto Serra era da minha aldeia, de Belver.

Era, porque já morreu.

E a viuva com quem estive ha pouco tempo e me cedeu o retrato que publico reproduziu-me tal como fica contada a historia de Nossa Senhora de Bihucourt que ele contara varias vezes.

E que a fé em Nossa Senhora de Bihucourt continuou a viver nele, demonstra-o o facto de ter em projecto, que a morte não lhe permitiu realizar, uma visita a Lisboa com a mulher para visitarem a Nossa Senhora que ao seu cuidado andara entregue e que o protegera durante a guerra.

Uma das fotografias que acompanham esta cronica é a da antiga vila de Belver, dominada pelo seu castelo construido pela Ordem do Hospital no tempo de D. Sancho I, que hoje pertence ao Ministerio da Guerra e que, lastimavelmente, se encontra transformado em cemiterio onde está sepultado o Ernesto Serra.

Aproveito mais esta ocasião para chamar a atenção dos poderes publicos, e especialmente do Ministerio da Guerra, para a conveniencia que haveria em se promover a remoção do cemiterio para outro local. Feita essa remoção, devia o castelo ser reparado, podendo fazer-se nele a instalação de qualquer serviço militar, por exemplo de assistência aos combatentes.

Ha nesse castelo uma capela com preciosa obra de talha, em madeira escura como a da imagem de Nossa Senhora de Bihucourt, capela doada pelo infante D. Luiz, filho de D. Manuel.

Resolvida aquela adaptação, que bem ficaria lá, no enquadramento artistico da capela, na terra do seu guardião, a imagem de Nossa Senhora de Bihucourt!

No proximo numero :

O regimento depois da guerra.

Gazeta dos Caminhos de ferro

Faltando a um nosso assinante o n.º 985 desta Revista referente a 1 de Janeiro de 1929, rogamos a quem o tiver o envie a esta redacção, indicando qual o preço porque o devemos pagar.

Mapas

A Direcção Geral do Instituto Geografico e Cadastral enviou-nos um exemplar da planta do concelho de Cuba, que é um magnifico trabalho no genero. Agradecemos a oferta.

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

A situação dos caminhos de ferro em Hespanha

UMA ANALISE DA SUA SITUAÇÃO DESDE A DEMISSÃO DE PRIMO DE RIVERA
AOS ACTUAES ACONTECIMENTOS DA IMPLANTAÇÃO DO NOVO REGIMEN

O correspondente de Madrid do importante órgão ou revista ferroviaria londrina, a «Railway Gazette», revista que prima pela variedade de noticias que sempre traz a lume; publicou no numero referente a 24 de Abril passado, um interessante artigo, dando conta da situação dos caminhos de ferro em Hespanha, desde a demissão do governo de Primo de Rivera até ao actual momento da implantação da república no paiz visinho.

Este artigo merece ser transcrita nas colunas da «Gazeta», não só em virtude da actualidade que representa, como por exprimir ideias que poderão muito bem interessar os leitores desta publicação. Portanto o que seguirá é uma tradução do referido artigo do correspondente de Madrid.

«De todos os problemas que a Ditadura em Hespanha legou aos governos que lhe sucedem, não é de menos monta a solução do problema dos caminhos de ferro. Não é justo que se atribua a origem do problema ao governo da ditadura, comquanto que se possa atribuir-se-lhe a falta de lhe ter dado uma solução adequada. Nem será o problema, uma consequencia da guerra. Os caminhos de ferro em Hespanha foram construidos, nos primeiros tempos de construção, por empresas particulares, auxiliadas pelo Estado, com direitos de monopolio e garantias de juro, emquanto que as tarifas e preços eram fixados em certos maximos para cada caso; as concessões sendo de 99 anos, findos os quaes as linhas são resgatadas.

Os defeitos deste sistema estão agora patentes, desde ha muitos anos. A garantia de juro provou-se ser uma concessão sem valor, em virtude de o capital de uma companhia prospera não poder ficar sempre o mesmo e portanto os caminhos de ferro espanhoes estão e tem estado durante anos, sobrecarregados com uma enorme divida captiva, o juro da qual absorvendo quasi por completo a totalidade das receitas liquidas. A dificuldade de se fixar antes da construção e para todo o tempo, uma escala imovel de tarifas maximas, sem a flexibilidade necessária para ir ao encontro das mudanças geraes e mundiaes, complica bastante o problema e por ultimo, o monopolio pouco valor tem agora, desde que o Estado por si tem auxiliado um concorrente formidavel com as boas estradas, para as quaes tem sido desviado muito trafego ferroviario.

O periodo da guerra

O problema de transportes ferroviarios em Hespanha revestiu acuidade em Hespanha durante 1918, quando os custos de mão d'obra e de combustivel cresceram desordenadamente, mas em lugar de se ter adoptado a solução obvia e permitir-se um augmento de tarifas, como em todos os outros paizes europeus, o governo de então fugiu a essa solução e inaugurou um sistema de adeantamentos financeiros ás companhias. Este paliativo que está provado ser mau tanto em teoria como na prática, desde que significa fazer pagar á nação, ou ao paiz inteiro um serviço que deveria ter sido sustentado pelos que se utilizam dos caminhos de ferro, fez com que a solução do problema fosse dupla-

mente difficil. E' verdade que estes adeantamentos eram supostos serem pagos pelas companhias, mas isto poder-se-ha chamar uma colocação «duvidosa», e entretanto o Estado tem a seu crédito nada menos de 463 milhões de pesetas no que respeita a este capitulo de adeantamentos. Ao mesmo tempo, as companhias encontram-se incapazes de pedir emprestado novos capitales, não só pela grande quantidade de encargos já existentes, mas igualmente pelo periodo de concessões a decorrer (em muitos casos só 30 anos) ser pouco para permitir o resgate.

O Estatuto de 1924

Quando em 1923, a ditadura subiu ao poder, o problema dos caminhos de ferro pareceu, a estes homens bem intencionados, no entusiasmo do momento, ser de facil solução. Não havia o Parlamento para entravar as questões e ao novo Conselho Superior de Caminhos de Ferro foi confiada a missão de preparar a revisão do Estatuto. Este foi promulgado em Julho de 1924 e está ainda em vigor, apesar de as suas clausulas não serem cumpridas. O Estatuto de 1924, comquanto tivesse sido promulgado pelo Directorio Militar, não é da autoria deste governo, sendo na verdade uma nova edição do Projecto de Lei de Maura de 1922. A sua característica principal é a formação de um consorcio entre o Estado e as Companhias, sob o qual o Estado financia prolongamentos de linhas e melhoramentos, emquanto que as tarifas são ajustadas para cobrir as despesas de exploração, encargos financeiros e o juro do capital reunido das duas partes contratantes, o lucro liquido sendo dividido entre as companhias «pro rata» com o capital colocado.

Dinheiro do Estado

Uma das condições do novo estatuto e sem duvida a mais importante de todas, foi cumprida pelo Estado: é a clausula que diz respeito ao fornecimento de capital para prolongamentos e melhoramentos. Um emprestimo especial de «Caminho de Ferro», foi autorizado em Decreto de Julho de 1925, como em suprimimento extraordinario fóra do orçamento ordinario, num montante de 2.600 milhões de pesetas; a primeira emissão, por Decr. de 7 de Outubro desse ano, sendo ao juro de 5% e as emissões posteriores ao juro de 4 1/3%. As emissões deste emprestimo eram administradas por uma repartição creada para esse fim, a «Caja Ferroviaria», que foi dissolvida pelo governo de Berenguer, o ano passado e a sua missão está agora confiada ao Ministerio de Finanças. Ao todo, 1,300 milhões do total foram emitidos até agora, o juro representando uns 60 milhões ao ano. Ha ainda portanto outros 1.300 milhões a emitir. Da importancia em circulação, nada menos de 937.367.016 pesetas foram empregadas até ao fim de Outubro do ano passado, em novas linhas e prolongamentos; tendo a Companhia do Norte beneficiado desta soma 363.670.000 e a de Madrid, Zaragossa e Alicante a quantia de 375.500.000.

Novos caminhos de ferro

O plano ambicioso do governo da Ditadura de Primo de Rivera era de capitalisar a verba destinada a obras publicas, do orçamento nacional durante um periodo de anos a seguir, mas esta ideia não era original, porque esta ideia de capitalisação formava uma parte do projecto do senhor La Cierva, ministro de um governo anterior, havia 4 anos. Seja como fôr, o serviço defeituoso efectuado então pelos caminhos de ferro e as dificuldades experimentadas pelas companhias, como atraz se disse, para se procurarem capital, justificou em certa medida o empréstimo de «Caminhos de Ferro» e a despesa de 900 milhões, conforme já ficou explicado. Foi aqui, todavia, que os planos da ditadura ficaram muito aquém da realidade. Arranjaram a despesa destas grandes quantias ou antes encararam-na, com optimismo, sem atenderem o pagamento de juro e de amortização por meio da tarifa, a revisão da qual é uma parte essencial do Estatuto.

Ainda mais o Conde de Guadalhorce, ministro das Obras Publicas, autorizou a construção, pelo Estado e com o dinheiro conseguido pela «Caja Ferroviaria», de um grande numero de novas linhas, a construção de muitas das quais já foi sustada, porque considerou se ser extremamente duvidoso, se realmente estas linhas são necessarias ou se serão no futuro fontes de receita. Nada menos de 142 milhões de pesetas foram já pagas a uma unica companhia como garantia de juro do custo da construção do chamado caminho de ferro de Santander ao Mediterraneo. Ao todo, perto de 668 milhões já foram pagos para a construção de novos caminhos de ferro, alguns dos quais, devemos dizer com franqueza, parecem não ter outro fim, senão de preencher os espaços em branco do mapa das linhas ferreas.

No proximo artigo, tratar-se-ha do sub-titulo «O auxilio e os adeantamentos financeiros» com que o citado correspondente de Madrid continua a sua análise á situação dos caminhos de ferro de Espanha.

Ribalonga, Maio de 1931.

Visconde d'Alcobaça

P. S.—Por motivos extranhos á minha vontade, não me tem sido possível colaborar nos ultimos numeros da Gazeta.

Acresce a circumstancia de ter estado ausente em Sevilha na primeira semana de Abril, para assistir ás tradicionais festas da Semana Santa e cujos topicos de viagem conto, em breve, poder narrar nesta conceituada revista.



PARTE OFICIAL

Ministério do Comércio e Comunicações

Decreto n.º 19:718

Apresentou a comissão nomeada por portaria de 15 de Novembro de 1930, para averiguar das possibilidades de remodelação de tarifas e das causas de retraimento e afastamento de tráfego das linhas do Estado, o seu relatório favorável á unificação do regime tarifário aplicado nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e segundo normas que ela propuzera.

Deve essa medida, que vem sendo reclamada pelos representantes das forças económicas, visar a atingir os seguintes objectivos:

a) Unificação das taxas, mercê de reduções nas das rédes do Estado que as aproximem do nível tarifário actual em prá-

tica na réde privativa daquela Companhia, bem como das condições de aplicação geral em toda a réde;

b) Réde única na aplicação de tarifas;

c) Protecção às mercadorias pobres e ao tráfego a grandes e a muito pequenas distâncias e àquelas em que há concorrência doutro meio de transporte;

d) Simplificação do processo de taxar e sua fácil fiscalização pelo público.

Pode uma tal modificação produzir inicialmente uma baixa de receitas, embora com todas as probabilidades de rápida compensação.

A probabilidade desta baixa fez com que o Governo não efectivasse desde logo as providências aconselhadas pela comissão, porquanto se desenhavam já na exploração ferroviária sintomas de outras dificuldades que importava observar cuidadosamente antes de provocar o agravamento das condições de vida de tam importante ramo da actividade nacional.

Como era de esperar, a crise económica geral tem tido um dos seus mais importantes reflexos na exploração dos caminhos de ferro. E assim já noutros países tem sido necessário agravar os preços dos transportes ferroviários e suprimir serviços, para de certo modo obviar à deminuição de receitas constatada na sua exploração, tendo sempre em vista aliviar os encargos a incidir sobre o Erário, pois devem elles ser suportados principalmente por aqueles que utilizam os serviços ferroviários ou nêles exerçam a sua actividade.

Também nas emprêsas ferroviárias portuguesas vem notando-se uma deminuição sensível de receitas desde 1929, deminuição que se tem acentuado no corrente ano, a ponto de, no montante apurado até agora pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, considerando o conjunto das rédes que administra, se observar uma baixa computada em cêrca de 14 por cento relativamente às receitas de igual período do ano anterior.

Procura a referida Companhia reduzir as suas despesas por uma série de medidas que já começou a executar, a que se seguirão outras que as circunstâncias aconselharem, as quais não deixarão de determinar economias importantes, mas no emtanto bastante inferiores à avultada baixa de receitas prevista para o ano corrente.

Impõe-se por isso, como providência transitória, uma elevação de tarifas que habilite a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não a suportar os efeitos da crise dominante, mas a compensar a baixa de receita que vier a resultar da aludida unificação, aliás os serviços prestados ao público teriam de sofrer consideráveis restrições, que não deixariam de ferir gravemente a economia nacional.

Por isso o presente decreto estabelece, a titulo transitório, a cobrança de um adicional, que, atendendo à referida compressão de despesas, deve facultar à emprêsa os recursos indispensaveis para assegurar a respectiva exploração.

Para êsse efeito tomou-se como base o resultado da exploração em 1929, anos em que, tendo sido relativamente equilibradas as condições financeiras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o saldo da conta de exploração é contudo o mais baixo dos seis exercicios até aquele ano, inclusive.

Simultaneamente entende o Governo ser oportuno unificar as tarifas em condições de iniludível beneficio para o público, compensando-o da elevação tarifária transitóriamente autorizada, sendo certo que esta unificação há-de permitir economias na vida administrativa da emprêsa, melhorando os resultados finais da sua exploração.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto com força de lei n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º É autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a proceder, dentro do prazo de quatro me-

ses, à unificação das tarifas das redes ferroviárias por ela exploradas, segundo uma fórmula estabelecida de harmonia com as normas pela mesma Companhia apresentadas à comissão nomeada por portaria de 15 de Novembro de 1930, e que venha a ser aprovada pelo Ministro do Comércio e Comunicações com prévio parecer da Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, da Direcção Geral e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 2.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses cobrará, a partir da publicação deste decreto, nas redes ferroviárias por ela exploradas um adicional de 10 por cento emquanto as suas receitas brutas forem inferiores às de 1929.

§ 1.º Este adicional incidirá sobre todas as cobranças de tráfego, com excepção das de bilhetes de tranvias, e das relativas ao transporte de batatas, frutas, hortaliças, legumes verdes, adubos, fungicidas e insecticidas.

§ 2.º Destina-se este adicional à rede em que fôr cobrado, e se houver excedente em relação à cobrança de 1929 deverá o mesmo ser aplicado a completar as receitas de outras redes actualmente exploradas pela mesma Companhia, se elas tiverem sido inferiores às cobradas em 1929.

§ 3.º Se dentro do prazo e nos termos estabelecidos no artigo 1.º não estiver efectuada a unificação tarifária, cessará imediatamente a cobrança do adicional constante do artigo anterior e seus parágrafos.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 1 de Maio de 1931. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — Júlio Alberto de Sousa Schiappa de Azevedo — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.*

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado

Decreto n.º 19:711

Solicitou a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a aplicação á linha férrea do Vale do Tâmega das disposições do decreto n.º 19:503, de 24 Março último, que mandou considerar transitóriamente independentes, para efeitos do disposto na tarifa de despesas acessórias, quanto ás operações de transmissões, as linhas do Vale do Corgo e do Sabor;

Tendo-se constado que a exploração da linha do Tâmega tem sido deficitária e que os *deficits* não provêm de menos cuidada economia e zelo na administração, factos estes que colocam a referida linha em condições iguais ás do Corgo e do Sabor, sendo portanto de equidade dar-se-lhe tratamento igual ao adoptado para com aquelas, tanto mais que os respectivos organismos administrativos são de parecer favorável ao pedido no que se refere á economia regional;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de toda as Repartições.

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

Artigo único. São tornadas extensivas á linha do Vale do Tâmega as disposições do decreto n.º 19:503 de 24 de Março do corrente ano.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o

conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 7 de Maio de 1931. — ANTÓNIO ÓSCAR LE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — Júlio Alberto de Sousa Schiappa de Azevedo — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.*



Caminhos de Ferro Portugueses

Assembleia Geral Ordinária dos srs. Accionistas

Nos termos dos Artigos 31.º e 39.º dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinária dos srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Acções, segundo os preceitos do Art. 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação Central do Rossio, 1.º andar, no dia 27 de Junho próximo futuro, pelas 15 horas.

ORDEM DO DIA

1.º — Conhecimento das Contas respectivas ao Exercício de 1930, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas Contas;

2.º — Apreciação de quaisquer propostas dos srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art. 38.º dos Estatutos;

3.º — Eleição de dois Vogais do Conselho de Administração, nos termos do Art. 13.º, dos mesmos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o mesmo Artigo;

4.º — Eleição de dois Vogais do Conselho Fiscal, nos termos do Art. 24.º dos ditos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo;

Para os srs. Accionistas poderem tomar parte nesta Assembleia, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 28 de Maio corrente, inclusivé, e as *Acções ao portador* ter sido depositadas até às 15 horas do dia 12 do mês de Junho próximo futuro;

Em Lisboa — Na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na casa bancária Fonsecas, Santos & Viana;

No Porto — Na Filial do Banco Nacional Ultramarino;

Em Paris — Nas caixas do Comité da Companhia; e nas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; do Banque de Paris et des Pays-Bas; e do Banque Franco-Portugaise d'Outremer.

Os documentos legais estarão patentes no Serviço de Contabilidade Central da Companhia, desde 12 do mês de Junho próximo futuro.

As cartas de admissão à Assembleia Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao portador.

A Assembleia constitui-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 27 de Maio de 1931.

O Presidente da Assembleia Geral

António Judice Bustorff Silva

A instrução teórica e técnica dos empregados dos

CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES

(Continuação da pág. 210)

O ensino professa-se em forma de conferencias com as subseqüentes discussões. De vez em quando fazem-se exercícos praticos e excursões para visitas a instituições ferroviarias ou empresas particulares. Cada grupo escolhe um guia que vele pelos interesses dos colegas e colabore na vigilancia para a regularidade da visita.

Segundo as conveniencias, realisam-se conferencias entre o director da escola, os professores e os guias, sobre assuntos de ensino. Não ha exames finais. Nos documentos pessoais será anotado o relativo á visita da escola.

As escolas centrais

Agora não se trata duma escola especial como a de principiantes ou a de administração mas dum grande edificio dotado de salas de conferencias, postos e utensilios de instrução, amostras, colecções, bem como dormitórios e refeitórios para 50 a 100 alunos. Nesta escola dão-se lições comuns aos principiantes de varias Direcções ferroviarias, de maneira que estas podem evitar escolas de principiantes para certos grupos de empregados, conseguindo-se um aproveitamento favoravel dos professores e dos institutos.

Até agora, os Caminhos de Ferro Alemães teem tres destas escolas centrais, em Hanau, perto de Frankfurt do Mein, em Freimann, perto de Munich e em Braudeburgo, perto de Berlim.

Nesta ultima, por exemplo, ha uma sala grande para o ensino de quanto se refere á superestrutura, outra para a tecnica de corrente de pequena voltagem e de protecção, um posto de manobra com uma instalação exterior muito ampla, outra sala de ensino para 40 alunos e outra, muito grande, que contem uma colecção de aparelhos dos serviços de circulação, de maquinas de tracção e de oficinas.

Os postos de ensino dão ao empregado a possibilidade de se exercitar no manejo dos aparelhos e de adquirir uma pratica que jamais poderia alcançar no serviço normal devido ás suas occupações.

Na escola central de Brandeburgo, por exemplo, os principiantes do serviço de circulação aprendem todos os metodos de trabalho possiveis na pratica, em varios postos cuja disposição corresponde exactamente ás condições praticas. Outro posto de ensino é destinado a condutores de carruagens automotoras e quasi todas as Direcções de Caminhos de ferro possuem uma estação de manobra para fins de instrução.

Nestas condições, pôde reduzir-se consideravelmente o periodo de instrução, factor este que constitue a grande importancia do ensino sistematico.

No serviço ferroviario alemão este metodo tem

tido efeitos praticos, segundo se depreende da seguinte prescrição official:

«Se se trata de principiantes para as carreiras de assistente de serviço e assistente com frequencia da escola normal de Hanau, abreviar-se-ha o periodo de instrução previsto nas prescrições respectivas, de maneira que para os assistentes de serviço se reduz de 10 a 8 mezes e para os assistentes de 12 a 10 mezes.

Se ha necessidade de instruir principiantes para as carreiras de revisores de bilhetes, revisores de trens, empregados para serviço de manobras e agulheiros, dar-se-lhes-ha tambem a instrução necessaria na escola central efectuando uma redução do tempo de preparação pratica.»

E' sabido que a Companhia dos Tranvias de Berlim tem feito uso de instituições analogas com tão bons resultados que o tempo da instrução tem podido encurtar-se em 40 % e mais.

Cada uma das escolas centrais dispõe de bons modelos, mapas, quadros, aparelhos de projecção, etc. Para o excelente resultado da instrução, contribuem tambem os livros didaticos publicados por uma casa editora expressamente fundada para este fim, a «Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn (Berlim)». Para o mesmo fim serve uma revista didatica, «Der Eisenbahnfachmann», (Casa editora H. S. Hermann, Berlim), que publica bons artigos e problemas de exames para estimular os empregados a continuarem a instrução propria. A revista e os livros acima indicados, teem-se acreditado tambem fóra da Alemanha.

Com as escolas colaboram intimamente os tres laboratorios psicotecnicos dos Caminhos de Ferro, em Berlim-Grunewald, Munich e Dresde. Desde 1921 foram examinados nestes laboratorios mais de 70.000 individuos para comprovar as suas qualidades psicicas. Estes laboratorios ocupam-se não só de exames relativos á colocação mais apropriada dos aspirantes, mas tambem dos processos de ensino sob o aspecto das bases psicotecnicas.

II

Conferencias obrigatorias

Fazemos distincção entre *informações tecnicas* e *conferencias de serviço*. As *informações tecnicas* servem para a instrução complementar dos empregados e para aumentar a sua capacidade, isto é teem que consolidar os conhecimentos referentes ás prescrições e instituições.

Ao mesmo tempo tendem a fomentar a compreensão da maneira de actuar dos restantes sectores do serviço. As *conferencias de serviço* teem por objecto informar os empregados dos acontecimentos e instituições locais para assegurar o desenvolvimento perfeito do serviço local. Pelas informações tecnicas explicam-se temas didáticos limitados, em fórmula de discursos, enquanto que nas conferencias de serviço

se discutem os factos do serviço corrente. As informações técnicas abrangem todos os ramos de serviço técnico e administrativo.

Todos os empregados, seja qual fôr a sua idade, tomam parte nas lições destinadas á sua categoria participando delas também todos os principiantes e operarios que para o serviço careçam dessa instrução, como, por exemplo, os operarios provisoriamente occupados em um ou outro serviço reservado aos empregados.

Os empregados dos serviços externos devem assistir ás lições pelo menos 12 vezes por ano, podendo contar-se como tais também as conferencias de serviço.

Cada conferencia é seguida duma discussão sobre o tema que se versou.

Para as *informações técnicas* utilizam-se também *carruagens especiais* que se empregam como locais de ensino e tem colecções de aparelhos e outros objectos de serviço, usando-se nas estações em que não ha salas apropriadas para as conferencias.

Estas carruagens-escolas servem também para o caso em que se careça de instrução rapida do pessoal relativa a inovações técnicas e de organização importantes para cuja compreensão se necessitam modelos ou reproduções.

Explicando os assuntos de que se trata (tambem por meio de projecções ou películas, cinematográficas) pôde economisar-se com a carruagem-escola muito tempo e evitar-se muitos incómodos.

Nas grandes estações, estas carruagens podem circular até á proximidade dos grupos de operarios e empregados dispersos por toda a area das mesmas de maneira que aqueles não perdem o seu tempo com largos percursos além de que, adaptando-se ás condições de serviço, podem aproveitar-se os intervalos.

III

Ensino voluntario

Os Caminhos de Ferro Alemães fomentam também as tendencias dos seus empregados e operarios para completarem a sua instrução fóra da do serviço.

Em geral, as medidas relativas a esta instrução estão reservadas aos Sindicatos técnicos e de outra indole destas categorias, muitas vezes em colaboração com a Administração. Assim, por exemplo, os Caminhos de Ferro Alemães apoiam a União de Escolas Técnicas dos Caminhos de Ferro Alemães que tem escolas em mais de 40 cidades.

A Administração fêz um contracto com esta União relativa a locais apropriados, meios didáticos e viagens dentro de certos limites. Estas escolas constituem um complemento muito importante, sobretudo para o ensino de serviço, para os empregados e operarios das categorias inferiores.

Além disso, os Caminhos de Ferro celebraram outro contracto com as Academias de administração.

Estas fazem conferencias para aqueles empregados que desejam uma instrução complementar sobre uma base scientifica. Estas Academias podem ser frequentadas pelos empregados de todos os ramos que pertencem nelas a grupos especiais. Todos os anos se realisam em Berlim e Munich «*semanas scientificas*» para os empregados ferroviarios.

Em cada ano o Sindicato de Mâquinistas de Locomotivas organisa para os seus membros cursos de ensino complementar, muito frequentados, na sua casa de convalescença de Hannover-sch-Münden.

As Associações de mecanografia dos Caminhos de Ferro, que contam actualmente mais de 30.000 membros, propagam e facilitam o ensino da mecanografia e as Associações desportivas unidas numa liga cuidam da conservação da aptidão fisica.

Os Caminhos de Ferro Alemães estão em contacto continuo com as correntes espirituais do nosso tempo, as quais se concentram nas Universidades e Escolas Técnicas Superiores. Aqui ha muitas possibilidades de influencia mutua, pois que, excepção feita das sciencias abstractas, ha poucos ramos em que os Caminhos de Ferro não tomem parte prática e economica. A instrução sistematica do pessoal cria um corpo de empregados e operarios que se sentem unidos interiormente com seu campo de actuação, onde encontra satisfação plena, sabendo que constitue um membro importante do serviço em favor da comunidade. Graças a esta disposição, esse corpo alcança excelentes exitos e pôde vencer situações dificeis.



Administração dos Caminhos de Ferro Coloniais

No proximo numero publicaremos um artigo do nosso ilustre colaborador sr. Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão sobre um livro recentemente publicado pelo Mr. Lionel Wiener, professor da Universidade Livre de Bruxelas.



Rendimentos das linhas portuguesas

Durante o ano de 1930 foram os seguintes os rendimentos das linhas portuguesas:

Companhia Portuguesa	274.400.000\$00
Companhia Nacional.	7.350.000\$00
Vale do Vouga	5.700.000\$00
Norte de Portugal.	6.400.000\$00
Sociedade Estoril	10.950.000\$00
Lena.	90.000\$00



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

INDICAÇÕES

:: UTEIS ::

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

Advogados — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

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

Agua Mineral — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Agua de Vidago — Avenida da Liberdade, 132 — Lisboa.

Alfaiates — Toda a gente póde vestir com economia e elegancia.

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

Banco Português do Continente e Ilhas — R. do Ouro — R. de S. Nicolau.

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

Dentistas — Sem bons dentes não póde haver saude perfeita e sem um bom dentista não póde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

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

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

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

Pós de Keating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

Tinturarias — A economia e o accio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

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

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMIÇO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 2 0524

LISBOA

AGENCIAS

AGUAS MINERAIS

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as
secções de vestuário.
Mestre de corte diplomado pela

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES
CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
FATOS PARA CRIANÇAS

DESCONTO 5 % AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE

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

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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

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

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

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

Linha férrea construida e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilometros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES, 150, 1.º — LISBOA

Produção, transporte e distribuição

:-: :-: de energia electrica :-: :-:

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.

EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

HOTEIS

NAVEGAÇÃO

INSECTICIDAS

PÓS DE KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA
103. Rua dos Fanqueiros, 11
TEL-C. 1717 LISBOA

Royal Mail Steam Packet Company

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



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados 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

LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAEM
(FUNDADA EM 1850)

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

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

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

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÊCA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P B X) 2 0158

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara
LISBOA

Séde para ondê deve ser dirígida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

TELEFONIA SEM FIOS

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12--175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades

:- rivalizando com as dos fabricantes :-

:- :- ingleses, allemães, e outros :- :-

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados — Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

MEDICOS

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portuguesa, Africa Oriental Portuguesa, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 »	CHINDE	1382 »
QUANZA	6639 »	IBO	884 »
LOURENÇO MARQUES	6535 »	AMBRIZ	858 »
MOÇAMBIQUE	5771 »	SAVE	890 »
AFRICA	5491 »		
PEDRO GOMES	5471 »		

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

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 »	CONGO	5080 »

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

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

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

Telefones: — Lisboa, P B X 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

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

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

Séde — Rua do Comercio — LISBOA

CAPITAL REALISADO
Esc. 50.000:000\$00

RESERVAS
Esc. 67.000:000\$00

FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Évora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Fundão, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Mirandela, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regua, Santarém, Setúbal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Vianna do Castelo, Vila Real de Santo Antonio, Vila Real de Traz-os-Montes e Vizeu.

MADEIRA — Funchal — AÇORES — Angra do Heroísmo e Ponta Delgada

CABO VERDE — S. Vicente e S. Thiago — S. TOMÉ — PRÍNCIPE — GUINÉ — Bissau e Bolama

CORRESPONDENTE e AGENTE GERAL em ANGOLA e CONGO BELGA — Banco de Angola — com filial em Loanda e Agencias em St.º Antonio do Zaire, Novo Redondo, Benguela, Vila Silva Porto, (Bié) — Malange, Lobito, Mossamedes, Sá da Bandeira, (Lubango) e Kinshassa (Congo Belga),

AFRICA ORIENTAL — Lourenço Marques — Tette — Moçambique — Inhambane — Chinde — Quelimane e Ibo

INDIA — Bombaim, Mormugão e Nova Goa — CHINA — Macau — TIMOR — Dili

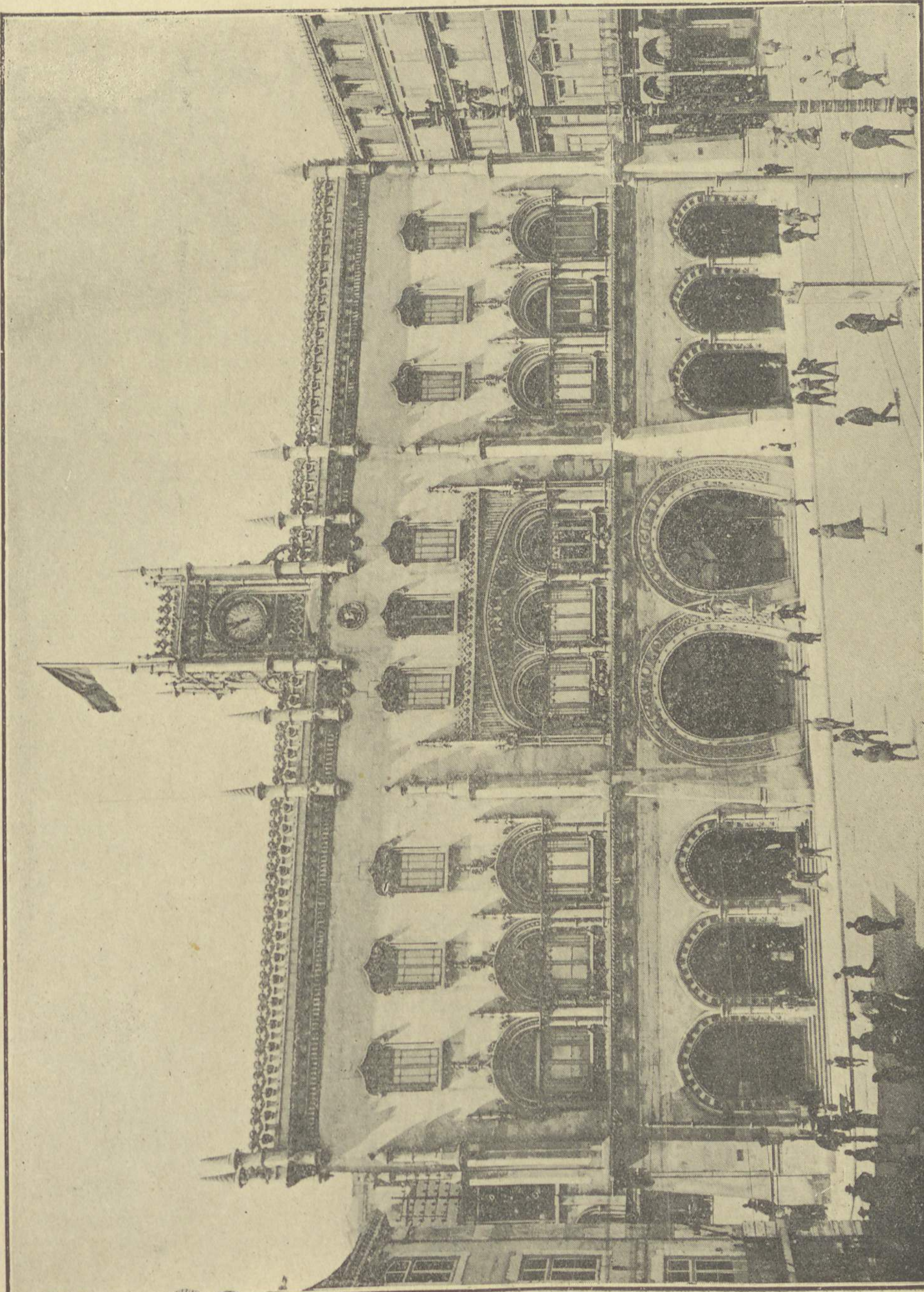
BRAZIL — Rio de Janeiro, Pernambuco, S. Paulo, Pará e Manaus

INGLATERRA — Londres — FRANÇA — Paris

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA — Agencia em New-York

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

COFRES FORTES PARA ALUGAR



L I S B O ã — Fachada principal da Estação do Rocio