

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O:

Ha quarenta anos. — A reorganisação financeira
da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugue-
ses, pelo Engº J. FERNANDO DE SOUSA. —
Ecos e comentários. — Linhas estrangeiras. —
Navegação. — A adaptação da BANDAGE pneu-
mática às automotoras ferroviárias, tradução de
C. MENDES DA COSTA. — Os Caminhos de
Ferro Coloniaes, pelo Coronel JOÃO A. LOPES
GALVÃO. — Jacinto Nunes. — Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses. — O conflito
Sino-Niponico. — Montepíó Ferroviário. — Ferreira
:—: :—: :—: de Castro :—: :—: :—:

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

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 COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Novembro de 1891

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de Novembro.

Um novo e imprevisto sucesso veio produzir novas inquietações e lançar novas perturbações no nosso mercado. O golpe d'estado, dado pelo presidente da república do Brazil, dissolvendo o parlamento e assumindo uma dictadura perigosa, porque vai decerto aggravar as antigas divergências e os antigos antagonismos entre as diversas províncias e a capital, provocando uma conflagração geral, cujas consequências é impossível desde já prever, pelas causas diversas que n'ella poderão influir segundo as circunstâncias. A baixa do cambio Rio sobre Londres desanimou ainda mais os mercados europeus, determinando uma mais accentuada baixa dos fundos, sendo em Londres principalmente atingidos os do Brazil que tendo sido cotados no dia 4 do corrente a 63,25 desceram a 52. Os fundos portugueses em Londres, que no dia 3 haviam sido cotados a 33 1/2, baixaram no dia 4 a 32 1/2, voltando, porém, no dia seguinte a 33 1/2, cotação que com pequenas oscilações tem sido conservada. Na Bolsa de Lisboa os nossos fundos que a 5 haviam ficado a 41,16, estavam no dia 10 a 44,25, descendo no dia 11 a 43 e ficando hontem a este preço. As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) tem-se conservado a 178000 rs. a 3 de 4 1/2 p. c. tem regulado aos preços de 548100, 548500, 558000 e 558000 réis. As acções dos *Caminhos de Ferro*, que na primeira semana d'esta quinzena sofreram uma forte depressão subiram contudo nos últimos dias ficando a 100 francos. Julga-se imminente o termo das negociações entre aquella companhia e o *Banco de Paris e dos Países Baixos*, dependendo, ao que se diz, o convenio final da audiencia do governo sobre cláusulas do contracto que podem envolver responsabilidade ou compromisso para o estado. Parece que a vinda a Lisboa do banqueiro M. Ephrussi não é estranha à ultimação d'este negocio. Ninguem pôde imaginar a importâcia que pôde ter para as nossas finanças a solução d'esta questão, porque terminada ella, cessarão decerto as intrigas que lá fôr se estão de continuo fomentando e desenvolvendo contra o nosso credito, nunca e exclusivamente para forçar a liquidação d'este negocio, que profundamente interessa um grupo considerável de capitalistas franceses.

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 ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

Alguns dos mais considerados jornais estrangeiros começam a manifestar-se-nos favoráveis, fazendo inteira justiça aos nossos sentimentos de probidade e de honradez avaliando com segurança os vastos recursos do paiz e demonstrando com argumentos convincentes de que nenhuma razão plausível existe para a desconfiança em que se tem ferido tão pouco generosamente o nosso credito, causando nos embargos e dificuldades sérias, que perturbando os sinceros esforços, que estamos empregando para restaurarmos as nossas forças económicas, tem demorado e retardado soluções, que adoptadas de prompto nos poderiam ter já assegurado relativo bem estar e desafogo. Citaremos entre aqueles artigos um da *Epoque de Paris* em que se faz completa protecção aos esforços empregados pelo ilustre ministro da fazenda, sr. Marianno de Carvalho para debellar a nossa crise financeira, expõe, com perfeita exactidão e clareza os recursos de Portugal. Este artigo ou, se bem o, excelente impressão em Paris.

Está publicado o relatório da *Companhia Loanda-Ambaca*, que vem confirmar e robustecer a opinião, que de ha muito formámos, á cerca do futuro d'esta empreza, das que melhor exito tem assegurado. O papel d'esta companhia continua a ser muito procurado e a merecer a mais completa confiança publica. Tem-se realizado algumas compras a 108000 réis.

Estiveram um pouco dificultadas as transacções na quinzena especialmente pelo retrahimento adoptado por algumas das nossas casas bancárias em seguida aos acontecimentos do Brazil. Ha tres dias, porém, que tem sido um pouco mais desafogada a situação do nosso mercado. O preço do chéque sobre Londres tem regulado a 45, 45 1/4 e 45 1/2, e sobre Paris entre 660 e 668.

Surpreende-nos á ultima hora a notícia de uma nova baixa nos fundos portugueses, em Londres, que ficaram hontem ali a 31 1/2. Na Bolsa de Lisboa as inscrições d'assentamento ficaram a 42,- as acções dos *Caminhos de Ferro*, a 258500,- as letras (ouro) do Credito Real do Brazil a 408500,- títulos de dívida externa portuguesa a 41. Os outros títulos não sofreram diferença sensível sobre as cotações acima indicadas.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 27520

A reorganização financeira da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pelo Eng. J. FERNANDO DE SOUSA

Reproduziu a *Gazeta* de 1 do corrente um projecto do decreto acerca da reorganização administrativa e financeira da nossa principal empresa: a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que dos 3.400 km. de linhas ferreas da nossa rede explora 2.428 km. todos de via larga. E' concessionaria de 1.142 km. e arrendataria dos antigos C. F. E. Nesses grupos de linhas figuram as principais arterias do paiz.

Para avaliar a sua importancia bastam alguns dados estatisticos relativos a 1930:

Passageiros	17.351.541
G. V. (ton.)	161.492
P. V. (ton.)	3.497.883
Imposto ferroviario (contos)	55.723
Receitas do trafego (contos)	274.517

Destas receitas provem 176.971 contos das linhas da C. P. e 97.415 dos antigos C. F. E.

Como é sabido, atravessou a administração da C. P. varias vicissitudes, complicadas pela luta de grupos financeiros. Num periodo anterior a 1890 empreendeu a construção de numerosas linhas. Recorreu largamente ao credito, emitindo diversas series de obrigações dos mais variados tipos.

Chegou afinal a hora da crise e da liquidação dos erros cometidos.

O Governo teve de intervir na situação de falencia, á beira da qual se achava a Companhia. Mandou proceder a minuciosa sindicancia dos actos financeiros praticados.

Entregou provisoriamente a administração em 1892 a uma comissão; promulgou em 1893 os decretos precisos para a regularização da situação anomala de empresas para assegurar a continuidade de tão importantes serviços publicos.

Aprovaram-se em 1894 os novos estatutos e um convenio com os portadores de obrigações do 1.º e 2.º grau, ás quais se assegurou privilegio creditorio sobre as receitas liquidas. Reorganizou-se a administração da Companhia, em cujo Conselho teriam representação os accionistas, os obrigacionistas e o Estado. Criou-se o *Comité de Paris* com intervenção na gerencia, que ia até o direito de voto.

Desde então foi constante e profunda a intervenção de estrangeiros na administração da Companhia.

O juro e amortização das obrigações absorvia o melhor dos seus recursos.

Para ocorrer aos melhoramentos necessarios e aquisições de material circulante a fim de ocorrer ás necessidades da exploração e desenvolver o trafego, foi preciso recorrer ao artificio de suprimentos anuais da exploração á conta de estabelecimento, desviando-se do seu destino legal, segundo o convenio, receitas que deviam assegurar o pagamento do coupon das obrigações do 2.º grau.

Em 1918 julgou-se conveniente adquirir para o Estado lotes consideraveis de accões, que foram ilegalmente atribuidos ao patrimonio de diversas administrações autonomas para assim desdobrar votos e assegurar o predominio do Estado nas assembleias gerais de accionistas. Como se não existisse o voto do *Comité de Paris*! O unico resultado práctico foi aumentar o numero de lugares com que os governos brindavam os seus amigos.

A desvalorização da moeda e a incompleta e tardia atualização das tarifas, criou nova situação de insolvencia á Companhia. Atasavam-se os *coupons* das obrigações de 1.º grau, nada se dava ás de 2.º; as accões permaneciam sem dividendo.

Desenrolava-se nos tribunais franceses a ofensiva dos obrigacionistas até obterem sentença, que reconheceu o direito dos credores ao pagamento do coupon em oiro, sentença que não poder deixar de ser confirmada pelos tribunais portugueses.

Impossivel seria o seu cumprimento como o declarou, com razão o sr. dr. Rui Ulrich numa entrevista publicada em Março ultimo pelo *Diario de Notícias*.

Com efeito, só o coupon do 1.º grau representaria cerca de 8.853.716 francos-ouro, que equivaliam, antes da ultima depressão monetaria, a 38.500 contos, absorvendo a receita média anual de exploração; isto sem dar nada ás obrigações de 2.º grau, que representam um capital nominal de perto de 175 milhões de francos.

Alem disso a Companhia não teria receitas para melhorar as linhas, nem as poderia angariar pela emissão de novas obrigações.

Permaneceria indefinidamente em regime de convenio, sujeita a um *comité* estrangeiro, sem poder dar nada aos obrigacionistas de 2.º grau, nem aos accionistas. O Estado teria nela hegemonia puramente nominal e impotente para a arrancar á anomala e deploravel situação criada.

O resgate equivalia á fixação da dívida em ouro segundo um convenio aprovado pelo Estado.

Eram as 761.000 obrigações existentes dos dois graus representativos do capital-ouro de perto de 381 milhões de francos.

A queda de receitas ultimamente ocorrida por efeito da crise mundial com tão fundas repercussões entre nós viria agravar essa situação verdadeiramente asfixiante.

Impunha-se pois nova convenção com os credores, que transformasse radicalmente as condições de vida da Companhia, com sacrificio para todos, a que corresponderiam vantagens reais e tangiveis que os compensassem.

* * *

Difícil situação a da C. P.!

Impossibilidade de pagamentos ás obrigações de 2.º grau, do dividendo ás accões, de obtenção de recursos para obras complementares e aquisição de material circulante: triste condição em que se acharia a principal rede ferroviaria do paiz!

O projecto do decreto, que veio a lume, representa a sanção governamental de laboriosas negociações dos dirigentes da Companhia com os seus credores, compenetrados todos da necessidade de sacrificios para pôr termo a tão intolável situação.

Renuncia ao pagamento em ouro; redução da cifra da dívida obrigacionista e do respectivo cupão; conversão da dívida mediante troca das antigas obrigações pelas novas de 500 francos, moeda corrente, em determinadas proporções, conforme o valor de aquelas; criação de accões privilegiadas de 100 francos para distribuição complementar pelos obrigacionistas, reduzidos a um só grau; substituição de cupões e amortizações em dívida por obrigações e accões do novo tipo.

Indica-se no decreto a relação entre as obrigações actuais e as novas e as acções privilegiadas, conforme o respetivo grau e tipo.

Ficam, pois, existindo apenas obrigações de 6% de 500 francos com o juro em francos, moeda corrente, sem distinção de graus.

Assim, as 761.000 obrigações actuais dos dois graus, representativas do capital nominal de quasi 381 milhões de francos, ficam reduzidas a 474.000 no valor nominal de 235 milhões. Haverá mais 8.000 titulos para pagamentos atrasados.

A anuidade das obrigações será aproximadamente de 15.800.000 francos, que ao cambio actual representam cerca de 18.000 contos, encargo que a receita líquida da exploração comporta largamente.

As acções privilegiadas são em numero de 560.000 (numeros redondos) representando 56 milhões de francos de capital. As actuais, chamadas ordinarias, passam a ser 66.000 de 500 francos, no valor de 33 milhões.

O saldo da receita líquida, depois de satisfeito o encargo das obrigações, pode ser dividido entre os dois tipos de acções, repartindo-se 85% pelas privilegiadas e 15% pelas ordinarias.

Quando se trate, porém, da liquidação da Companhia, em que ha para dividir o material circulante e provimentos, a divisão faz-se proporcionalmente ao valor das acções, em condições, portanto, de igualdade, pertencendo 65% ás privilegiadas e 35% ás ordinarias.

E' prevista a emissão de obrigações para ocorrer a obras e aquisições, limitando-se o encargo a 1/8% da receita bruta de exploração.

Acaba o ilegal artificio de suprimentos da conta de exploração á conta de estabelecimento, pelo qual têm sido distridos para melhoramentos nas linhas 170.000 contos, que pela letra do convenio deviam ter sido distribuidos aos obrigacionistas do 2.º grau.

Pelo convenio previsto e autorizado pelo decreto, os obrigacionistas do 1.º grau fazem considerável sacrifício, renunciando ao pagamento em oiro. Terão compensação parcial no dividendo das suas acções privilegiadas.

Maior é o sacrifício dos de 2.º grau, mas perante a situação de facto em que ha muito se encontram e que o cumprimento da sentença de Paris agravaria, em vez de nada receberem, sem esperança de melhoria, passam a ter participação nas receitas pelas obrigações e pelas acções.

Uns e outros ficam com direito a participar na liquidação da Companhia, que dará lugar á divisão de avultado capital.

Finalmente os accionistas, que nada recebem ha muito, passam a ter dividendo.

Termina a situação da concordata com os credores.

Cessa a hegemonia do direito de veto de Comité de Paris, acabam as assembleias de obrigacionistas.

O numero de administradores é reduzido de 21 a 11, sendo 4 de nomeação do Governo. Cessa a representação especial dos obrigacionistas. Dos 7 administradores eleitos, serão 3 pelo menos portugueses e residentes em Portugal.

Nada se estatue sobre a sua remuneração, que será seguramente fixada nos estatutos em termos razoaveis.

Cessa o escandaloso desdobramento de acções pertencentes ao Estado, atribuidas a entidades oficiais, que pelas suas leis organicas as não podiam possuir.

Dadas, pois, as circunstancias criadas por longa serie de factos e ás quais não ha que fugir, a remodelação financeira da Companhia oferece incontestaveis vantagens.

Bem procede o Governo, autorizando-a.

Ha, porém, uma questão momentosa, que importa versar, em vista de ser nesse ponto omissa o decreto.

* * *

A base do saneamento financeiro da C. P., que a liberta do regime de concordata não cumprida em que tem vivido desde 1894, é a emissão de 474.000 obrigações de 500 francos,

de 6%, amortizaveis em 40 anos, completada com a distribuição de 560.000 acções privilegiadas.

O cupão das obrigações constitue privilegio creditorio, que é largamente comportado pelas receitas líquidas da exploração.

A C. P. teve as seguintes receitas líquidas nos ultimos três anos:

1928	.	.	.	40.298 contos
1929	.	.	.	29.725 »
1930	.	.	.	27.919 »

E' preciso, porém, advertir que essas cifras são o somatorio de diversas linhas, concedidas por contratos diversos, que findam em datas distintas, e sujeitas a clausulas diferentes, a saber:

	Extensão Km.	Termo da concessão	Duração
Norte-Leste	505	1958	27
Ramal de Caceres	72	»	»
Santa Apolonia-Bemfica	6	»	»
Linha urbana e ramal de Cascais	31	1981	50
Lisboa Sintra Torres	74	»	»
Torres-Figueira-Alfarelos	168	1982	51
Ramal de Coimbra	2	1977	46
Beira Baixa	212	1984	53
Vendas Novas	70	1987	56

Termina, pois, dentro de 27 anos a concessão da principal arteria da nossa rede, revertendo para o Estado, sem encargo algum, em 1958.

Ora as receitas das linhas de Norte e Leste foram de 38.052 contos, em 1930, superiores á soma geral, porque varias outras tiveram «deficit» de exploração.

Ao cabo de 27 anos a C. P. perderá toda a receita líquida, pois fica privada daquela linha.

Como ocorrer então, a partir de 1958, durante 13 anos, aos encargos das obrigações, com exploração deficitaria na maior parte das restantes linhas?

E' certo que no fim da concessão devem ser-lhe pagos o material circulante e os provimentos, cuja quota-parté correspondente á linha de Norte e Leste excede 200.000 contos cativos de varios encargos.

Como ocorrer, portanto, ao cupão das obrigações e dar dividendo ás acções?

O projecto de decreto é omissio nesse ponto.

Como remediar esta anomala situação de obrigações amortizaveis em 40 anos e cuja anuidade sai de receitas que a Companhia perde dentro de 27?

Ocorre talvez a solução da prorrogação do prazo da concessão até ao termo do prazo de amortização. Não o prevê, porém, o decreto, nem providencia de tal monta pode ser tomada isoladamente.

Justificar-se-ia a substituição de todos os contratos por um só, fixando-se para todos uma data unica, em que terminem e unificando-se as concessões.

Por diversas vezes reviu o Governo francês as convenções com as grandes companhias, mediante vantagens para ambas as partes.

Esse mesmo contrato poderia abranger toda a rede de via larga, incluindo os C. F. E. e a Beira Alta se se tivesse obtido para todas a unidade administrativa e de exploração.

Seria providencia rasgada e fecunda, que demandaria, porém, prévio estudo demorado e complexo e negociações delicadas e morosas. Não se compadece com as delongas que exigiria a resolução instantânea da situação actual da C. P. A prorrogação pura e simples da concessão de Norte e Leste, nenhum Governo consciente da sua missão e responsabilidade se abalançaria a concedê-la.

Como resolver então dificuldade de tal modo grave?

Ha uma solução clara, simples, justa e honesta, de incontestável legalidade.

Basta aplicar ao caso os art. 36.^º e 37.^º do decreto com força de lei n.^º 15:829, de 17 de Junho de 1927, do teor seguinte :

Art. 36.^º São autorizadas as empresas concessionárias de caminhos de ferro, tanto as actualmente existentes como as que de futuro se constituirem, a emitir, mediante prévia autorização do Governo, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Direcção Geral do Comércio e Indústria, obrigações amortizáveis no prazo máximo de quarenta anos, sem sujeição ao limite imposto pelo artigo 186. do Código Comercial.

Art. 37.^º Quando à data da emissão das obrigações, o prazo que faltar para o termo da concessão for inferior a quarenta anos, a realização da emissão fica dependente de prévia autorização especial do Governo, a cargo do qual ficará neste caso a correspondente anuidade depois de finda a concessão.

No caso de ser feita nova concessão, esse encargo passará para o respectivo concessionário.

§ unico. As companhias entregarão ao Governo no fim da concessão a parte do produto da emissão não aplicada e as obrigações em carteira relativas a emissões autorizadas nos termos do presente artigo.

Esses preceitos são cabelmente justificados no trecho seguinte do relatório que precede o decreto :

Não basta facilitar as emissões de obrigações; é preciso também robustecer o crédito das empresas para atrair os capitais, providenciando sobre o recurso ao crédito quando as concessões se aproximam do seu termo e é insuficiente o número de anos que ainda tem de duração para a amortização razoável de empréstimos exigidos por obras de incontestável necessidade ou utilidade. O Estado, que recebe as linhas com as suas receitas no fim da concessão, deve substituir a empresa nos encargos, podendo assim esta emitir em termos razoáveis obrigações, cuja anuidade aquele continua a pagar.

Este preceito encontra-se na legislação francesa e noutras. Sem ele as empresas não poderiam melhorar as linhas e o material circulante no último período das concessões por não terem diante de si tempo bastante para amortização de obrigações que seria necessário emitir.

Basta, pois, aplicar ao caso presente da C. P. os artigos citados, que são lei do país, aplicável às empresas existentes. Nada mais justo, nem mais legal.

Pode observar-se que outra forma, diversa da prevista no projecto de decreto, poderia revestir a situação financeira da C. P. substituída por outra empresa. A solução adoptada, deriva dos factos existentes e das negociações que neles tinham de se basear.

O óptimo é inimigo do bom, quando as circunstâncias não tornam oportuna a sua realização.

É indispensável preparar nova e definitiva etapa, que demanda a fixação de um plano cuidadosamente estudado e várias providências previas. Não deve ficar dependente dele a util reforma que agora vai ser operada.

Ecos e comentários

A Semana do Trabalho Nacional

É a uma justa e bem orientada propaganda em prol da indústria portuguesa que estamos assistindo esta semana. Mostradas bem ornamentadas com os mais variados artigos, exposições, conferências, etc. Tudo nos tem agradado, sobretudo o mostruário da Fábrica de Material de Guerra, em Chelas e o do Parque Aeronáutico de Alverca, o 1.^º no Stand Citroën, na Avenida e 2.^º no salão de exposições da Vacuum, no Rocio. Ficámos admirados, pois nunca supozemos que em Portugal se fizessem, tantas coisas de importância, rivalizando com o estrangeiro.

Finda a semana do trabalho, uma Comissão das Associações Comerciais e Industriais, avistou-se-há, com o Sr. Ministro das Finanças, pedindo-lhe uma proteção pautal.

Estamos de acordo que os portugueses tem obrigações de consumir o mais possível produtos portugueses, no entanto não podemos concordar com o facto já por várias vezes acontecido de passarmos a pagar produtos nacionais mais caros, logo que uma proteção pautal entra em vigor.

E para não haver desmentidos, citamos o caso do papel.

E ficamos por aqui!!!

A situação na Russia

Os jornais estrangeiros comentam cada um de sua maneira a situação financeira da Russia, onde o governo bolchevista criou uma série infinita de despesas para sustentar o maior exército do mundo, que é o seu.

Até ao fim do corrente ano tem que pagar à Inglaterra 225 milhões de dólares, à Alemanha 555 milhões de marcos ouro e à América do Norte 150 milhões de dólares.

A situação financeira da Russia com o seu regime bolchevista é insustentável e crê-se que não tem facilidade em saldar estas três importantes verbas cuja maior parte foi empregada em material de guerra,

Será a compra deste «fartun» de material de guerra uma chinesisse!



Números atrasados da GAZETA dos CAMINHOS de FERRO

Faltando a um nosso assinante os números 853, 854 e 855 respectivamente de 1 e 16 de Julho e 1 de Agosto de 1923 e o N.^º 927 de 1 de Agosto de 1926, rogamos a quem os tiver os envie a esta redação, indicando qual o preço porque os devemos pagar.

Este número foi visado
pela
Comissão de Censura

Linhas estrangeiras

Espanha

Numa das ultimas reuniões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, foi aprovado o estatuto ferroviário sendo remetido, para estudo, ao Conselho de Ministros. Este estatuto não difere muito do actualmente em vigor e nêle se estabelece o principio, de que os caminhos de ferro se devem bastar a si proprios e que os lucros ou prejuizos se dividam entre os accionistas e o Estado proporcionalmente ao capital aplicado.

França

Neste paiz foi proibida a construção de caminhos de ferro no mesmo plano que as estradas publicas, com o fim de evitar as passagens de nível que tantos desastres têm ocasionado.

Suiça

Os caminhos de ferro suíços estão construindo uma locomotiva electrica com 7.500 HP. de força, pesando 240 toneladas podendo comboiar 750.

Esta locomotora suplantará as da P. L. M. que tem o comprimento de 24 metros, pesando 160 toneladas e desenvolvem 5.400 HP. de força tendo sido postas ao serviço em 1929 4 locomotivas para comboios rápidos na linha de Monte Cenis, Chambery-Modone.

— Neste paiz, a Companhia dos Wagons-Lits submete a aprovação das penas disciplinares aplicadas aos seus empregados a um tribunal composto de um representante destes ultimos, outro da Companhia e um presidente imparcial.

Alemanha

Na estação de Colonia foi inaugurado há pouco um escritorio servido por dactilografas para que os passageiros, mais rapidamente possam escrever cartas e bilhetes postais.

Em vista da concorrência que fazem os transportes automóveis, aos caminhos de ferro, o governo alemão propõe-se unicamente fazer concessões de serviços por estrada quando sirvam distâncias maiores que 50 quilómetros.

Inglaterra

A fabrica de automóveis Ford que existia em Londres foi trasladada para outra localidade em 3 dias. A maquinaria foi desmontada durante o 1.º e 2.º dia, e no 3.º foi transportada por 16 comboios compostos de 50 vagões cada.

A crise ferroviária inglesa chegou a tal ponto que se encontram desempregados perto de 40.000 operários principalmente nos serviços de tracção e oficinas.

Estados Unidos

Foi abandonado por falta de tráfico o caminho de ferro entre Carbondale e Honesdale com uma exploração de 37 quilómetros que fora fundado em 1828.

Japão

O Governo Japonez tem dedicado particular atenção á electrificação dos caminhos de ferro, seguindo em parte os sistemas adoptados nos caminhos de ferro italianos.

A configuração topografica dos dois países apresentam notaveis semelhanças e dahi o poderem-se aplicar alguns planos.

Desde o fim de 1908, que funcionava electrificada parte da linha suburbana de Toquio, 29 km. compreendendo hoje cerca de 105 km.

Existem outras linhas electrificadas que são:

Kumagia — Kagemdri 57 km.

Yokogawa — Karmigora 11 km.

Yoshino — Yoshinoguchi 12 km.

não incluindo a mais importante que é a de Toquio—Ofuna — Kozu — Atani — Yokozuka com 163 km. de via dupla.

Outras importantes estão em estudo.

Funcionam todas a corrente contínua de 1200 ou 1500 volts, alimentação aerea.

No ano de 1929 o consumo de energia elevou-se a 190 milhares de kilovatios.



Navegação

A construção de grandes unidades para a marinha mercante continua febrilmente em varios países, cada um forçando por apresentar o maior e melhor.

Entrou pela primeira vez no Tejo, ha pouco tempo, o grande «Atlantique» que desloca 40.000 toneladas, maravilha que sulca o Oceano e ao qual já fizemos referencia nestas colunas,

Mas brevemente sulcará os mares um ainda maior.

Foi ha dias lançado á agua, em Genova, o «Rex» obra dos estaleiros Ausaldo, deslocando 50.000 toneladas podendo atingir a velocidade horaria de 27 milhas.

A cerimonia do lançamento que revestiu grande imponencia, assistiu S. M. El-Rei Victor Manuel e a Rainha Helena acompanhados de Mussolini.

O novo paquete destina-se á carreira da America do Sul.

Na America está-se procedendo a preparativos para a fusão de 12 companhias de navegação nacionais e estrangeiras, compreendendo 181 vapores de passageiros e mercadorias, deslocando a tonelagem bruta de um milhão e meio. E' a maior fusão registada na historia da marinha mercante americana, pois engloba companhias que exploram portos do Atlântico e do Pacifico, servindo o Oriente e a Europa.

A adaptação da BANDAGE pneumática às automotoras ferroviárias

(«AS MICHELINES»)

Tradução de C. MENDES DA COSTA

Por M. G. Delanghe, engenheiro das Artes
e Manufacturas, chefe de Trabalhos na
Escola Superior de Aeronáutica (França).

(De *Le Génie Civil*)

NO momento actual, os caminhos de ferro atravessam sérias dificuldades económicas e, de diversos lados existe a preocupação de melhorar as condições de exploração com meios apropriados. Uma das principais causas da situação deficitária de hoje, reside no tráfego das linhas secundárias que, sofrem duma maneira particularmente sensível a concorrência do automóvel. Estas linhas são pouco freqüentadas em virtude da fraca velocidade e do número insuficiente de comboios; geralmente os horários são de tal maneira que, para ir a uma localidade vizinha e voltar é preciso empregar um dia inteiro e perder assim muito tempo. Uma situação também desfavorável provém de que, para transportar alguns viajantes, se é obrigado a recorrer a um material proporcionalmente muito pesado, cuja utilização exige um numeroso pessoal especializado.

Para exemplo, pode-se citar o caso da linha secundária de Palaiseau a Chartres, sobre a qual circulam as seguintes composições:

2 carruagens de 3.^a classe, pesando vassias, 40 ton. e comportando 80 lugares; 1 carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classe, pesando vasia 20 ton. e comportando 28 lugares; 1 fourgon de 10 ton. e uma locomotiva de 50 ton..

O peso total do comboio, vazio, é portanto de 120 toneladas para 108 lugares não ocupados.

Supondo-se todos os lugares ocupados, vê-se que o peso morto do comboio é de 1.100 quilos por passageiro; a relação entre o peso útil e o peso total, em carga, dá-nos o número extremamente fraco de 6,5 %. Mas é muito raro que todos os lugares sejam ocupados e se por exemplo a proporção dos lugares ocupados não é mais que um terço o peso morto por passageiro passa de 3 toneladas e a relação precedente baixa a 2 %.

As consequências da rigidez das bandages das rodas; a importância das bandages pneumáticas.— É preciso não esquecer que o veículo de caminho de ferro com bandages de aço, deve necessariamente ser pesado; com efeito o coeficiente de aderência das bandages d'áço sobre um carril pouco passa de 0,20, nas circunstâncias normais e de fraca velocidade, decrescendo ao passo que a velocidade aumenta;

para permitir um esforço de tracção suficientemente elevado, é preciso que as rodas sejam fortemente carregadas.

Por outro lado, as *bandages* de aço, pela rigidez, transmitem sem nenhum amortecimento, todos os choques produzidos pelas desigualdades da via, notavelmente no sitio das juntas dos carris e teve de se utilizar, para resistir a estas solicitações dinâmicas muito importantes, uma construção extremamente robusta e por conseguinte, pesada.

A situação não está sem analogia, sob este ponto de vista, com aquela que existia nos começos do automóvel.

Os pioneiros do automóvel, De Dion, Levassor, Bollée, Peugeot, etc., atravessaram grandes dificuldades com o efeito da ação destrutiva da estrada sobre os seus veículos, ainda munidos de rodas com *bandages* rígidas. Nenhuma suspensão bastava para atenuar o efeito dos choques constantes sobre o mecanismo; nenhuma roda resistia ao seu papel de intermediário rígido na transmissão das percussões; os raios quebravam, as cavilhas partiam-se inevitavelmente depois de um percurso mais ou menos longo.

Assim, os primeiros constructores foram levados a reforçar consideravelmente todas as peças dos seus *chassis* e a realizar veículos extremamente pesados.

Se o automóvel tivesse de contentar-se com *bandages* metálicas, não tinha certamente tomado em tão pouco tempo o desenvolvimento ao qual estamos assistindo, talvez, até tivesse sido posto de parte, por insucesso.

O pneumático foi um elemento de capital importância para o sucesso do automóvel; foi graças a ele, à sua faculdade de remover o obstáculo, que se pôde aligeirar o automóvel, permitindo-lhe atingir grandes velocidades e torná-lo um dos mais notáveis engenhos de transporte da época actual.

Sabe-se que a ideia das *bandages* pneumáticas é muito antiga, pois que remonta pelo menos à metade do século passado.

Foi em 10 de Dezembro de 1845, que R. Thomson tirou patente de uma invenção que consistia

em aplicar tiras elásticas à volta das rodas dos veículos, «a fim de diminuir a força necessária à tracção, de tornar o rolamento mais dôce e de diminuir o barulho».

A estas vantagens tão bem previstas por Thomson, era preciso para serem completas, juntar-lhe

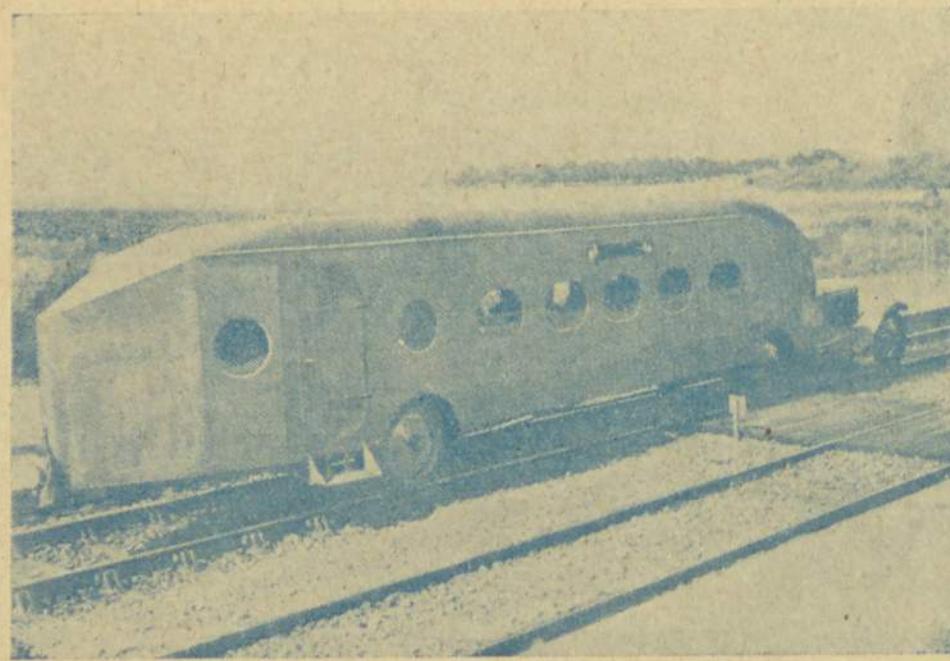


Fig. 1

isto, tão importante para aplicação aos caminhos de ferro, um aumento considerável de coeficiente de aderência, na relação de 3 para 1, pelo menos, quando se passa da *bandage* de aço à pneumática. É curioso constatar que na mesma patente, o inventor previa já a sua aplicação aos caminhos de ferro, pois declarou que empregava de preferência, um cordão ôco de borracha, cheio de ar, de maneira que as rodas apresentassem constantemente uma almofada pneumática sobre o solo, sobre os carris de caminhos de ferro ou sobre todos os outros corpos nos quais tivessem que rolar.

A invenção de Thomson caíu prematuramente, pois foi esquecida.

Cerca de 40 anos depois, em 1888, Dunlop retomou-a, substituindo por um tubo cheio de ar, as *bandages* que garneciam a bicicleta de seu filho.

Mas as primeiras *bandages* apresentavam o grave inconveniente de exigir longas e fastidiosas operações para extrair a camara do protector em caso de avaria.

Para tornar prático o uso do pneumático era indispensável tornar este facilmente desmontável. A ocasião nasceu de um concurso de circunstâncias assás fortuito; em 1890, um dos dirigentes da Sociedade Michelin, teve ocasião de experimentar uma das raras bicicletas que eram á época munidas de pneumaticos; esta bicicleta tinha sido confiada à fabrica para reparação de uma camara de ar; tomou em linha de conta todas as vantagens que se poderiam tirar dos pneumaticos para uso de bicicletas, se se tornassem facilmente desmontáveis e reparáveis.

Poz em estudo o problema da desmontagem e depois de 3 meses de pesquisas conseguiu realizar um pneu fixado à jante por 17 cavilhas; a desmon-

tagem exigia ainda um quarto de hora, mas era já um progresso decisivo.

No mês de Setembro de 1891, o corredor ciclista Charles Terront ganhava a corrida Paris-Brest-Paris, montando uma bicicleta, munida dos novos pneus desmontáveis; percorreu em $71^h \frac{1}{2}$ os 1208 quilómetros do trajecto de ida e volta, e graças á superioridade dos pneus com um avanço de 8 horas sobre o concorrente classificado em 2.º lugar, um dos mais reputados da época.

Alguns meses depois, novos aperfeiçoamentos reduziam a dois minutos o tempo da desmontagem e asseguravam definitivamente o futuro do pneumático de bicicleta.

Em 1894, a Sociedade Michelin teve a ideia de tentar aplicar o pneumático ao automóvel. Depois de varios ensaios preliminares sobre rodas de um veículo, hipomovel as experiencias seguiram-se com três carros automóveis, dos quais um foi baptizado de «O Faisca» por causa dos *zig-zags* que descrevia em virtude da sua má direcção, tendo participado em 1895 na corrida Paris-Bordeus-Paris, terminando o percurso, apesar das dificuldades de toda a ordem e insuficiencia sob o ponto de vista dos pneus, que se tornava necessário repararem-se todos os 150 quilómetros.

As provas ulteriores, notavelmente a corrida Marselha-Nice, em 1896, permitiram pôr em evidencia as vantagens dos pneumaticos, e acabaram de vencer as resistencias dos construtores de automóveis.

Em menos de trez anos o pneumático caiu em uso geral no automóvel.

Alguns numeros darão ideia do progresso que os pneumaticos permitiram realizar, sob o ponto

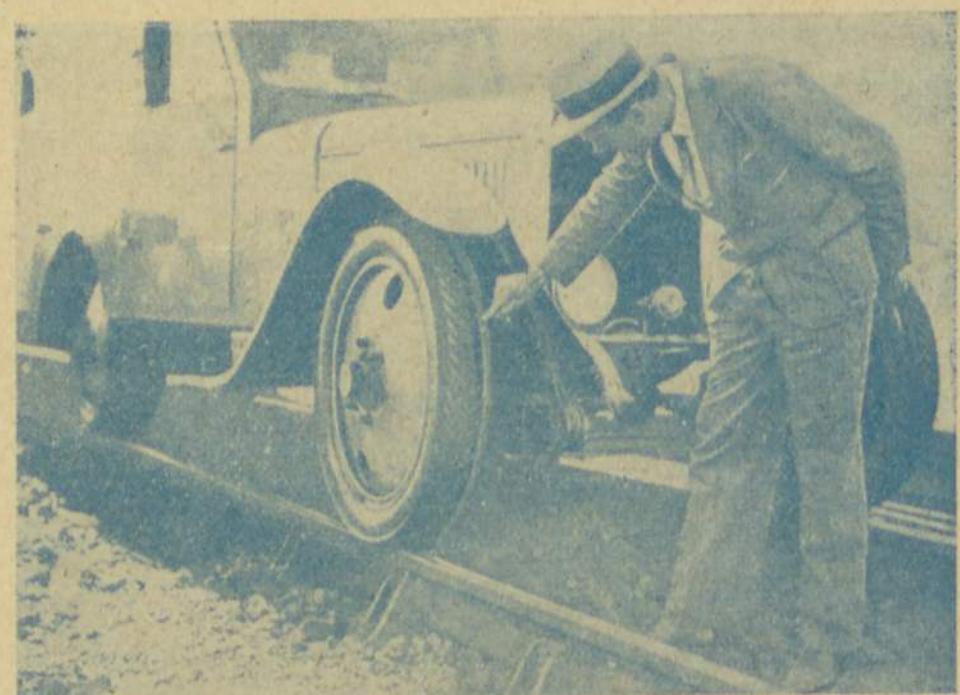


Fig. 2

de vista de aligeiramento, desde o começo da sua aplicação, ao automóvel.

A viatura montada sobre *bandages* cheias, que foi inscrita por Levassor nas corridas Paris-Bordeus-Paris e que ganhou a prova, pesava 250 k.^{os} por cavalo, mas depois da adopção dos pneus o peso dos veículos de corrida desceu a 160 k.^{os} por

cavalo, em 1896, a 100 k.^{os} em 1898, e a 40 k.^{os} em 1900, quando da corrida Paris-Toulouse-Paris. Dez anos depois o peso dos carros de corrida não era mais do que 7 k.^{os} por cavalo.

Vamos ver que a adopção dos pneumaticos a veículos de caminhos de ferro, permite desde o seu começo — deve-se até dizer, ordena — a alijamentos análogos.

Hoje, o pneumatico, depois de ter assegurado o desenvolvimento do automovel e prestado ao avião o concurso das suas preciosas qualidades para as manobras de levantamento de vôo ou de aterragem, faz a sua estreia sobre a via ferrea, num domínio onde menos se esperava vê-lo aparecer, parecendo-nos anunciar, graças ás suas qualidades fundamentais tão particulares, um grande progresso e profundas mudanças.

Os estudos da Sociedade Michelin sobre a adaptação dos pneumaticos aos veículos ferroviários. O peso morto e a natureza do material normal dos caminhos de ferro dificilmente se presta, conforme dissemos de começo, ás condições actuais de exploração nas linhas secundarias. Os comboios muito lentos e sobretudo muito raros não correspondem suficientemente ás necessidades da clientela que se acha atraída pelos serviços automoveis.

Entretanto as despesas de tracção são tais que, é impossivel cuidar em aumentar a freqüencia de comboios.

As condições seriam muito diferentes se a exploração fosse assegurada por automotoras ligeiras, economicas, rapidas, com despesas de exploração reduzidas, permitindo assim encarar a realização de passagens com intervalos relativamente proximos. Este material além de bastar amplamente á intensidade actual do trafego de passageiros, tornaria possível o estabelecimento de horários, verdadeiramente comodos, e assim, capaz de trazer para as linhas ferreas, pouco a pouco, uma clientela numerosa. Em igual caso, pode dizer-se que, é muitas vezes o orgão que cria a função, e o estabelecimento de um novo serviço de transportes está certo de chamar a si uma clientela rapidamente crescente se oferecer, por um justo preço, um excesso apreciavel de comodidade e rapidez.

E' o que provam numerosos exemplos, como o de Lempdes, burgo de 1250 habitantes a 9 km. de Clermont-Ferrand. Durante a guerra tentaram estabelecer-se comunicações regulares entre o burgo e Clermont; o serviço estava assegurado por uma diligencia que efectuava uma viagem diaria de ida e volta.

Incapaz de suportar comunicações comodas e rapidas a empresa desapareceu por falta de clientes. Renovou-se a tentativa, mas com uma viatura automovel, permitindo mais rapidez; o novo transporte estreou-se muito modestamente, com uma dezena viajantes por semana: mas a comodidade da ligação

com Clermont-Ferrand não tardou em chamar clientela.

Hoje, o serviço entre Lempdes e Clermont-Ferrand comporta duas viagens diárias em cada sentido e o numero de passageiros transportados passou de 10 a 210 por semana.

Pôde esperar-se portanto que a futura utilização de automotoras ligeiras nas vias ferreas secundarias dará á actividade do trafego uma impulsão análoga.

Estas considerações entre outras, chamaram a atenção da Sociedade Michelin, que foi levada a pesquisar se a adaptação dos pneumaticos a um tipo ligeiro de veículo automotor sobre via ferrea, permitiria resolver com facilidade e com garantia o problema de exploração das linhas secundarias de caminho de ferro.

A Sociedade Michelin começou os seus estudos em meados de 1929, sobre as linhas ferreas das suas fábricas de Clermont-Ferrand. Pôde assim determinar o perfil do pneu que convinha melhor a fraca largura da superficie de rolamento do rail, bem como o tipo de carcassa e a pressão, constituindo o melhor compromisso entre as condições, por vezes contraditorias do problema posto em resolução.

A experiencias seguiram-se com sucesso durante todo o inverno de 1929/30, da linha Laqueuille-Mont Dore; esta linha que atinge uma altitude de 1.000^m apresenta um traçado difícil com declives de 40%, e numerosas curvas, tendo menos de 250^m de raio. Apesar da neve e do gelo, o serviço pôde ser regularmente assegurado, com uma velocidade media de 75 kilómetros por hora; a velocidade maxima realizada foi de 95 kilómetros. A partir do começo da estação balnear seguinte, as experiencias continuaram na linha St. Florent a Issoudun.

Nove tipos de auto motoras foram sucessivamente realizados, a fim de estudar por completo as condições do problema

Entre os novos tipos sucessivos destas automotoras ligeiras, montadas sobre pneumaticos e baptizadas de «Michelines», pôde-se citar a n.^o 5 (fig. 1), que é composta de fuselage de avião em duralumínio assente na parte dianteira, sobre um chassis automovel Hispano-Suiza de 46 Hp, e à parte de traz sobre outra plataforma.

O novo tipo da «Micheline» é suficiente, sob o ponto de poder desde já entrar em exploração. A Sociedade Michelin fez a sua apresentação aos dirigentes das grandes linhas, no troço de Saint Arnoult-en-Yveline em Coltainville, pertencente á linha ainda não terminada de Paris a Chartres.

Os ultimos modelos de «Michelines» transportaram-se de Clermont Ferrand ao seu deposito actual de St. Arnoult, pelos seus proprios meios, seguindo a via ferrea conforme horario que lhes foi traçado pelas grandes rôdes.

(Continúa).

PROMETEMOS, num artigo recentemente aqui publicado, referências mais desenvolvidas ao trabalho do sr. Lionel Wiener, professor da Universidade livre de Bruxelas, intitulado *Les Chemins de Fer Coloniaux de l'Afrique*. E' o que vimos hoje fazer.

A publicação é sumamente interessante e tão actualizada quanto possível.

As maiores deficiencias, pelo que diz respeito a dados estatísticos, notam-se no capítulo consagrado aos caminhos de ferro portugueses, deficiência que não é, manifestamente, culpa sua.

Vê-se, dos dados coligidos, que os caminhos de ferro africanos, conquanto tenham tomado um grande desenvolvimento, estão muito longe ainda de corresponderem a um minimo necessário e indispensável á expansão dos interesses economicos das nações colonizadoras, e á valorização de tão vasto continente.

Basta notar que a África mede uma área total de 29.800.000 quilometros quadrados e a rede dos seus caminhos de ferro não atinge ainda 64.000 quilometros. A extensão total é de 57.794 quilometros aos quais ha a acrescentar a rede dos caminhos de ferro egípcios, que mede 5.593 quilometros. Temos assim que ha apenas, em media, 1 quilometro de caminho de ferro por 473 quilometros quadrados de superficie.

Regiões ha, onde se não encontra um carril em milhares de quilometros, como por exemplo no Sahará; noutras, a rede é já bastante completa como na África do Sul Inglesa onde a média é de 1 quilometro por 64 quilometros quadrados.

Os 57.794 quilometros distribuem-se assim pelas diferentes colonias e protectorados:

Linhas	Via de					Totais
	0,60	0,76	1,00	1,067	1,435	
Inglesas . . . km.	2.097	1.004	4 386	29 226	220	56.937
Francezas . . . »	1.098	—	7.676	—	3.659	12.435
PORTUGUEZAS . . . »	405	158	600	2.737	—	3.900
Belgas . . . »	297	397	763	1.925	—	5.382
Italianas . . . »	—	—	(*) 869	—	—	869
Espanholas . . . »	—	—	170	—	92	262
Tanger . . . »	—	—	—	—	15	15
Totais. . . .	5.897	1.519	14.464	33.888	3.984	57.794

Um simples exame deste quadro mostra-nos que Portugal mantém, neste particular, a sua posição como

potencia colonial o que é consolador, tanto mais quanto é certo que os nossos caminhos de ferro não tiveram as mesmas determinantes e estímulos que os outros tiveram.

Com efeito, as causas que levaram á construção dos principais caminhos de ferro nas colonias africanas foram:

1.^a — A necessidade que as nações colonizadoras tiveram de assegurar o seu domínio nos territorios que possuam ou que conquistaram;

2.^a — A existência de riquezas mineiras dum alto valor que em beneficio delas pretendiam explorar.

O estabelecimento da rede argeliana no norte de África é um exemplo da construção de caminhos de ferro por necessidade de ocupação.

Outro tanto acontece com os caminhos de ferro do Sudão.

As riquezas mineiras da África do Sul deram causa á grande rede de caminhos de ferro que já hoje possue e que mede mais de 18.000 quilometros.

A rede do sudoeste africano (Damaralandia) teve igual determinante.

As minas de cobre da Katanga, no Congo Belga, foram o chamariz para os varios caminhos de ferro que oceano indico se dirigiram para aquela região.

A Katanga é hoje servida por quatro grandes vias: a do Lobito e a de Matadi partindo do Atlântico, e as da Beira e de Dar-es-Salam, partindo do Índico.

As grandes redes Africanas — A roda de todo o continente, tanto do lado do Índico como do lado do Atlântico, construiram-se linhas de penetração mais ou menos extensas e que vão sendo prolongadas.

Mas as regiões onde se concentram as grandes redes são: o extremo sul do continente (África do Sul); o extremo norte (Argélia, Tunísia e Marrocos) e a região do centro (Katanga).

A rede do norte teve como causa imediata a consolidação de ocupação; as outras redes fizeram-se com a determinante das explorações mineiras: o ouro e os diamantes no sul; o cobre no centro. A propria rede do norte se valorisou com as explorações mineiras do ferro e dos fosfatos.

A grande aspiração de Cecil Rhodes, quando os caminhos de ferro em África ainda estavam na sua infância, era a construção de uma linha do Cabo ao Cairo. Havia no seu objectivo um alto pensamento político de imperialismo.

Atravessada a África, do norte a sul, por um caminho de ferro inglez, dahi lhe adviria o predominio in-

contestável em todo o continente africano, se esse sonho não teve ainda realização, a verdade é que ele inspirou e guiou a política de engrandecimento territorial que se lhe seguiu.

Não só em territórios seus como em territórios estranhos, a Inglaterra tem lançado, sempre que pode, a «cinta de ferro» com que materializa aos olhos de todos a sua influência e a sua preponderância.

Admirável política essa que tanto contribuiu para a expansão do predomínio britânico em África.

Foi ela que lhe deu a posse da África Central: foi o pensamento político de Rhodes que nos esbulhou do coração da África que era incontestavelmente nosso. Que bela situação não seria a de Portugal se fosse hoje senhor de todo o território desde Angola até Moçambique! Katanga nas nossas mãos; as regiões mineralizadas da Rhodesia; todo esse bloco de interesses que por si sós constituiriam um mundo inexgotável de riquezas!

Diga-se em abono da verdade que nós tivemos a visão do problema; lá vem no livro do sr. Wiener, a páginas 46, a prova. A concessão de uma linha ferroviária transafricana foi feita em 1875 (e não em 1857 como certamente por engano se diz ali), mas a ideia não foi por diante. Se este projecto se tivesse realizado, Cecil Rhodes não teria mais tarde, avançado até ao Zambeze e aquela vasta e rica região não nos teria sido arrebatada, com o pretexto alegado de que não tínhamos capacidade para a valorizar.

Nós que tínhamos avassalado o mundo, não podíamos agora avassalar e valorizar uma parcela ínfima dele! Suprema irrisão. Cinco milhões de portugueses acusados de não poderem reter em suas mãos uma pequena parcela do que outros tempos milhão e meio haviam conquistado.

Temos hoje justificado orgulho em estarmos de posse dos extremos do primeiro grande transafricano Beira-Katanga-Lobito, mas quanto melhor não seria que ele estivesse em território nosso. E podia e devia estar.

A rede da África do Sul — Esta rede de caminhos de ferro mede hoje para cima de 18.000 quilómetros. O centro dela é Johannesburg, na região mineira do Rand. Se é já formidável a extensão desta rede, mais formidável é a sua ação no desenvolvimento económico do país.

As suas receitas no último ano foram de cerca de 29 milhões de libras. As receitas de todos os caminhos de ferro em Portugal devem andar por 10% daquela

fabulosa soma. As receitas todas do Estado em Portugal, são muito inferiores, pois não vão além de 20 milhões.

E note-se que a África do Sul tem uma população branca que está longe de atingir 2 milhões. E a soma total de pretos e brancos pouco mais dá do que a população do continente português.

Admirável país que consegue desenvolver uma tão grande actividade.

A rede da África Central — Esta rede que estende os seus tentáculos do Atlântico ao Índico, tem como centro a região mineira da Katanga e como principais arterias as linhas do Lobito e da Beira.

O caminho de ferro do Congo Belga que por Port Franqui deve atingir Leopoldville, na margem esquerda do Zaire, ligando-se ali com a linha de Matadi, não tem hoje grande importância, já por não estar completo, já pela sua enorme extensão. A sua construção satisfaz principalmente uma aspiração nacionalista belga de dar ligação à Katanga com o mar por um caminho de ferro e um porto exclusivamente seu.

O percurso é enorme em comparação com o de Lobito e o porto de Matadi é incapaz dum tráfego muito intenso, mesmo com o acréscimo de Ango-Angó.

A linha de Dar-es-Salam pelos transbordos a que está sujeita, visto ser uma linha mixta, também não pode fazer grande concorrência às duas linhas que são já hoje as detentoras do tráfego de Katanga.

Para bem se fazer uma ideia da extensão desta rede vejamos o comprimento das principais linhas.

Portos	Via	Percurso		Distância total em k.
		Congolez	Extrangeiro	
Beira . . .	Bulawayo Salisbury Lualeba Taunganika	255 k.	2.550	2.605
Dar-es-Salam		751-695 ^(*)	1.245	2.797
Lobito . . .	Benguela	770	1.347	2.157
Matadi . . .	Léokadi	1972-825 ^(*)	0	2.797

Temos assim uma extensão de 10.356 quilómetros a disputar o tráfego duma região que nós abandonámos.

E não são somente estes quatro caminhos de ferro que disputam o tráfego da Katanga. O próprio Congo Belga tem uma outra via de comunicação que é a linha dos grandes lagos com um percurso total de 4.013 quilómetros. E os caminhos de ferro sul africanos, entre

os quais se conta o nosso de Lourenço Marques, também são concorrentes a esse tráfego.

O principal movimento de passageiros fazia-se até há pouco pelo caminho de ferro do Cabo da Boa Esperança. Havia até um comboio expresso em ligação com a carreira de vapores da Union Castlô, destinado a servir o tráfego de passageiros da Katanga.

A extensão total da linha é de 4.181 quilómetros e é percorrida em 103 horas e meia ou seja 4 dias e 7,5 horas.

As condições modificaram-se com a ligação Katanga-Lobito. Esse tráfego hoje pertence ao nosso caminho de ferro de Benguela. E ha-de pertencer sempre, embora a Belgica conclua a ligação ferroviária com Matadi, pois que a diferença do percurso fica sendo muito grande (mais de 650 quilómetros), o que exige mais dia e meio de viagem através dumha região extremamente quente e insalubre.

A rede da África do Norte — Esta rede abrange os três países: Argélia-Tunisia-Marrocos. A área de todos eles mede 2.838.000 quilómetros quadrados, ou seja 32 vezes a área de Portugal continental.

A sua rede ferroviária mede 10.516 quilómetros, sendo 4.316 na Argélia, 3.607 na Tunisia e 2.593 em Marrocos, entre os quais 406 eletrificados.

Variadas são as bitolas desta rede. Ha linhas de 0,60, de 1.^m e de 1,435 (normal francesa).

A rede de 0,60 é a mais extensa que se conhece. Em Marrocos tem mais de 800 quilómetros e em grande parte foi construída pela engenharia militar francesa e com fins militares.

Também os alemães haviam construído na Damalandia uma linha de 0,60 n'uma extensão superior a 100 quilómetros. Os franceses em Marrocos excederam, como se vê, em mais do dobro esse record.

Merece a pena determo-nos um pouco, nas condições em que foi estabelecida esta rede característica a que obedeceu o serviço que presta.

Ficará para outro artigo.



DR. JACINTO NUNES

Faleceu em Grandola, no dia 9 do corrente, o velho republicano Dr. Jacinto Nunes.

Prestigiosa figura de grande relevo moral, trabalhou incansavelmente durante toda a sua vida pelos seus ideais, sem odios, sempre englobando no seu sonho a unificação da família portuguesa.

Foi ele que, com o seu grande coração propôz e defendeu a amnistia aos presos políticos da revolução monárquica de 1921.

O seu funeral constituiu uma imponente manifestação de pesar.

* * *

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, apresenta à Família enlutada sentidos pesames.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

TARIFA ESPECIAL N.º 21 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 7 de Novembro de 1931 nas linhas exploradas por esta Companhia (antiga rede, Sul e Sueste e Minho e Douro)

Bilhetes especiais de ida e volta para viagens FIM DE SEMANA

PREÇOS : os da Tarifa Geral, com a redução de 45 % (3)

Estes bilhetes estão à venda em todas as estações desta Companhia e podem ser adquiridos para quaisquer percursos na sua rede, contanto que não fiquem comprendidos por completo numa só zona em que esteja prevista a venda de bilhetes de tramueis.

CONDICÕES

1.^a — **Prazo de validade.** — Os bilhetes desta tarifa são válidos:

— **Para a partida da estação de origem da viagem:** ao sábado desde as 12 horas e ao domingo até às 15 horas;

Para a viagem de regresso: em qualquer estação do percurso desde o próprio domingo para que os bilhetes forem adquiridos, até às 12 horas da segunda-feira seguinte.

Se ao domingo se seguir um ou dois dias de feriado nacional, é permitido o regresso no dia imediato ao último feriado até às 12 horas, mediante o pagamento, conforme o caso, de uma ou duas sobretaxas de 10 % do preço dos bilhetes.

Quando a viagem de regresso seja iniciada no sábado, o bilhete é considerado nulo cobrando-se ao seu portador a diferença entre metade do preço do bilhete e o preço que, por tarifa geral, corresponda à viagem de regresso, acrescida de 5 %.

2.^a — **Via excepcional.** — Quando a viagem entre as estações de origem e de destino possa ser efectuada por vias diferentes, os bilhetes são estabelecidos por uma delas à escolha do passageiro.

Neste caso:

— os bilhetes válidos para a via mais curta podem ser utilizados pela via mais longa, quer à ida quer à volta, mediante o pagamento da importância que corresponda, aplicando os preços desta tarifa à diferença entre a distância por uma e outra via;

— os bilhetes válidos para a via mais longa podem ser utilizados pela via mais curta, quer à ida quer à volta, sem pagamento de qualquer importância.

3.^a — **Comboios.** — Os portadores de bilhetes desta tarifa podem utilizar quaisquer comboios, inclusivamente os rápidos ou de luxo, mediante o pagamento das sobretaxas e suplementos correspondentes.

4.^a — **Paragens.** — É facultada a paragem em qualquer estação intermédia do percurso dos bilhetes, quer à ida quer à volta, contanto que os bilhetes sejam apresentados à partida de cada estação de paragem das respectivas bilheteiros para ali serem carimbados.

5.^a — **Abandono de percurso.** — Permite-se, quer à ida quer à volta, que os passageiros abandonem qualquer parte do percurso dos seus bilhetes desde que os façam carimbar nas estações de embarque.

6.^a — **Excesso de percurso.** — O passageiro que fôr além da estação de destino indicada no seu bilhete, paga o percurso excedente como se fôsse portador de bilhete da tarifa geral.

7.^a — **Mudança de classe.** — O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete paga, à ida ou à volta, a diferença de classe como se fôsse portador de bilhete da tarifa geral.

8.^a — **Crianças.** — Não se vendem bilhetes a meio preço desta tarifa.

9.^a — **Bagagem.** — Não se concede o transporte gratuito de bagagem registada.

Disposição geral

Em tudo o que não seja contrário às condições da presente ficam em vigor as disposições da tarifa geral.

Lisboa, 2 de Novembro de 1931.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

(a) — **Via fluvial.** — Quando o percurso dos bilhetes abrange a via fluvial, a redução de 45 % aplica-se também ao preço da tarifa fluvial. Não se vendem, no entanto, bilhetes desta tarifa entre Lisboa e Barreiro.

O CONFLITO SINO-NIPONICO

NÃO é da nossa competencia, nem tampouco nos interessam as guerras, mas no entanto, ocupamo-nos hoje do vulcão do extremo oriente unicamente pelo facto do pomo da discordia ser um caminho de ferro. Pelo menos é o que dizem, afigurando-se-nos que além desta causa, outras haverão e de tão grande peso como a do caminho de ferro.

O Japão está a braços com falta de territorios onde expanda a sua população sempre crescente. Por sua vez a China com territorios vastíssimos está enfraquecida mercê do seu estado verdadeiramente anarquico e, por constantes guerras civis. Certamente na maneira de ver dos japonezes, á China não faria diferença ter de menos parte de uma província.

Deve ser também este um dos motivos principais.

A Sociedade das Nações intervém na resolução do conflito, lembrando aos dois países o pacto de Kellog e ainda a branca quimera de Briand.

No entanto entre japonezes e chineses há pancadaria que é um louvar a Deus. Mas não há guerra!!!

A Sociedade das Nações o diz e nós fingimos que acreditamos. Demais sabemos para que serve semelhante organismo, e os nossos leitores também não o ignoram. Serve simplesmente para que uns certos cavalheiros vistam bem, passem, comam e bebam melhor, custando um dinheirão ás potencias admitidas e a respeito de utilidade pratica estamos vendo. Muitas estatísticas, muitos numeros bonitos, ás vezes errados, conversas, banquetes etc. e nada mais.

Porque não abriu ainda falencia?

Não sendo nós pessimistas, parece-nos avistar grossas nuvens pelo Oriente.

A Mandchuria tem grande influencia sobre a politica interna da China e do Japão. Sabe-se que, depois da quarta assembleia plenaria do partido Kuomintang, no mês de Maio ultimo, produziu-se uma scisão entre Nanquim e Cantão onde um governo autonomo estava constituído. Os cantoneses chegaram mesmo a mobilizar um exercito para marchar contra Nanquim, tendo sido detido pelas cheias do Yang-Tsé-Kiang. Ante a ameaça de uma guerra com o Japão o sentimento nacional parece ter despertado, sendo um facto a aproximação entre os dois governos chineses.

Por outro lado, no Japão a questão mandchu acentuou as divergencias entre os militares e o governo e entre os dois partidos politicos: o Min-

seito que está no poder, e o Seiyu-Kai, onde se concentra a oposição.

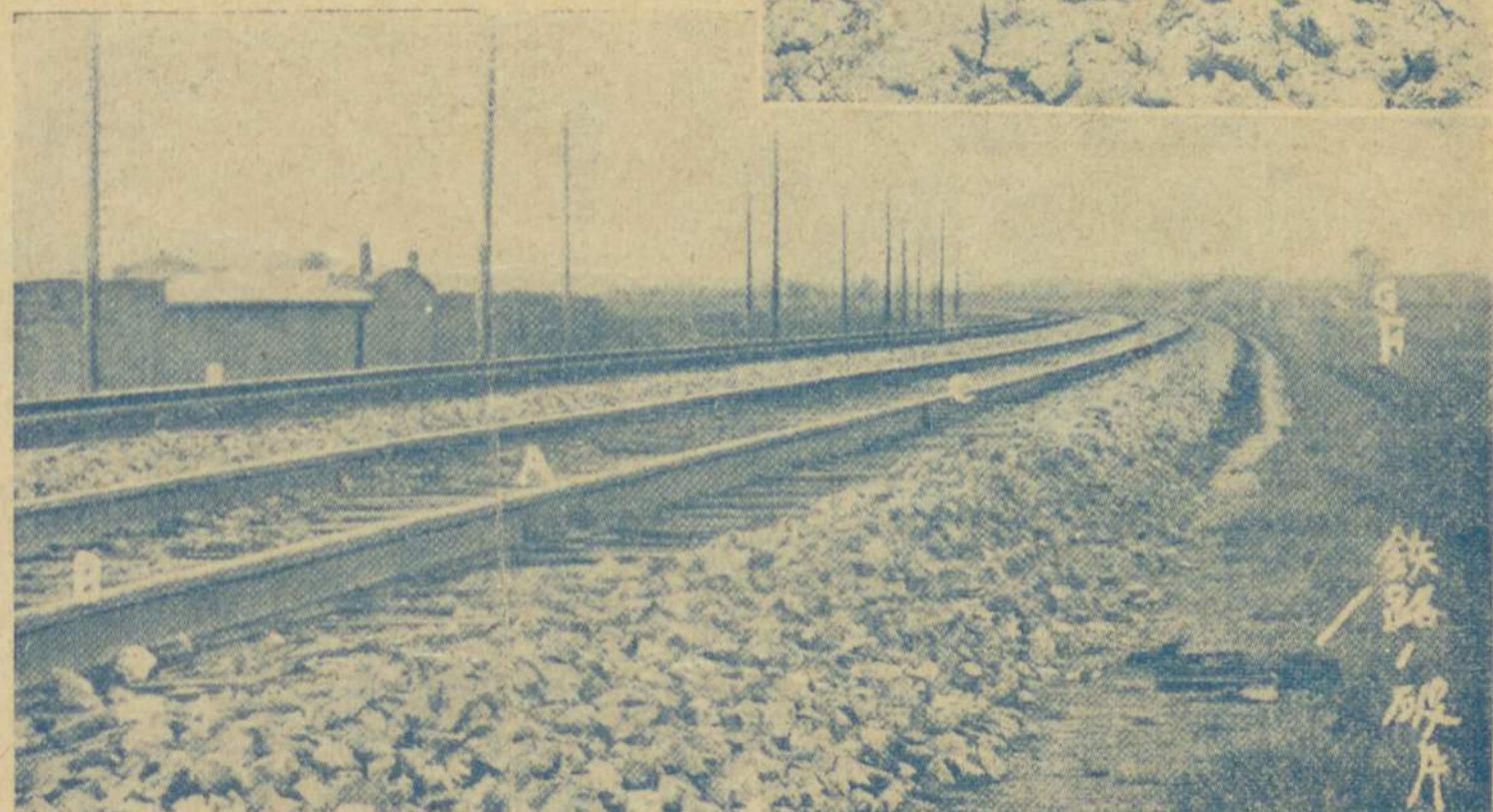
A complicar isto tudo sucede serem os ministros da guerra e da marinha independentes e não responsáveis perante o parlamento.

Assim, o governo de Toquio, vê-se por vezes em serios embaraços para se impôr aos generais que não hesitam em contrariar as suas ordens.

As fotografias que hoje publicamos parecem justificar uma das razões japonezas.

Os chinezes afirmavam terem sido atacados em Mukden, sem provocação de sua parte, por tropas japonezas enquanto os japonezes, ao contrario, culpavam os soldados chinezes da primeira agressão. Com efecto algumas centenas dentre eles tentaram na noite de 18 para 19 de Setembro fazer saltar uma parte da via principal do caminho de ferro do Sul da Mandchuria, nos arredores de Mukden. Uma das gravuras mostra-nos a via deteriorada pelo atentado, se bem que já tivesse sido reparada para não impedir a circulação e é facil constatar que foi restabelecida de novo; as travessas estão ainda a descoberto e num dos lados veêm-se ainda pedaços do rail desfeito pela explosão. A outra gravura representa um soldado chinês morto pelos guarda-vias japonezes, quando fugia depois de ter deixado uma bomba.

Nos arredores do local do atentado foram encontrados bonés, pedaços de equipamentos e espingardas chinezas.



Em cima: Um soldado chinez morto pelos guardas da via japonezes. Em baixo: A parte da linha do caminho de ferro Sul-Mandchuriano onde se deu o atentado, depois de reparada

MONTEPIO FERROVIARIO

Associação de Socorros Mutuos do Pessoal
em Caminhos de Ferro Portugueses

Realiza-se no dia 18 do corrente pelas 21 horas, a Assembleia Geral Ordinaria deste Montepio, sendo a ordem dos trabalhos:

Leitura e discussão do Relatorio e Contas das Gerencias de 1930.

Não havendo numero para poder funcionar a assembleia fica a mesma transferida para o dia 25 do corrente á mesma hora, funcionando com qualquer numero de socios.

Recebemos da mesma instituição o Relatorio, do qual damos a seguir alguns elementos.

Balanço em 31 de Dezembro de 1930

ACTIVO

Papeis de crédito:			
7 Bilhetes de Tesouro	58 000\$00		
2 Inscrições de valor nominal de 1.000\$00 cada.	819\$20		
15 Obrigações do Empréstimo Português 3 % de 1905.	94\$50	58.913\$70	
Moveis e Utensilios:			
Saldo desta conta		10.932\$50	
Monte-Pio Geral:			
Saldo desta conta		73.697\$90	
Caixa:			
Saldo em dinheiro		385\$05	
Comp. dos Caminhos de Ferro Portugueses:			
Saldo desta conta		32.228\$15	
Comp. Nacional dos Caminhos de Ferro:			
Saldo desta conta		319\$00	
Comp. dos Cam. de Ferro do Norte de Portugal:			
Saldo desta conta		3.141\$50	
C. dos Caminhos de Ferro da Beira Alta:			
Saldo desta conta		1.127\$50	
Comp. dos Caminhos de Ferro Mineiro do Lena:			
Saldo desta conta		792\$50	
Legados Inactivos:			
Saldo desta conta		4.210\$00	
Associados c/Encargos:			
Saldo desta conta		14.226\$15	
		199.973\$95	

PASSIVO

Fundo de Reserva:			
Saldo desta conta		128.531\$14	
Fundo Disponivel:			
Saldo desta conta		57.416\$66	
Associados:			
Saldo desta conta		14.226\$15	
		199.973\$95	

Conta da gerencia de 1930

Cotas cobradas na sede.	11.621\$95
Cotas cobradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	210.181\$60
Cotas cobradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.	6.148\$50
Cotas cobradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	6.995\$00
Cotas cobradas pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro	4.543\$50
Cotas cobradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Mineiro do Lena	632\$50 240.155\$05
Juros e Dividendos	
Papeis de Credito.	5.476\$20
Juros de Depositos	2.597\$30
	6.073\$50
Receita Extraordinaria	935\$00

Saldo de 1929

Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	31.801\$15
Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	1.002\$50
Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.	1.055\$50
Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Mineiro do Lena	130\$00
Saldo devedor da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro	365\$00
Caixa	926\$06
Monte-Pio Geral	68.266\$30 103.546\$51
	550.708\$06

Legados concedidos	215.605\$00
Legados Inactivos	1.690\$00
Despezas de Administração	25.651\$96
Reembolso de co'as	69\$50 259.016\$46

Saldo para 1931

Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	32.228\$15
Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	3.141\$50
Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.	1.127\$50
Saldo devedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Mineiro do Lena.	792\$50
Saldo devedor da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro	319\$00
Caixa	385\$05
Monte-Pio Geral	73.697\$90 111.691\$60
	550.708\$06

Movimento Geral de Caixa no ano de 1930

ENTRADAS	
Associados c/ Encargos:	
Cobranças realizadas na Séde	11.621\$95
C.ª dos Cam.ºs de Ferro Portuguezes:	
Recebido por conta de cobranças realizadas	209.754\$60
C.ª Nacional dos Caminhos de Ferro:	
Idem, idem	4.539\$50
C.ª dos Cam.ºs de Ferro do Norte de Portugal:	
Idem, idem	4.856\$00
C.ª dos Cam.ºs de Ferro da Beira Alta:	
Idem, idem	6.076\$50
Juros e Dividendos:	
Bilhetes de Tesouro	3.471\$70
Obrigações do Empréstimo de 5% 1905	4\$50
Receita Extraordinária:	
Desconto nos legados pagos fóra de Lisboa	955\$00
Monte-Pio Geral:	
Saques	48.440\$00
Saldo de 1929.	926\$06
	290.675\$81

SAÍDAS

Pensões:	
Pago este ano conforme mapa n.º 8	215.605\$00
Legados Inactivos:	
Pago ao socio n.º 476 Sr. Henrique Cerdeira	1.690\$00
Despesas de Administração:	
Pago conforme mapa n.º 8	25.651\$96
C.ª dos Caminhos de Ferro Portuguezes:	
Pago á «Previdencia do Ferro-Via-rio», por pagamento efectuado por esta Companhia que não nos dizia respeito	9\$50
Associados:	
Reembolso de quotas	57\$50
Associados c/ encargos:	
Importancia indevidamente lançada na guia n.º 153	2\$50
Monte-Pio Geral:	
Depositos	51.274\$30
Saldo para 1931.	585\$05
	290.675\$81

Desenvolvimento do Fundo Disponível

Saldo de 1929				47.581\$57
Cotas cobradas na séde	11.621\$95			
Debitado á Companhia dos C.ºs de Ferro Portugueses	210.181\$60			
Debitado á Companhia dos C.ºs de Ferro da Beira Alta	6.148\$50			
Debitado á Comp. dos C.ºs de Ferro do Norte de Portugal	6.995\$00			
Debitado á Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	4.545\$50			
Debitado á Comp. C.ºs de Ferro Mineiro do Lenç.	662\$50			
Juros e Dividendos.	6.075\$50			
Receitas Extraordinárias	955\$00	247.161\$55		
Legados Concedidos	213.605\$00			
Despesas de Administração	25.618\$6			
Reembolso de cotas	69\$50	237.326\$46	9.835\$09	
Saldo para 1931				57.416\$36

Despesas de Administração

Aluguel da Séde	60\$00
Água e Luz.	532\$31
Ordenados	14.991\$40
Impressos	3.876\$00
Anúncios	863\$50
Despesas diversas	1.139\$10
Aluguel da Sala para a Assembleia Geral	463\$15
Percentagens	50.030
Carimbos	45\$00
Despesas com pagtos de legados fóra de Lisboa.	597\$30
Portes	45\$80
Tot.1.	23.651\$96



Ferreira de Castro



Deu entrada há dias no hospital de Ordem Terceira, a Jesus, o nosso preso amigo e camarada Ferreira de Castro ilustre jornalista e escritor, que durante muito tempo dirigiu com bastante proficiencia a «magazine» *Civilização*.

Infelismente o seu estado de saude complica-se de dia para dia, sendo bastante grande o numero de pessoas que ali tem ido saber do estado do doente.

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 página 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 defesa dos nossos interesses.

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

Aguas Termais — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais famosas do estrangeiro.

Alfaiates — Toda a gente pôde 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.

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

Dentistas — Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde 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 aplicações torna-se tanto maior quanto maior fôr 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 necessário 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 iabrido aliado ao melhor preço.

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

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

Pos de Heating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

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

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

Maquinas — A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse de te 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 aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

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

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMICO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 20524

LISBOA

AGUAS TERMAIS

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACCÕES—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 construída 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 eléctricaPOTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as seções de vestuário.
Mestre de corte diplomado pelaACADEMIA MINISTER DE LONDRES
CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
FATOS PARA CREANÇASDESCONTO 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

HOTEIS

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FÁBRICA DE LOUÇA DE SACAVÉM
(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITÁRIA - LOUÇA DOMÉSTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERÂMICOS - TIJOLOS REFRACTÁRIOS.

Lisboa: 125, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

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 Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
LO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara
LISBOA

Séda para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

Dr. Armando Narciso

Praça dos Restauradores, 48, 1.º — LISBOA

NAVEGAÇÃO

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santo, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores têm magníficas acomodações para passageiros —



Nos preços das passagens incluem-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas — Para carga e passageiros 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

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

Relação e Administração: R. DA HORTA SÉCA, 7, 1.º — Lisboa
Telefone (P BX) 2 0158

TELEFONIA SEM FIOS

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

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

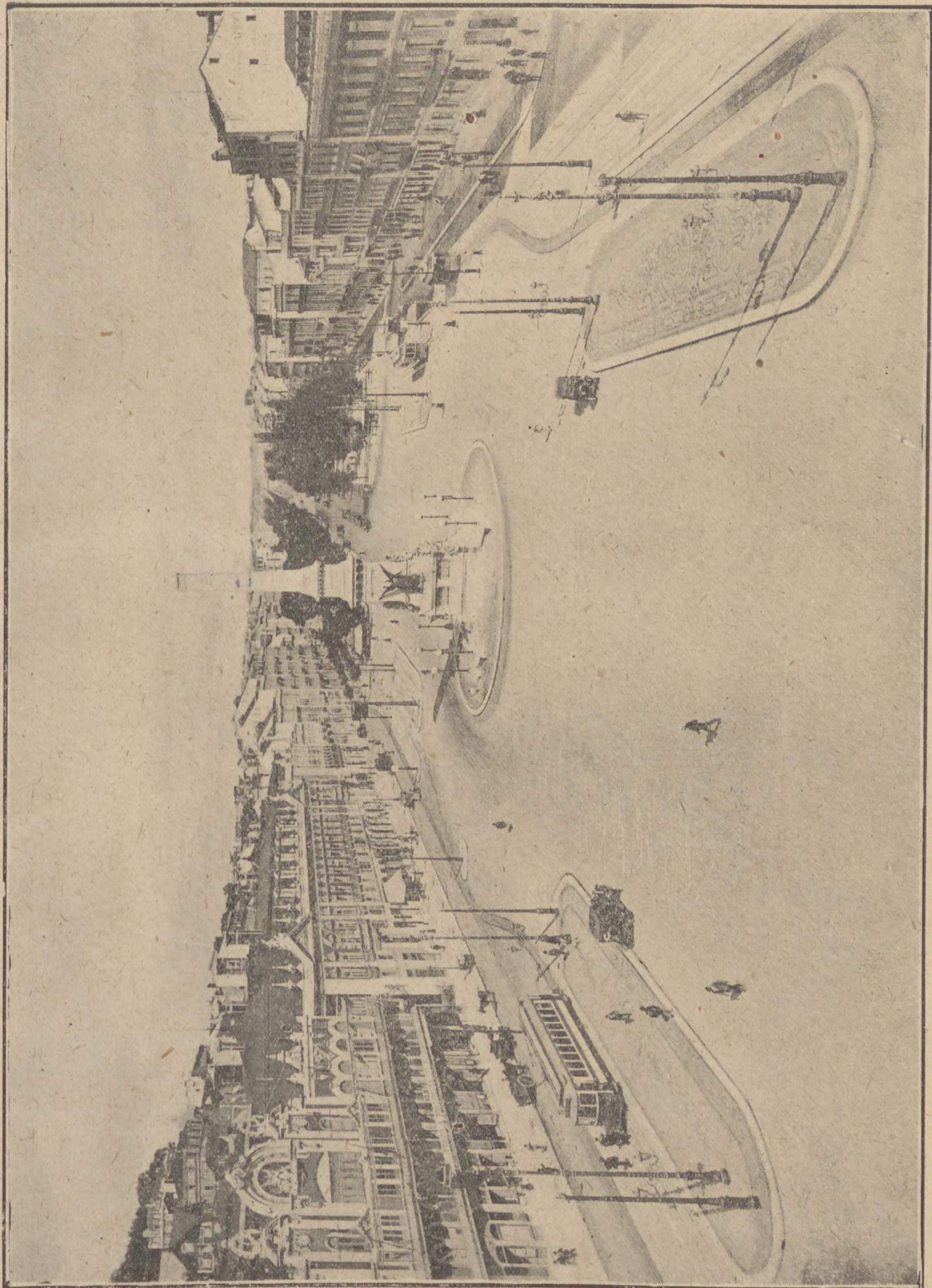
Officinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades

— rivalizando com as dos fabricantes —

— inglezes, alemães, 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.



LISBOA — Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade