GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

13.º do 39.º anno | LISBOA, 1 de Julho de 1926 | Numero 925

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Typ. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

Colaboradores
Engenheiros J. Fernando de Souza, Delfim M. Monteiro, Carlos Roma Machado, C. Manitto Torres, Raul Esteves, Luna de Oliveira, Jayme Gallo, Gabriel Urlugen, e Raul E. Santos, Dr. Anthero Carreiro de Freitas, M. Andrade Gomes e Carlos d'Ornellas.

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7 - 1.º
Telefone: Trindade-27

BELLO & BRAVO

★ ★

Rua Augusta, n.º 177, 1.º-D.—LISBOA

Aços rapidos e para ferramentas
Aluminio, em chapas, barras, etc.
Alvalades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanisado, cobreado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com todas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injecção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio ITLU, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e oleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou electricas
Machinas-fixas, semi-fixas e locomoveis
Maquinas frigorificas
Maquinas ferramentas
Maquinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias
Maquinas de rectificar e afiar
Maquinas de atarrachar
Maquinas de fresar, universais, horisontais e verticais
Maquinas para trabalhar madeira
Maquinas para fabrico de parafusos
Maquinas para todas as industrias
Material electrico de qualquer especie
Material fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Nickel
Pedras de esmeril
Pegamoides
Pontes e outras construções metalicas
Rails d'aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecanicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metalicas
Tubos de ferro, pretos e galvanisados e d'aço paracaldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias ferreas portateis, wagonetes, etc.
Wagons de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA—LISBOA **Telefone: CENTRAL 2931**

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES **Babcock & Wilcox**

FABRICA E SÈDE PRINCIPAL: BILBUA

Filial para Portugal e as Colonias — Praça dos Restauradores, 78, 1.° — LISBOA

Caldeiras Aquo-Tubulares para usos Terrestres e Maritimos

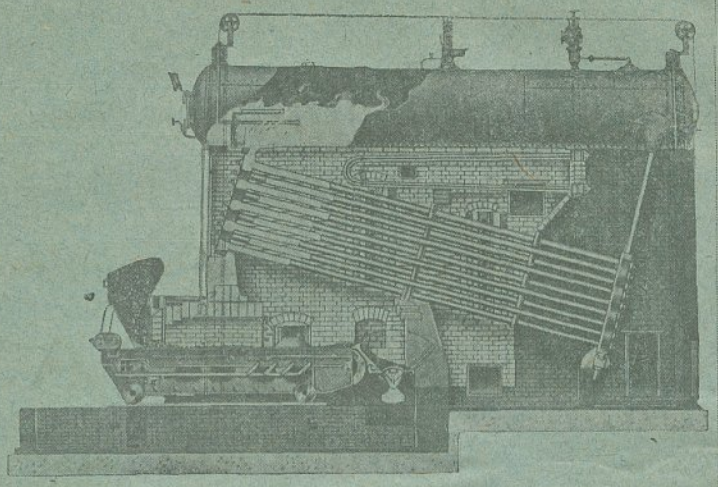
Locomotivas

Guindastes electricos e de vapor

Bombas de vapor horizontaes e verticaes systema «WEIR»

Bombas Centrifugas «DRYSDALE»

Fornalhas automaticas



Sobre aquecedores de vapor

Purificadores d'agua

Chaminés de aço

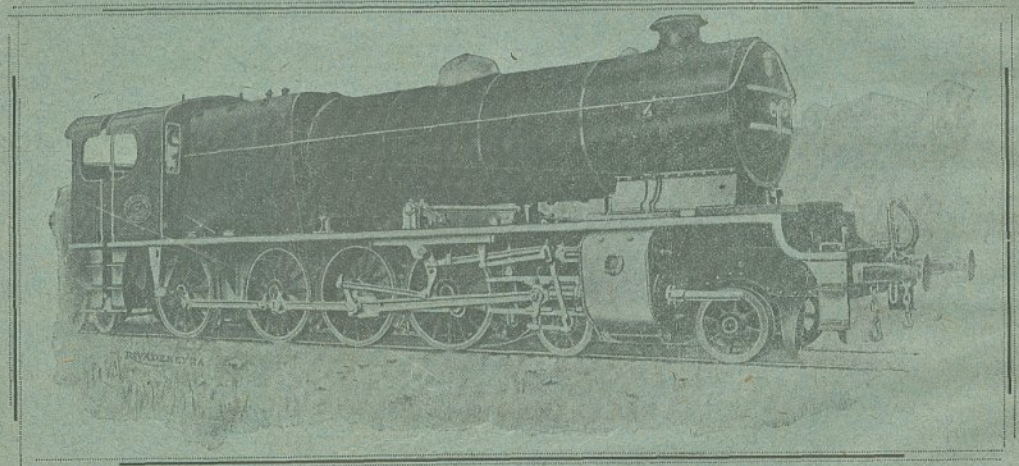
Economisadores de combustivel

Queimadores de oleo

Aparelhos para a combustão de carvões pulverisados

Tubagem para todos os effeitos

Caldeira «*Babcock & Wilcox*» typo terrestre, munida de sobrequecedor e fornalha automatica



Typo de locomotiva «Mastodonte» de grande potencia, tres cylindros e simples expansão, construida expressamente para as vias ferreas da peninsula da maior potencia que existe na Espanha ou Portugal.

Construimos tambem locomotivas pequenas e especiaes para manobras, minas etc., de vias reduzidas, para as Colonias e explorações

Locomotivas, tenders, locomotivas-guindaste, bastidores, rodas, acessorios para locomotivas, chapas de aço.

Temos a maior fundição em toda a peninsula.

MAQUINAS - TUBAGEM - CORREIAS

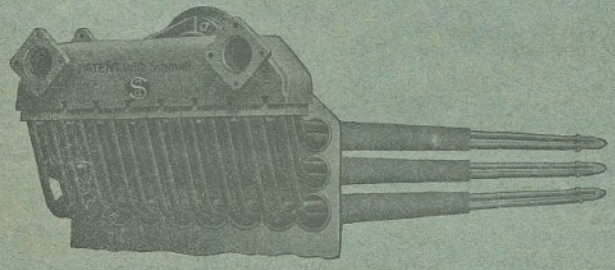
F. STREET & COMPANY LIMITED

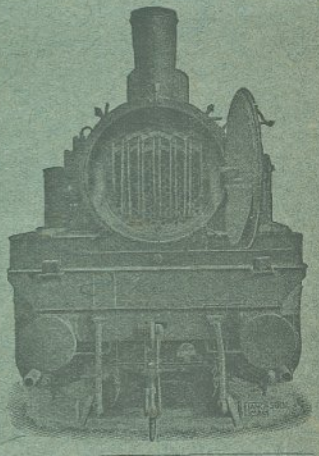
Serralheria e Fundição

R. Poço dos Negros LISBOA

Schmidt'sche Heissdampf-Gesellschaft, m. b. H.

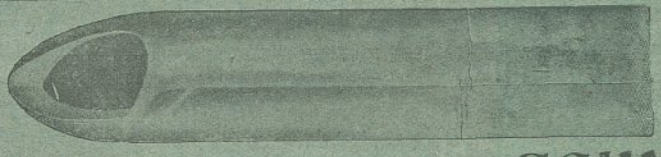
Cassel—Wilhelmshoehe (Alemania)





Sobreaquecedores Marca «SCHMIDT»

LOCOMOTIVAS, LOCOMOVEIS
CILINDROS COMPRESORES,
CALDEIRAS MARITIMAS E TERRESTRES



Elementos de Sobreaquecedor «SCHMIDT»

Forjados à máquina, sem ninhuma Soldadura

Ventiladores aspiradores "SCHMIDT"

Com impulsão por turbinas de vapor para melhorar tiragem em caldeiras maritimas e terrestres

Insufladores de Hollin dos tubos "SCHMIDT"

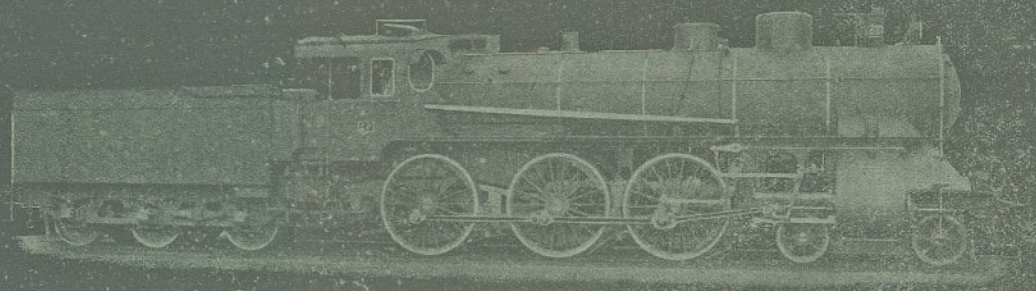
Para caldeiras maritimas

Representantes unicos para Portugal, Espanha, Marrocos e Colónias

Sociedad Española de Material Ferroviario, S. A.

MADRID—Fernanflor, 4 ✤ Telegramas: LOCOMOTORA

J.A.MAFFEI - MUNICH 2



LOCOMOTIVAS

Locomotivas para Caminhos de Ferro principaes e industriaes de cada descripção e tamanho.
Locomotivas electricas.
Turbinas a vapor.
Cilindros de estrada.
Caldeiras a vapor.
Machinas-Ferramentas.
Machinas a vapor.

Representação para PORTUGAL E HESPANHA:
Sociedad Española de Material Ferroviario, S.A., MADRID
Teleg.: LOCOMOTORA
Fernanflor, 4.

VAGO

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRIPTORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent* — **Locomotivas,** tenders, e todos os pertences. — **Material electrico,** installações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis,** vagonetes, etc., para todas as aplicações. **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.ª* — **Cimento «Candlot»,** depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas.** — **Metaes** em bruto e em obra — **Vigamento de ferro e aço** em I T L U e todos os mais para construcções — **Rails d'aço.** — **Espelhos,** vidros polidos. — **Artigos para incandescencia.**

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa — NUMERO TELEPHONICO 586

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 FABRIANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

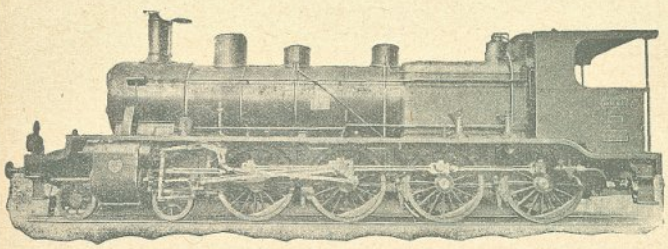
Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

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

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910 ,Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:
5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamway
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:
BELLO & BRAVO — **Rua Augusta, 177, 1.º**

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonima dos ATELIERS GERMAIN

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS
Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways
Vagões de mercadorias de todos os typos. — Vagões-cisternas. Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.
Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS
Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS
Carruagens automoveis. — Motores fixos a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegrafico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal — CARMO, Limitada

LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º — TELEFONE CENTRAL 246

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 39.º ANNO

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

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

NUMERO 925

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

Correspondente em Paris: *Ed. Glück* — Rue George Sande 34 — Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Julho de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Tarifa de camionagem em vigor desde 1 de Julho de 1926 — Transportes entre a estação de Carregado e despacho central de Alemquer

SUMÁRIO

		pag.
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1955 *por J. Fernando de Sousa*	pag.	197
Dr. Gabriel Urigüen	»	199
A T. S. F. nos combóios portugueses	»	199
Novo processo de proteger metais contra as consequências de um aquecimento excessivo	»	200
Engenheiro Manuel Rueda	»	200
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	»	200
Parte Oficial	»	202
Linhas Estrangeiras	»	203
Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	»	204
A Companhia do Norte de Espanha no ano de 1925	»	204
Viagens e transportes	»	206
Caminhos de Ferro internacional França-Africa	»	207
Vagões metálicos auto-descarregadores	»	207
Linhas Portuguesas	»	208
Publicações recebidas	»	208
União Internacional dos Caminhos de Ferro	»	210
Os novos Presidente e Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P.	»	211
Carteira dos Accionistas	»	211

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1925

por J. Fernando de Sousa

SE os relatórios da gerência das novas emprêsas ferroviárias são sempre documentos cuja análise pode proporcionar úteis ensinamentos, mais se impõe êsse estudo em relação à mais importante das nossas companhias, concessionária das principais linhas do país.

O relatório de 1625 acusa sensivel progresso após o período crítico da guerra e mais ainda dez anos que se lhe seguiram e que mercê de circunstâncias diversas atingiu a maior gravidade em 1923.

Não se modificou em 1925 a extensão explorada: 1.146 quilómetros, 1.047 dos quais da rede própria e 99 de linhas de outras companhias pela C. P. exploradas, às quais se juntarão dentro de pouco tempo no segundo grupo os troços em construção da Lousã à margem do Ceira e da Lamarosa a Tomar.

Se tivesse havido a judiciosa resolução de estreitar para 1 metro a linha de Coimbra à Lousã e seguir com a construção na mesma largura, com curvas de 100m, reduzir-se-ia de tal modo o custo da construção que se poderia ir com muito maior facilidade até Arganil e em futuras étapas seguir mais além. Caro êrro o que assim se consumou.

As receitas da exploração (em escudos) atingiram a seguinte cifra em 1925, comparada com 1924:

Rede própria	169:477.990$ +	9:252.608$
» alheia	6:490.249$ +	885.829$
Total	157:968.239$	10:138.437$

As despesas de exploração foram:

Rede própria	117:956.966$ —	514.296$
» alheia	5:376.557$ +	576.236$
Total	123:333.523$ +	61.940$

As receitas líquidas foram:

Rede própria	51:521.024$ +	9:766.904$
» alheia	1:093.691$ +	309.347$
Total	52:614.715$ +	10:072.251$

As receitas fora do tráfego atingiram:

Rede própria	2:255.370$ +	1:617.759$

Somam pois os produtos líquidos da exploração:

Rede própria	53:776.394$ +	11:384.663$
» alheia	1:093.691$ +	309.347$
	54:870.085$ +	11:694.010$
A deduzir reembolsos de garantias de juro	340.409$ +	18.162$
Saldo	54:529.676$	11:712.172$

O coeficiente médio da exploração foi:

Rede própria	0,6869 — 0,0596
» alheia	0,8284 — 0,$282

As receitas do tráfego decompõem-se nas seguintes parcelas (em contos)

Passageiros	65.420	+ 4.912
Mercadorias G. V.	16.791	+ 71
» P. V.	79.166	— 4.729
Receitas diversas	14.590	+ 568

Importa ainda registar as despesas por serviços, (em contas)

Administração	6.537	+ 941	5,3 %
Direcção e serviços gerais	2.103	+ 173	1,7
Exploração	33.863	+ 2.534	27,4
Via e obras	26.124	+ 1.761	21,2
Material e tracção	54.706	+ 7.385	44,4
Total	123.333	+ 62	

A receita média foi

Quilómetro-via	319.647$40
» trem	28$61

A despesa foi

Quilómetro-via	140.996$22
» trem	18$37

Receita líquida

Quilómetro-via	78.651$13
» trem	10$24

As unidades de tráfego transportadas foram as seguintes:

Passageiros	10.815.525	+ 1.021.781
Mercadorias G. V.-ton.ª	105.941	— 16.220
» P. V.	1.858.276	— 67.992

Continua pois a acentuar-se o aumento de circulação de passageiros e a diminuïção de tonelagem de mercadorias. Se houve nestas um aumento de receitas de cêrca de 4.657 contos, foi devido à elevação das sobretaxas.

A receita total decompõe-se pela forma seguinte:

Tarifa-base	17:542.685$
Sobretaxas	158:425.554$
Total	175:968.239$

O percurso dos combóios que de 5.495.768 em 1914 desceu a 3.389.991 em 1915 e fôra subindo até 6.148.006 em 1824, atingiu em 1925 5.539.356.

Para o tráfego mencionado foram desoladoramente exíguas as relações internacionais, mercê de várias causas entre as quais figuram a falta de tratado de comércio com a Espanha e de tarifas directas e os encargos e dificuldades aduaneiras.

Importa regular a importância de impostos cobrados pelo Estado, em contas.

Trânsito	7.972	+ 475
Sêlo	8.389	+ 3.331
Assistência	928	+ 481
Total	17.289	+ 4.287

ou cêrca de 10 % da receita bruta.

Além dêsses impostos cobrados do público pagou a Companhia os seguintes:

Assistência ferroviária	1.695
Transacção	3.426
Contribuïções diversas	1.103
Total	6.225
Juntando os impostos sôbre o público	17.289
chegamos ao total de	23.514

isto sem falar no enorme incremento da matéria tributária devido à acção de fomento dos caminhos de ferro e às importantes economias em transportes postais, militares e outras de serviço público.

Pois apesar destes resultados que, guardadas as devidas proporções, são as mesmas em todas as linhas, as empresas de caminhos de ferro teem sido objeto do mais descaroável tratamento por parte dos poderes públicos.

Abre o relatório com um quadro sinoptico que mostra eloqüentemente a melhoria e progresso dos serviços d'exploração.

Transportaram-se mais 165.659.414 toneladas quilometricas, aumentou-se de 2.380 o percurso quilometrico de vagões. Subiu de 217 a 228 a tonelagem por quilómetro-trem e de 186 a 194 por quilómetro-máquina. Desceu de 6524 a 6157 o número de irregularidades no serviço de mercadorias e as indenisações desceram de 312 contos a 262. O coeficiente geral d'exploração baixou de 0,74 a 0,70, tudo em relação a 1924.

E' digna d'encómios a tendencia progressiva que estes números revelam.

As melhorias das instalações foram consideraveis, pois a companhia gastou em 1925 em novas construções e trabalhos complementares . . . . . 12.625 contos
Em material circulante . . . . 12.434 »
Em mobilia, utensilios e ferramentas . . . . . 2.864 »
Total. . . 27.913 »

ou mais de metade da sua receita liquida.

Adquiriram-se máquinas, 23 carruagens e vagões.

Como foi aplicada a receita liquida da Companhia?

Além de 113 contos de subsídio à Caixa de Socorros e de 896 contos de impostos em França, diferença na previsão de custo de obrigações e de actualização de depósitos em moeda estrangeira, dispendeu a Companhia 8.180 contos em juros e amortisação de obrigações.

A sua conta de Ganhos e Perdas teve um saldo

credor de 10.213 contos que reduziu a 16.384 o saldo devedor em 31 de Dezembro de 1925.

Esse saldo devedor fôra crescendo de 489 contos em 1919 a 30.215 no fim de 1923.

Melhorou pois consideravelmente a situação da Companhia, devido principalmente à demora e insuficiencia da concessão de sobretaxas de modo que a actualização das tarifas se distanciou sempre muito do que devia ser concedida.

Registam-se no relatório, diversidades elucidativas sobre o custo dos materiais.

O preço da tonelada de carvão subiu de 5$74 em 1914 a 227$41 em 1924 e desceu a 126$97 em 1925 por efeito da melhoria do câmbio. Assim o custo de materiais importados desceu de 50.359 contos em 1924 a 33.657 em 1925.

O número de travessas empregadas subiu de 143.190 em 1923 a 210.687 em 1925 e o preço médio de 6$49 a 18$23 o das rectangulares e de 5$87 a 15$32 o das normais. Eram em 1914 respectivamente $79 e $56.

Os materiais adquiridos em Portugal que somaram 492 contos em 1919, subiram a 9.982 em 1926 e 9690 em 1925.

Graças á melhoria de situação nos ultimos dois exercicios, a Companhia voltou a pagar os *coupons* do 1.º grau. Assim em 1926 pagou o 2.º semestre de 1920; em 1925 os de 1921, em janeiro ultimo os de 1922. Fez tambem as amortisações de 1918 a 1921.

O subsídio da Exploração ao Estabelecimento acha-se elevado a 70.596 contos que os credores deixaram de receber para se assegurar a exploração das linhas pela melhoria das instalações e aquisição de material circulante. O valor desta figura no Balanço por 44.356 contos a que se junta 30.412 de abastecimentos.

A Caixa de Reformas e Pensões teve uma receita de 655 contos, sendo 493 de rendimentos pròprios e 162 de receita cedida pela Companhia.

O pessoal contribuiu com 215 contos.

As reformas e pensões atingiram 221 contos aumentados com 3.204 de subvenções suportadas pelos multiplicadores das receitas afectas à Caixa.

O capital da Caixa é representado por 2322 contos de papeis de credito além de 2343 valores em deposito na Companhia.

O número de contribuintes elevou-se de 4306 a 4831; o dos reformados, desceu de 500 a 451; o dos pensionistas, de 1.249 desceu a 1221.

Acompanha o relatório o contrato com a Camara de Tomar para a construção e exploração do ramal de Lamarosa.

Com justiça se presta no relatório a homenagem devida aos bons serviços, zelo e disciplina do pessoal da C. P.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor, agua, gaz, etc. Tubos reaquecedores

SMMA

Peças forjadas, Garrafas de aço lisas para gaz comprimido

Representantes em Portugal e Colonias
SPECIA, Lda.
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE
MONTBARD-AULNOYE
22, Rue de l'Arcade - PARIS - FRANCE

Telegramas:
Monbacier — PARIS
(Codigo: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

D. Gabriel Urigüen

De Madrid chegou ha dias a esta cidade o ilustre Engenheiro D. Gabriel Urigüen acompanhado do Dr. Julio Hernandez e Ibanez, licenciado em filosofia e tetras.

Estes nossos amigos demoraram-se alguns dias em Lisboa tendo visitado Cintra, Cascaes, Coimbra e Porto, partindo para Madrid.

Foram recebidos na presidencia da Republica pelo ilustre general Gomes da Costa, presidente do Ministerio a quem apresentaram os cumprimentos de despedida.

A T. S. F. nos combóios portugueses

Somos informados de que por um oficial do nosso exercito vai ser enviada à C. P. uma interessante proposta para o estabelecimento de postos de recepção de telefonia sem fios nos combóios rápidos de longo curso, a exemplo do que já está em funcionamento nos caminhos de ferro de diferentes países e com excelentes resultados.

Oxalá seja verdade e que dentro em pouco tenhamos mais êsse importante melhoramento que servirá de bela distração aos passageiros.

Novo processo de proteger metais contra as conseqüências de um aquecimento excessivo

É sabido que os metais mais usados sofrem muitíssimo sob a acção e influência das temperaturas elevadas, ficando por fim expostos à destruïção, motivada pela oxidação e outras causas. É, pois, natural que se tenha procurado encontrar o meio de combater eficazmente tal inconveniente.

Nas oficinas da casa Krupp, em Essen, segundo informa o relatório de Ad. Fry, acaba de se elaborar um processo de importância transcendental. É chamado processo da *Alitação* ou *Alitamento*, que consiste em deitar nos poros do ferro outro metal, obturando-os com êle até à profundidade de um milímetro ou mais. Para esta obturação o melhor metal é o alumínio.

Sob o emprego de altas temperaturas e sob a exclusão do ar, o alumínio é ligado à superfície do ferro. Esta união forma na camada exterior do ferro uma espécie de liga que, aliás, não deve ser encarada como capa protectora.

Quando um objecto de ferro, protegido desta maneira, é exposto à acção de gases quentes, reveste-se de uma camada de óxido pardo-cinzenta, camada esta que não desfolha e impede a destruïção ulterior do ferro. Verdade é que se o calor excessivo durar muito tempo, se dará mesmo assim uma lenta destruïção; o metal protector penetrará mais profundamente, no ferro, diminuindo a concentração da liga, com o que lògicamente, também se reduz, o seu efeito. Não obstante, levará muito tempo até que a capa protectora venha a ficar realmente destruída. O aumento da durabilidade dos objectos de ferro homogénio, de fundição *alitados*, em comparação a outros *não alitados*; se depreende de que, sob a acção de uma temperatura de 850° C. a durabilidade aumenta 50 a 20 vezes; de 900°, 15 a 10 vezes; 1000°, 8 a 6 vezes; 1100°, 4 vezes e de 1200°, 3 vezes.

Pode, pois, dizer-se que, sob a influência de temperaturas de 900° C. a *alitação* equivale a uma defeza deveras ideal. Acima de tais temperaturas ainda é considerável, mas não excessiva. Compreender-se-há, porém, melhor o valor de semelhante facto, se considerarmos que até então os objectos de ferro só podiam suportar temperaturas permanentes de 600° a 700°; quando subiama mais graus o objecto respectivo destruia-se. Os materiais fabricados do novo metal *alitado* são muito superiores aqueles. Além disso, a *alitação* pode ser repetida fàcilmente depois de destruída a camada protectora, sendo então muito mais barato o processo,

A *alitação* não só se pode empregar em ferro homogénio de fundição, e em aço, como também em outros metais e ligas. Assim, por exemplo, podem tornar-se resistentes contra o calor ou sejam *termo-resistentes*, aços das mais diversas espécies, aço fundido, ferro fnndido temperado, níquel, cobre, latão, etc. O ferro fundido normal é menos adequado para a *alitação*.

Claro é que o custo de fabricação dos objectos *alitados* é mais elevado do que o dos *não alitados*, mas tal aumento de custo em muitos casos diminui na prática pelo facto de que os objectos *alitados* podem ser fabricados em espessuras inferiores ou sejam de chapas mais finas. No mais, o processo da *alitação* constitúi uma importante inovação técnica que permite utilizar metais para fins que até agora exigiam o emprêgo de produtos cerâmicos, cujas desvantagens são patentes, pela sua pouca solidês e diminuta capacidade termo-conductora.

Engenheiro Manuel Rueda

O Sr. Ministro do Comércio escolheu para seu chefe de gabinete o capitão-tenente de Marinha, Sr. Manuel Gonçalves Rueda, oficial distintíssimo que já tem uma brilhante fôlha de serviços prestados ao seu país e do qual muito há a esperar.

O Sr. Manuel Rueda que já há bastante tempo se licenciou da Armada para ir desempenhar na C. P. o lugar de Engenheiro Chefe do Serviço do Tráfego, alia aos seus altos dotes de inteligência e de carácter uma erudição nada vulgar que o tem feito distinguir brilhantemente no desempenho do cargo que a C. P. houve por bem confiar-lhe.

O Sr. Tenente-coronel Passos pode-se considerar feliz na escolha que fez, pois terá no engenheiro Rueda um competentíssimo auxiliar para o pesado encargo que tomou sôbre os seus ombros.

Ao Engenheiro Rueda por quem a *Gazeta* tem verdadeira estima, enviamos as nossas felicitações.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

SERVIÇO DE TITULOS

São prevenidos os portadores de Obrigações desta Companhia de que a partir de 30 do corrente mês, será pago o coupon n.º 43, relativo ao 1.º semestre do corrente ano, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, à razão de francos 6,25 (seis francos e vinte cinco cêntimos) líquido de impostos em França.

Êsse pagamento realizar-se-há em Paris: no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, no Banco Burnay, 10, Rua dos Fanqueiros, e no Pôrto no Banco Aliança, Rua Mousinho da Silveira.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao câmbio de compra de cheque s/ Paris, que vigorar no dia da apresentação do coupon e com isenção de imposto de rendimento, nos termos do artigo 5 da Lei de 29 de Julho de 1899 e do Decreto de 21 de Outubro de 1905.

Lisboa, 21 de Junho de 1926.

Pelo Conselho de Administração
O Administrador
Visconde do Marco

MEIAS

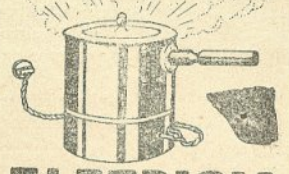
Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SORTIDO TEM E A QUE MAIS BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravataria e chapelaria

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



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

Esta fabrica dispondo de maquinismos mais aperfeiçoados para a sua industria, tem sempre nos seus depositos papeis diversos da sua produção, taes como. almássos, escritas, impressões. capas em diversas côres e outras especialidades que podem com vantagem substituir os estrangeiros. São os melhores que se fabricam no Paiz e como taes considerados.

DEPOSITOS

Lisboa — 96, R. dos Douradores, 104

Porto — R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 864

End. telegr.: Fabrica Matrena — TOMAR

OLYMPIA

Exibição completa

A's 2,30 e 8 (em ponto)

Romance duma Engeitada

5 episodios - 20 partes

Brevemente — Colossal estreia

José Monteiro

MARMORISTA

MARMORES SERRADOS E POLIDOS
nacionais e estrangeiros
CANTARIAS
de varias procedencias
ARDOZIAS
para todas as aplicações
SERRARIA A VAPOR DE MARMORES

Deposito, Oficina e Escritorio:

Rua Nova da Trindade, 100, 105 e 107

LISBOA

Telefone Norte 3885

Antonio José Fernandes, L.da

CASA CONVENIENTE (REGISTADO)

Fund em 1885 por ANTONIO J FERNANDES

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

44, Rua dos Remolares, 48

Telefone Central 3934

Manual do Viajante em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

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

Encadernações
simples e de luxo
Execução rapida-Preços modicos

A PROSPERIDADE

OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper
Rua do Norte, 28-1.º
LISBOA

Parte Oficial

Organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do N.º 924)

4.º Informar acêrca da localização e dos projectos de construção ou modificações de sanatórios a cargo das emprêsas;

5.º Inspeccionar os serviços clínicos sanatoriais e propor ao inspector geral todas as medidas que se lhe afigurarem necessárias para o seu melhoramento;

6.º Informar sobre os projectos referentes à instalação de postos sanitários e de socorros, sua quantidade, distribuïção e localização;

7.º Fiscalizar o material sanitário dos postos, ambulâncias das estações, das oficinas, dos vagões de socorro e dos combóios, verificando se estão em condições de prestar os socorros urgentes indispensáveis em casos de acidente na linha ou desastre no trabalho;

8.º Proceder ás inspecções necessárias para a verificação da salubridade e higiene das estações e suas dependências e do material circulante, propondo as providências indispensáveis para a garantia da saúde dos empregados e passageiros;

9.º Verificar a salubridade e higiene das oficinas e habitações do pessoal a cargo das emprêsas nos termos dos regulamentos em vigor;

10.º Fornecer à Divisão Central todos os elementos necessários para a elaboração da estatística sanitária de caminhos de ferro;

11.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados.

Art. 33.º Para a inspecção dos funcionários nos casos previstos nesta organização haverá uma junta médica constituida pelo inspector geral, como presidente, pelo chefe da Secção dos Serviços Sanitários e por um inspector dos mesmos serviços.

Art. 34.º Em regulamento especial serão definidas as atribuïções dos médicos inspectores dos serviços sanitários.

TÍTULO V

Atribuições comuns

Art. 35.º São atribuïções comuns das Divisões de Via e Obras, Movimento e Tráfego, Material e Tracção e das Secções dos Serviços Eléctricos e dos Serviços Sanitários as seguintes:

1.ª Prestar todo o possível auxílio no caso de descarrilamento, choque de combóios, ou outro acontecimento de gravidade, e indagar minuciosamente as causas dõ acidente, elaborando relatório circunstanciado;

2.ª Prestar apoio e coadjuvação na manutenção da ordem e na execução dos regulamentos de exploração; tomar conhecimento de todos os factos puníveis pelas leis comuna e das contravenções às leis e regulamentos especiais de caminhos de ferro, lavrando ou fazendo lavrar autos de infracção;

3.º Velor pelo cumprimento, por parte das emprêsas concessionárias, da legislação relativa a acidentes e horários de trabalho;

4.º Registar, preparar e expedir a sua correspondência e respectivos documentos,

5.º Elaborar as instruções, ordens de serviço e regulamentos que sejam necessários.

Art. 36.º Compete aos chefes das divisões e aos chefes das Secções dos Serviços Eléctricos e dos Serviços Sanitários;

1.º Dirigir os serviços que lhes estão confiados, executando e fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as determinações superiores;

2.º Propor quaisquer melhoramentos que entendam dever ser introduzidos nos serviços a seu cargo;

3.º Premiar e punir, nos termos regulamentares e dentro dos limites da sua competência, o pessoal seu subordinado;

4.º Conceder ao pessoal as licenças cuja concessão lhes tenha sido delegada pelo inspector geral;

5.º Apresentar, até o dia 31 de Janeiro de cada ano, um relatório circunstanciado acêrca dos serviços da sua divisão ou secção no ano antecedente e do estado de exploração das linhas a seu carga, indicando as reformas que no seu entender convenha efectuar psra satisfação dos interêsses do Estado, comodidade e segurança do público;

6.º Informar anualmente, até o dia 20 de Janeiro, acêrca da inteligência e zêlo com que cada um dos seus subordinados desempenha os deveres do seu cargo.

Art. 37.º Compete aos chefes de secção (administrativos):

1.º Dar andamento aos assuntos da secção a seu cargo, mantendo o serviço em dia;

2.º Fazer distribuir o serviço pelos empregados segundo as aptidões de cada um;

3.º Manter a ordem e o decôro na secção a seu cargo;

4.º Propor aos chefes de divisão todas as modificações que entenda convenientes a fim de melhorar o serviço.

TÍTULO VI

Do pessoal

CAPITULO I

Classificação do pessoal

Art. 38.º O pessoal a que se refere o mapa II, anexo a esta organização, constitui um quadro privativo, denominado: *Quadro do pessoal da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro.*

§ único. Os funcionários que actualmente pertencem aos quadros do Ministério do Comércio e Comunicações ou de qualquer outro Ministério e que passarem para o quadro privativo a que se refere êste artigo serão eliminados daqueles quadros.

Art.º 39.º Os engenheiros civis, engenheiros auxiliares. pagador e desenhador dos quadros do Ministério do Comércio e Comunicações, e dos quadros privativos dos Caminhos de Ferro do Estado em serviço na Inspecção Geral de Caminhos de Ferro, consideram-se como destacados nos seus respectivos quadros, podendo a êles regressar quando forem dispensados do serviço da mesma Inspecção.

Art. 40.º Para efeitos de hierarquia, os funcionários da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro dividem-se em:

a) Pessoal superior;

b) Pessoal subalterno;

c) Pessoal menor.

§ 1.º Os funcionários superiores são os seguintes:

Inspector geral, chefes de divisão, chefes de secção técnicos, médicos, consultor jurídico, inspectores técnicos, chefe de secretaria, chefes de secção, inspectores e pagador.

§ 2.º Os funcionários subalternos compreendem todas as restantes categorias não incluídas no pessoal menor.

§ 3.º Os funcionários menores são os contínuos e auxiliares.

Art.º 41.º O pessoal superior divide-se em:

a) Pessoal técnico;

b) Pessoal administrativo.

§ único. Pertencem ao pessoal técnico: o inspector geral, os chefes de divisão, o chefe da secção dos serviços eléctricos, os médicos, o consultor jurídico, os inspectores de via e obras, material e tracção e serviços eléctricos.

(Continúa)

Linhas Estrangeiras

Linhas yugo-slavas—Quando terminou a guerra, a Yugo-Slávia estava com todos os seus caminhos de ferro destruídos. Segundo uma estatística oficial, na ocasião do armistício havia em todo o território yugo-slavo 1.620 locomotivas, 3.200 carros de passageiros e 36.000 de mercadorias; cinco anos depois, com as aquisições feitas pelo Govêrno, o material era o seguinte: 2.230 locomotivas, 4.700 carros de passageiros e 39.800 de mercadorias.

Em 1919 e 1920 a exploração apresentava, respectivamente, os *deficits* de 53 e 91 milhões de dinheiros, mas posteriormente as receitas foram aumentando, de forma que em 1921 atingiram a 146 milhões, em 1922 a 234, em 1923 a 684 e em 1924 a 715.

Estes lucros, assás importantes, permitiram ao Estado a continuação das aquisições de material circulante, bem como a construção de novas linhas e a terminação dos serviços de reconstrução das vias férreas danificadas durante a guerra.

A extensão das linhas novas construídas depois da guerra é de 550 quilómetros.

Linhas brasileiras.—Segundo o relatório da «S. Paulo Railway» as receitas do ano passado na linha principal (Santos a Jundiahy) atingiram o total de réis 90.174:010$900 (£ 2,329,025 12 s. 6 d.), representando um aumento em papel, em confronto com o ano anterior, de 12.255:426$120, ou 15,73 %. e um aumento em esterlinos de £ 360.613 17 s. 5 d. As despesas em obras foram de reis 58.033:010$330 (£ 1.498.833 16 s. 11 d.) ou 64,36 % das receitas brutas, e a receita líquida foi de réis 32.141:000$570, que, nas várias taxas de câmbio em que as remessas foram feitas, corresponderam a libras 830.141 15 s. 7 d., contra libras 841.906 7 s. 3 d. em 1924. A taxa média de câmbio para o ano foi 6,19875 d., contra 6,06298 d. no ano de 1924.

As receitas do ano passado da linha Bragantina ascenderam ao total de 1.659:601$650 (£ 42,864 8 s. 0 d.), representando um aumento em papel, em comparação com o ano anterior, de réis 226:697$170, ou 15,82 %, e um aumento em esterlinos de £ 6,665 15 s. 5 d. As despesas em obras foram de 1.711:516$880 (£ 44,205 5 s. 5 d.) ou 103,13 % das rendas brutas, e as perdas em obras foram de 51:915$230 (£ 1.340 17 s. 5 d.).

A despesa na Inglaterra, os juros sôbre títulos juntamente com a contribuïção para a Caixa de Pensões no Brasil, reduziram a renda líquida a £ 724.895 9 s. 9 d.

Os lucros derivados das inversões de capital da Companhia e dos juros em geral atingiram a £ 82,717 14 s. 6 d.

O saldo disponível para distribuïção, inclusivé £ 78.920 16 s. 0 d. trazidas do exercício anterior e um lucro de £ 19.053 7 s. 0 d. sôbre a venda de títulos (depois de autorizados os juros sôbre os «debentures» da Companhia, o dividendo provisório sôbre os títulos ordinários e de preferência, pagos em Outubro de 1925) é de £ 636.837 7 s. 3 d.

—Segundo o relatório de 1925, a Companhia do Caminho de Ferro de S. Paulo-Goyaz, arrecadou durante aquele exercício a quantia de réis 2.064:320$ e acusou uma despesa de 1.880:470$, o que dá um saldo de 183:850$000.

A percentagem da despesa sôbre a receita atingiu assim a elevada proporção de 91,1 %.

Desde 1916, é êste o menor saldo que a emprêsa apresenta, tendo os maiores sido em 1920 e 1921, que foram respectivamente, de 542:396$ e 568:443$000.

Os motivos principais das sensíveis baixas que a receita da Companhia vem assignalando, residem nos aumentos do custo dos materiais, no aumento de salários e ordenados do pessoal e ainda na concorrência que lhe estão fazendo os automóveis, que só por si lhe arrancaram da rúbrica de passageiros em 1925, 14.868 passagens na importância de 58.900$000.

—A parte do caminho de ferro de Tocantins que há muito tempo estava abandonada foi novamente aberta ao serviço. O seu primeiro transporte foi um importante carregamento de castanhas.

—A receita líquida da Companhia Mogyana elevou-se em 1925 a 16.626:439$ tendo-lhe sido dada a seguinte aplicação: dividendos 6.400:000$; juros da dívida externa 7.040:950$; fundo de amortização de empréstimos 2.500:000$; impostos do capital 192.500$; títulos diversos 493.634$.

—Segundo dados contidos no último relatório entregue ao Secretário da Agricultura de Minas pelo Engenheiro-Director da Sul-Mineira, êste Caminho de Ferro rendeu em Fevereiro dêste ano 1.072:569$997, contra 834:076$270, no mesmo mês de 1925.

No período de Janeiro a Fevereiro a renda ascendeu a 2.279:295$892 contra 1.673:129$764, em igual período do ano passado.

—Foi recentemente inaugurado no Caminho de Ferro de Campos Jordão, a título de experiência, o serviço de transporte suburbano diário entre Abernessia e Campos de Jordão, por meio de um carro movido a gasolina que deve fazer quatro viagens por dia, e ao domingo seis para servir as pessoas que queiram ir ao mercado.

—A «Leopoldina Railway» deu o dividendo de um e meio por cento sôbre os títulos ordinários, correspondente ao exercício que terminou em Dezembro último. As receitas do tráfego foram aumentadas em cêrca de 182.000 libras e os lucros líquidos da Companhia foram ajudados pela firme elevação do valor do mil réis.

As perspectivas gerais são consideradas satisfatórias.

—Foi prorrogado por mais quatro anos o prazo

Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

No dia 26 do mês findo reuniu na séde do Conselho de Administração da C. P. no edificio da estação do Rocio, a Assembleia Geral desta Companhia na qual se achavam representados 18.350 acionistas correspondentes ao capital de 1.667.700$00.

Presidiu o Sr. Dr. Ary dos Santos, secretariado pelo sr. João Boer, tendo assistido o Comissário do Govêrno, Sr. Dr. Ginestal Machado

Depois da assembleia ter prestado homenagem aos Srs. Melo e Sousa e Barros Queiroz, os falecidos presidentes do Conselho de Administração, e de exprimir a sua congratulação pelas nomeações dos Srs. Dr. Ary Ulrich e Engenheiro Vasconselos Correia para os lugares de Presidente e Vice-Presidente do Conselho de Administração, que os alvejados agradeceram o Sr. Dr. Ulrich em resposta ao Sr. Fernando Rodrigues que entre outros assuntos abordou o do pedido da concessão de redução nas passagens no caminho de ferro aos jornalistas, justificou a impossibilidade de se defenir tal, atentas circunstâncias financeiras da Companhia o não permitiam, como ainda não permitem dar aos acionistas o dividendo ás suas acções o que representaria uns 40 %.

Foi aprovado, depois de discutido na generalidade e na especialidade, o relatório do exercício findo. No final da sessão procedeu-se à eleição dos cargos vagos.

Para o presidente da Assembleia Geral foi eleito o sr. dr. Ary dos Santos, que era vice-presidente. Para vice-presidente foi eleito o sr. José Feliciano da Costa. Para o Conselho de Administração e Conselho Fiscal foram reconduzidos os srs. Francisco Pina Lopes, Antonio Serrão Franco Junior e dr. José de Barros Mendes de Abreu.

A seguir foi encerrada a sessão.

---

para terminação da construção do prolongamento da via férrea pertencente a linha de Olímpia à Cachoeira do Maribondo, do Caminho de Ferro de S. Paulo-Goyaz.

Linhas mexicanas.—Devem começar muito brevemente as obras de prolongamento do caminho de Ferro de Uruapan até o pôrto de Zihuatanejo, no México.

Êsse melhoramento tem por fim aproveitar os produtos da riquíssima zona do Michoacan, em Guerreiro, e será iniciado logo que esteja terminada a construção de três grandes reprezas sôbre o rio Tepalcatepec, as quais servirão para irrigar mais de cem mil hectares de terras nos campos de Antunes, de enorme produção agrícola.

Linhas internacionais da América Central.—As firmas Blyth Witter Company e Schroeder, de Nova York, esperam lançar dentro em breve um empréstimo de 3.500.000 dollares, a títulos com juros de 6 %, resgatáveis até 1941, para os caminhos de ferro internacionais da América Central.

A Companhia do Norte de Espanha

no ano de 1925

Como nos anos anteriores, a «Memoria» apresentados pelo Conselho de Administração da Companhia do Norte de Espanha à sua Assembleia Geral, é um documento magnificamente elaborado, cheio de subsídios comprovativos da bôa administração dos seus corpos gerentes e ao mesmo tempo um folheto belamente apresentado, impresso em optimo papel assetinado do qual recebemos um exemplar que muito agradecemos.

Segundo os dados dêsse relatório a situação da Companhia tem melhorado consideravelmente como se vê dos números que seguem:

Receitas brutas da exploração:

Em 1924

Grande velocidade. . .	Pesetas	111.284.019,28
Pequena » . . .	»	177.738.564,76
Diversas » . . .	»	19.635.994,07
Total. .	»	308.658.578,11

Em 1925

Grande velocidade. . .	Pesetas	114.796.337,23
Pequena » . . .	»	179.250.082,35
Diversas » . . .	»	18.455.703,60
Total. .	»	312.502.123,18
A mais em 1925. . .	»	3.843.545,07

O produto quilométrico incluindo receitas fóra do tráfego em 1924 foi de Pesetas 84.263,88, e em 1925 de 85.313,16 ou seja mais Pesetas 1.049,28.

As despesas de exploração sofreram uma redução de Pesetas 136.445,36 sobre as de 1924, como se vê do quadro que segue:

	1924	1925	DIFERENÇAS em 1925
	Pesetas	*Pesetas*	*Pesetas*
Administração C., Direcção, Tráfego, Movimento e Serviço Eléctrico.....	66.388.496,38	68.599.962,80	+ 2.211.466,12
Via e Obras.....	40.057.097,62	40.362.612,29	+ 305.514,67
Material e Tração	87.616.368,96	89.123.623,95	+ 1.507.254,99
Despezas gerais e complementares....	21.774.326,41	17.613.644,97	— 4.160.681,44
Total.....	215.836.289,37	215.699.844,01	— 136.445,36

A diferença para mais na primeira rúbrica provém principalmente do aumento de despezas com o pessoal do Movimento e de Trens, e da segunda é devido principalmente á renovação da via, que é conformada em grande parte por uma menor despesa de conservação.

A Assembleia aprovou todas as contas e propostas apresentadas entre as quais as do dividendo de 22 pesetas por acção e o dividendo suplementar de 6 pesetas por acção, livres de todo o impulso, circulante aos juros dos valores afectos ás reservas e ao benefício das minas de carvão ou propriedade da Companhia, obtidos no próprio exercício de 1925.

GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

VACUUM OIL COMPANY

Os que mais lubrificam { Oleos para machinas industriaes, motores a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM OIL COMPANY

Rua da Horta Sêca. 15, Telefone 980 T.

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

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

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental
Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental
Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga, sempre que as circunstancias o exijam.

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

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

Vapores de carga

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

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

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

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

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

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

Viagens e Transportes

Horario dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Entrou definitivamente em vigor do dia 20 do mês findo o novo horário do Minho e Douro que devendo começar a vigurar em 10 tinha sido adiado, conforme noticiámos.

Desde o referido dia 20, aos combóios n.os 103 e 104 foi atrelada uma carruagem directa Porto-Medina, e aos n.os 107 e 152 um salão restaurante.

Os combóios n.os 23 e 24 do serviço da linha do Minho que terminavam em Valença, foram prolongados até e desde Monção onde o primeiro chega às 20-30, e o segundo parte às 6-40 para chegar a Valença às 7-40.

Os combóios n.os 23, 24, 41, 42 e 44 passaram a ter paragem de meio minuto em Brêa, o n.º 31 meio minuto em Ruilhes e Couto de Cambêses, o n.º 32 meio minuto em Pizão e Louro e os 201, 202, 206, 207 e 208 também meio minuto em Couto de Cambêses.

Os combóios n.os 1103, 1103, 1121 e 1122 passaram a efectuar-se todos os dias fazendo serviço de passageiros de 3.ª classe.

Os n.os 103 e 104 recebem passageiros de 3.ª classe de e para a linha do Tamega.

Horário das linhas do Vale do Vouga

Também entrou em vigor no dia 20 do mês passado o novo horário das linhas do Vale do Vouga, que apresenta sensíveis melhoramentos sobre o do ano passado, tendo a Companhia procurado atender quanto possível as diversas reclamações apresentadas pelo público.

Expedições de peixe nas estações de Alcantara-Terra

Com o fim de descongestionar o mais possível o serviço de mercadorias na estação de LISBOA-CAIS DOS SOLDADOS, a C. P. estabeleceu, a partir de 20 de Junho último, a recepção de remessas de peixe em grande velocidade que se fazia n'aquela estação, em ALCANTARA-TERRA, em todos os dias, incluindo domingos e dias de feriado nacioual, das 9 às 16 horas para as linhas de Leste, Beira Baixa, Beira Alta, Vale do Vouga e Minho e Douro, e das 9 às 17 horas para qualquer outro destino.

Na estação de BRAÇO DE PRATA continuará a recepção de remessas de peixe em grande velocidade em todos os dias, incluindo domingos e dias de feriado nacional, das 10 às 18 horas, mas unicamente para os destinos de Olivais até Entroncamento.

Como nos apeadeiros da Linha de Cintura não são aceitas expedições ordinárias, a apresentação do peixe a expedir dessa zona deverá ser feita na estação de Braço de Prata durante as horas acima indicadas.

Transferências de remessas entre cais da mesma estação na linha de Cascais

Com data de 14 de Junho último a Sociedade «Estoril» publicou o 4.º aditamento á Tarifa de Despezas acessórias que é do seguinte teôr:

«Nos termos da Portaria n.º 4623 de 17 de Maio de 1926, a partir da publicação do presente, o texto do último periodo do Art.º 7.º da Tarifa de Despezas Acessórias relativo a transferência de remessas entre cais da mesma estação, é substituido pelo que segue:

Estas transferências só são efectuadas mediante requisição feita na respectiva estação, quando delas não advenha inconveniente para a organisação do serviço da mesma estação».

Festas da Rainha Santa em Coimbra

Nos dias 8 a 13 dêste mês têm êste ano lugar em Coimbra as festas da Rainha Santa, que se realisam de três em três anos.

Como em anos anteriores, prepara-se um programa brilhante em que não faltam as iluminações no Mondego, o fogo de artifício, concertos e bailes populares, além da tradicional procissão que costuma revestir-se de grande explendor.

A Companhia Portuguesa, em combinação com as demais emprezas ferroviárias do país, estabelece nos dias de festa, bilhetes de ida e volta entre as principais estações e Coimbra a preços reduzidos, o que de certo levará grande concorrência de forasteiros áquela cidade.

Despacho Central de Alemquer

Abre hoje ao serviço o novo despacho denominado Alemquer-Central, situado na vila de Alemquer e pertencente à Empresa de Transportes entre Carregado e Alemquer.

Este despacho Central faz, em combinação com a C. P., serviço de passageiros, bagagens e mercadorias, em g. v. e p. v., em conformidade da respectiva tarifa de camionogem que entra hoje em vigor.

O transporte de passageiros entre Carregado e Alemquer é feito em camionetes apropriadas montadas sobre pneumáticos, com todas as comodidades.

Alemquer-Central vende bilhetes das três classes para as estações de Vila Franca, B. Prata e Lisboa-Rocio, válidos para os combóios 10, 12, 18 e 1410. Estas mesmas estações vendem bilhetes das três classes para a Central de Alemquer, válidos para os combóios 1, 3, 7 e 1421.

Caminho de ferro internacional França-Africa

Num congresso realizado recentemente em Toulouse, Pirinéus Franceses, a que assistiram numerosos representantes das Câmaras do Comércio, foi discutido o célebre projecto de estabelecimento dum caminho de ferro entre África, Espanha e França, e que mais tarde se ligará à Inglaterra pelo projectado túnel do Canal da Mancha.

O Congresso aprovou as seguintes conclusões:

1.º Que as possessões francesas de África se liguem com a França por um caminho de ferro directo que evitando transbordos, atravesse o estreito de Gibráltar, Espanha e Pirinéus;

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

3.º Que o caminho de ferro internacional se ligue com os caminhos de ferro britânicos, e que o túnel do Canal, concedido pela França desde 1875, se construa como uma parte dêste propósito;

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

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

As conclusões do congresso são realmente importantes, mas daí a serem postas em prática...

Até lá não nos dôa a cabeça.

Para quaisquer outras estações da C. P. não indicadas nas tarifas de camionagem, pode a Central aceitar passageiros, obrigando-se a fornecer-lhes bilhetes definitivos na estação de Carregado.

Os excedentes de bagagem e as bagagens registadas são transportadas entre o Carregado e Alemquer ao preço de $50 por cada fracção indivisível de 10 quilos.

O custo de transporte de mercadorias em g. v. e p. v. entre Carregado e Alemquer é tambem de $50 por fracção indivisível de 10 quilos, com sujeição ao mínimo de cobrança de 1$00.

Para objectos cujo peso não atinja 100 quilos por metro cúbico, para mobilias e materias explosivas ou perígosas, o preço é de 1$00 por cada 10 quilos indivisíveis, com o mínimo de cobrança de 2$00.

Tambem o despacho faz serviço de pequenos volumes de menos de 10 quilos, pela ligação dos preços da tarifa 8 de g. v. com o de 1$00 por cada volume correspondente ao percurso Carregado-Alemquer ou vice-versa.

As remessas de pequenos volumes e as de g. v. podem ser feitas em partes pagos ou a pagar, as de p. v. só em portes a pagar.

Vagões metálicos auto-descarregadores

A capacidade dos vagões de mercadorias está sendo aumentada pouco a pouco; 20 toneladas representam hoje quasi o mínimo, principalmente para os transportes de carvão e minérios.

As fábricas de material circulante fazem actualmente vagões com a capacidade de 50 e algumas vezes 100 a 110 toneladas.

Na Europa, os grandes vagões de descarga automática são principalmente empregados nas minas e oficinas metalúrgicas, e, nêste caso, em determinados trajectos, de sorte que fazem geralmente uma viagem de regresso vasio, para voltar à mina ou ao porto de carregamento.

Para obviar esse inconveniente, os Caminhos de Ferro do Estado da Alemanha, encomendaram aos seus constructores, vagões que pudessem transportar outras mercadorias no regresso, isto é, munidos de uma caixa rectangular sem saliências internas que possam impedir o carregamento das mercadorias comuns, caixas, etc.

Exige-se a frenagem contínua e o emparelhamento automático para poder aumentar a velocidade e abreviar as manobras.

As dimensões prescriptas são: comprimento, 12 metros; capacidade, 64 metros cúbicos; carga, 50 toneladas.

Uma dezena de oficinas alemãs tem contribuido para êsse fim, e os Caminhos de Ferro encomendaram 20 vagões a cada uma.

Alguns constructores pediram os vagões completamente inclinados em duas vertentes e que pudessem, depois da descarga, abaixar-se horizontalmente para receber as mercadorias ordinárias.

Outros previram um fundo horizontal, como as oficinas Orenstein e Koppel, com portas laterais.

O caixilho, propriamente dito, encontra-se ao meio do vagão e o fundo da caixa é formado de uma série de portas que se abrem para baixo, emquanto se descarrega automáticamente o vagão.

As portas são suspensas e equilibradas de modo a permitir que um só homem se encarregue de fechá-las com a alavanca de manobras.

O vagão é descarregado dos dois lados, o que permite fazer uma descarga de 80 toneladas em cinco segundos.

Se a instalação só permite a descarga de um único lado, o vagão não póde descarregar mais de dois terços, e o resto da carga tem de ser retirado a pá.

As portas laterais são em fórma de trapézio, e, quando as portas do fundo estão abertas, as laterais abrem-se para o exterior para a descarga, de modo que, na posição fechada, as portas do fundo conservam fechadas as laterais.

Nessas portas laterais são dispostas as almofadas de charneira que se abrem como as portas ordinárias, permitindo o carregamento de mercadorias.

Os mesmos constructores estudaram um outro tipo de vagão auto-descarregador para o transporte de carvão e minérios, e cujo fim é diminuir o comprimento e o peso do vagão sem lhe diminuir a capacidade.

Estes são vagões de 65 metros cúbicos que carregam 50 toneladas e pesam vasios 21 toneladas; o seu comprimento não vai além de 9 ,50.

O vagão não é montado sobre "bogies", mas sobre quatro eixos móveis; entretanto, a sua rotação é fácil em todas as curvas usadas nos entroncamentos.

Linhas Portuguesas

Linhas de Lamarosa a Tomar e de Louzã a Arganil—Correm com toda a regularidade, encontrando-se muito adeantados os trabalhos de construção da Linha de Mamarosa a Tomar construída pela C. P. por conta da Camara Municipal da quela cidade, bem como a do troço de Louzã a Goes das linhas de Arganil, tambem construída pela C. P.

Linha do Carregado a Alemquer—Devem começar dentro de pouco tempo os trabalhos de construção desta linha, para os quais a Camara Municipal de Alenquer está trabalhando activamente, tendo as suas negociacões muito adeantadas.

Está fazendo bastante falta esta linha ha tanto tempo projectada e que está destinada a dar um grande desenvolvimento a toda a importante região agricula e industrial que por ela será atravessada.

Linhas de Cintra e de Cintura de Lisboa—A C. P. já abriu concurso entre várias casas estrangeiras especializadas na electrificação de linhas férreas, para a electrificação das linhas de Cintra e Lisboa-Rocio a Braço de Prata. E' de supor que dentro de três ou quatro anos já essas linhas funcionarão actracção electrica e que, quando outras maiores vantagens não trouxesse, sem evitar-nos a fortuna da passagem do túnel sob uma atmosfera asfixiante de fumo, o que é já bem importante.

Linha do Vale do Sabor.—Vão prosseguir as obras da construção desta linha para além de Caruçais, devendo muito brevemente proceder-se ao assentamento da via até Mogadouro, numa extensão de 43 quilómetros.

Nesse percurso já há anos que se encontra construídas as estações de Freixo de Espada-à-Cinta, Lagoaça e Bruçô.

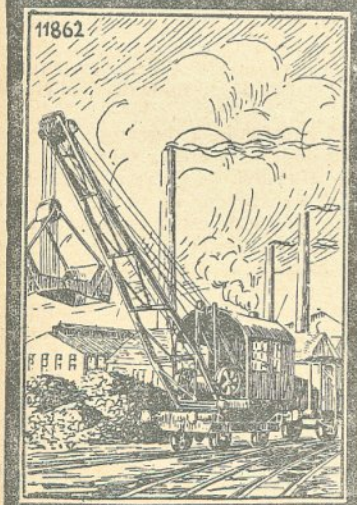
Oxalá que desta vez não sejam interrompidos os trabalhos desta linha cuja conclusão tanta falta está fazendo a parte da região de Trás-os-Montes por ela servida, até Miranda, em que, entre outras riquezas se encontram os magníficos mármores de Vimioso quási inexplorados por falta de meios de transporte.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Brasil Ferro-Carril.—N.os 452 e 453 de 27 de Maio e 3 de Junho.
L'Energia Elletrica—N.° 5 do mez de Maio
Gaceta de los Caminos de Hierro—N.° 3479 e 3480 de 10 e 20 de Junho.
Railway Gazette—N.° 24 de 11 de Junho, N.° 25 e 26 de 18 e 25 de Junho.
Los Caminos de Hierro—N.° 6 de 30 de Maio.
Banca Ferrocarriles Industria y Seguros—N.° 11 e 12 de 10 e 25 ed Junho.
Buletin de L'Association Internationalle du Congrês des Chemins de Fer—N.° 6 de Junho.
Informacion—N.° 302 de 14 de Junho
Revista Internacional de Dun—do mez de Junho.
Instrução—N.° 12 de 16 de Junho.
A B C—N.°310 de 24 de Junho.
Y Lavori Publici—N.° 4 de Abril.
Gil Vicente—N.os 1 e 2—2.ª serie
Revista Tecnica delle Ferrovie Italiane—N.° 5 de 15 de Maio.

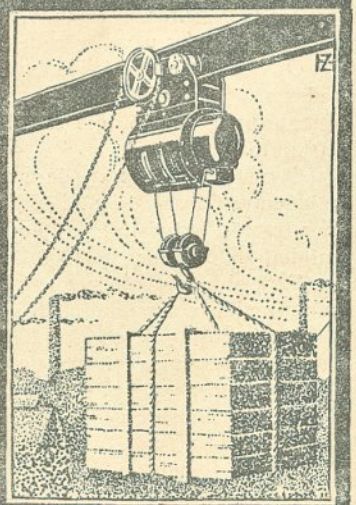
DEMAG



De maior importancia para a rentabilidade das fabricas são os
guindastes giratorios normaes do
DEMAG
manobrados por maquinas de vapor ou motores de explosão para a elevação e o transporte de mercadorias.
Carga util 2000 K com um alcance de 9m. 6000 K. com 4,m5

Diferenciaes electricos patente
DEMAG
blindados encontram-se muitos milhares em serviço. Carga util de 1/4 - 5 toneladas

Peçam os nossos prospectos
Representante em Lisboa
AUGUSTO CUNZE
R. dos Fanqueiros, 44 - C.al 3702
LISBOA



DUISBURG

Telefone—C. 890 Tel.—KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL-
ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM-MADRID Barcelona — Bilbau — Cartagena — Lisboa

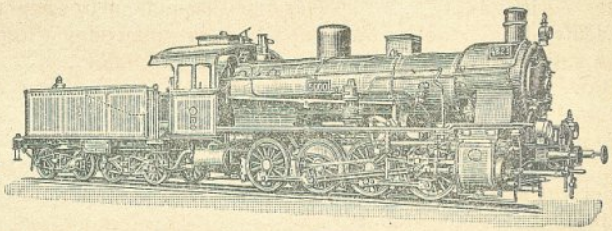
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas portateis e fixas

Carros de todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida em armazem no paiz

Dirigir-se á representação
ROBERTO PEGADO
E
Fernandes, Bragança & Pereira, L.da
RUA DE JULIÃO, 41 1.º
Apartado de Correio-97 LISBOA

SOCIEDADE TORLADES
LIMITADA
32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA
Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited: London County & Westmnster Bank Limited; Brown, Shpley & C.ª; Hambro & Son; Barng Brothers & C.ª.

Em New-York — Brown Brothers & C.ª.

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

União Internacional dos Caminhos de Ferro

A reunião de Sevilha

(*Continuação do n.º 924*)

A reunião da Comissão de Contas Correntes e Câmbios teve lugar nos dias 12 a 14 de Maio.

Estiveram presentes os delegados da Alemanha, Austria, Belgica, China, França, Holanda, Inglaterra, Itália, Letónia, Noruega, Romania, Tcheco-Slováquia e União das Republicas Soviétistas.

Abriu a sessão o Presidente da Comissão, M. Scohy, Chefe da Fiscalização das Receitas dos Caminhos de Ferro do Estado Belga.

A **questão** primeiramente abordada foi a **2.ª** *Modificação das bases de apreciação das contas no tráfego internacional*, tendo sobre o assunto sido resolvido:

1.º — Manter como fórmula geral a adoptada em Praga (80 % mínimo dos saldos reais dos seis últimos meses conhecidos;

2.º — Acrescentar uma alínea do teór seguinte: *Il ne sera pas procedé au versement d'acomptes lorsque le montant de ceux-ci n'atteindrait pas 5.000 francs-or (1, franc-or valant 1/5, 18 dollar des Etats-Unis d'Amérique);*

3.º — Redigir como segue a alínea sobre anulações: *— Si ces bases ne leur donnent pas satisfaction, les Administrations auront la faculté de s'entendre deux à deux pour appliquer, dans leurs rélations réciproques, la formule susceptible de leur donner les meilleurs resultats.*

4.º — Estabelecer que, como foi pedido pelos Caminhos de Ferro do Território do Sarce, as anulações possam ser feitas sob regras fixas quando as circunstâncias excepcionais o justifiquem.

Entrou depois em discussão a **3.ª questão** — *Modificação do modo de contabilizar as receitas do tráfego internacional de passageiros de forma que os mapas das contas das Admininistrações de trânsito e de chegada sejam dirigidas a estas últimas pelas de partida, não mensalmente mas trimestralmente.*

Ficou resolvido que se mantivesse provisóriamente o *statu-quo* devendo a questão ser de novo examinada na próxima sessão.

Seguidamente tratou-se da **1.ª questão** — *Estabelecimento dae bases duma estatistica internacionai pelas administrações de caminhos de ferro.*

Depois de ter sido aprovado um voto de sentimento pela morte dum dos membros da Comissão, M. Payet (França), travou-se discussão entre os delegados M. Stenernagel (Alemanha), M. Muselle (Bélgica) e M. Giovanni (Itália) sôbre os métodos de calcular os passageiros-quilómetros e as toneladas-quilometros, que ainda não foram uniformisados, e sobre a conveniência de substituír as estatísticas de *eixos-quilómetros*, que são pouco precisos, por *passageiros e toneladas quilómetros.*

Finalmente M. Giovene nota que os esclarecimentos relativos a eixos-quilómetros e carruagens-quilómetros estão compreendidos nos quadros propostos pela Comissão em Munich e aprovados pelo Comité de Gerência, ao passo que os passageiros quilómetros e as toneladas-quilómetros figuram nos novos quadros que são agora submetidos à Comissão, e que convém separar as duas questões.

Na segunda sessão foram apreciados os quadros sendo resolvido adotarem-se com ligeiras modificações, ficando a parte relativa à uniformisação dos métodos de cálculo de passageiros-quilómetros e das toneladas-quilómetros para ser seguida pela Comissão.

Ficou também combinado que as diferentes administrações que fazem parte da U. I. C. façam permuta das suas edições de estatísticas.

Seguiu-se depois a **4.ª questão** — *Modo de conversão dos partícipes das Administrações nos preços dos bilhetes de coupons combinados*, sôbre a qual o Relator, M. van Guikel (Holanda) apresenta o seu relatório explicando-o.

Os delegados franceses M. M. Pader e Meraux fazem notar a conveniência que ha no actual método de conversão numa única moeda (francos franceses), e sugeram a manutenção dêste método tomando por báse de conversão o franco ouro (1/5 dollar dos Estados Unidos).

Tendo M. Crepin (Belgica) observado que não compete a U. I. C. resolver esta questão, a Comissão resolveu chamar a atenção da União dos bilhetes de coupons combinados para a situação exposta nos relatórios, emitindo o voto de que o actual método seja modificado, indicando como soluções possiveis as apresentadas pelos Caminhos de Ferro Federais Suiços e pelos Caminhos de Ferro Franceses.

Abordada depois a **3.ª questão** — «*Bureau» Central de Compensação*», em vista do Verein ainda não ter concluido os estudos sôbre a modificação dos métodos de compensação que havia ficado de apresentar para os delegados nomeados na sessão de Côme poderam achar uma solução de dificuldades da entrado Verein no B C. C., foi resolvido ficar este ponto para a sessão de 1927.

Foi nomeada uma sub-comissão encarregada de examinar os aperfeiçoamentos que fôr possível estabelecer para o funcionamento do B. C. C. e que são objecto de diversas propostas.

Essa sub-comissão é composta pela França (Presidente), Alemanha, Bélgica, Itália e Holanda.

Na terceira e última sessão foram lidas as actas da

Os novos Presidente e Vice-presidente do Conselho de Administração da C. P.

Para a vaga de Presidente do Conselho de Administração da C. P., aberta pelo falecimento do Sr. Tomé de Barros Queirós, foi recentemente eleito o Sr. Dr. Ruy Ulrich, que antes desempenhava com distinção o lugar de Vice-Presidente do mesmo Conselho.

O Sr. Dr. Ruy Ulrich é professor de Direito da Universidade de Coimbra onde, durante os três anos que dirigiu o ensino de Administração Colonial marcou o seu lugar entre os de maior distinção naquela Universidade.

Como Administrador e Vice-Presidente do Conselho da C. P. foi um dos melhores colaboradores dos dois falecidos Presidentes Srs. Melo e Sousa e Barros Queirós que por êle tinham a maior estima e consideração.

Dotado de superiores dotes de inteligência e de carácter, com profundos conhecimentos das sciências económicas e já conhecendo bem os meandros da Administração da C. P., não deve haver o mínimo receio de que não desempenhe com brilhantismo o lugar superior de que foi investido, como o desempenharam os seus antecessores.

Para o lugar de Vice-Presidente do mesmo Conselho foi eleito o antigo Administrador da Companhia, o engenheiro Sr. António de Vasconcelos Correia.

Não podia a escolha recair em pessoa mais competente. O engenheiro Vasconcelos Correia há bastantes anos que pôs à disposição da C. P. os seus grandes recursos de inteligência aliada a belos dotes de carácter. Tendo entrado ainda muito novo para a Companhia, dentro de poucos anos se distinguiu, elevando-se aos lugares de Chefe do Movimento e da Exploração, em que teve ensejo de manifestar a sua competência. Mais tarde passou para a Administração, onde entregando-se com verdadeira dedicação ao trabalho a que o lugar obriga, prestou relevantes serviços.

Ninguém melhor do que êle estava indicado para a Vice-presidência onde, sem dúvida irá afirmar ainda mais do que até aqui, todo o seu grande valor e muito interêsse que tem pela Companhia.

A *Gazeta* felicitando os novos Presidente e Vice-presidente da C. P., felicita igualmente a Companhia por ter à sua frente essas duas figuras tão distintas.

1.ª e 2.ª sessões que foram aprovadas com ligeiras modificações, tendo por fim sido encerrada a sessão depois das do presidente ter agradecido aos caminhos de ferro espanhois a gentilesa como acolheram todos os membros da U. I. C., bem como a todos os delegados pela brilhante colaboração prestada.

(Continúa)

Carteira dos Accionistas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIEDADE ANONIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Amortisação ordinária do ano de 1918

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

Obrigações de 3 °/° privilegiadas de 2.º grau

N.os								
334.124	—	336.526	e	336.527	339.436	a	339.439	
334.904	—	336.699	a	336.701	339.443	e	339.444	
335.226	—	336.821		—	339.452	»	339.453	
335.321	—	337.071		—	339.565	»	339.566	
335.507	—	338.171		—	339.583	a	329.586	
336.331	—	338.924		—	339.592	»	339.594	
336.346	—	339.429		—				

Obrigações de 4 °/° privilegiadas de 2.º grau

2.518	—	16.908	—	31.083	e	31.094	50.225	»	50.232		
2.727	a	2.731	17.263	e	17.264	32.116	—	50.897	—		
2.916	—	17.733	a	17.736	32.309	—	50.956	e	50.957		
3.366	a	3.368	17.766	»	17.770	32.342	a	32.344	52.474	a	52.477
4.059	—	17.966	»	17.968	32.837	»	32.840	53.588	a	53.589	
4.237	—	18.833	»	18.838	33.036	»	33.040	53.846	a	53.580	
4 791	e	4.792	18.905	—	33.458	e	33.459	54 267	e	54.268	
5.024	—	19.111	—	33.976	—	54.852	»	54.858			
5.178	e	5.179	19.889	a	19.892	34.340	—	55.310	—		
5.957	—	19.895	»	19.898	36.604	—	56.641	a	56.644		
9.108	a	9.111	19.917	»	19.920	36.785	—	56.687	»	56.689	
10.339	»	10.342	20.605	»	10.607	39.407	—	57.599	»	57.601	
10.432	»	10.436	20.623	—	40.411	a	40.404	58.792	»	58.796	
10.631	»	10.634	20.652	—	42.546	—	59.163	»	59.165		
10.638	»	10.646	20.687	a	20.689	43.934	a	43.908	59.913	—	
10.823	e	10.824	21.413	—	44.617	»	44.620	60.308	e	60.309	
11.419	—	21.747	—	44.966	e	44.967	62.106	—			
11.665	e	11.666	21.824	e	21.825	45.046	a	45.050	62.283	—	
12.845	a	12.847	21.966	—	45.057	»	45.067	62.397	a	62.400	
12.850	»	12.842	22.014	a	22.017	45.938	—	62.415	»	62.417	
13.365	»	13.367	22.034	—	46.467	—	63.104	e	63.105		
13.484	—	22 039	e	22.040	46.686	a	46.688	63.299	—		
14.527	—	22.144	—	47.494	»	47.496	63.324	e	63.322		
14.577	a	14.584	22.493	e	22.494	48.222	e	48.223	63 492	a	63.499
14.845	—	22.146	e	22.751	48.229	a	48.235	64.051	»	64.060	
16.411	e	16.412	24.462	»	24.466	48.718	—	64.409	—		
16.780	—	25.313	—	48 999	e	49.000	64 615	a	64 618		
16.825	—	26.688	—	49.313	a	49.315	64.948	—			

Estas 320 obrigações teem todas o coupon n.º 20 e seguintes

Obrigações de 4 ½ °/° privilegiadas de 2.º grau

Titulos de 1 obrigação

2.215	—	6.424	—	8.291	—	12.935	—				
2,738	e	2.739	6.610	—	8.474	—	14.267	—			
3.123	—	6.650	—	8.833	—	14.417	a	14.420			
3.439	—	6.825	—	8.914	—	17.431	—				
3.600	a	3.605	6.900	—	8.948	—	18.208	e	18.209		
3.612	—	6.995	—	9.016	—	18.236	a	18.238			
4.119	—	7.702	e	7.703	9.408	e	9.409	18.254	»	18.268	
4.121	—	7.734	a	7.736	9.930	—	18.679	»	18.987		
4.155	a	4.157	7.939	—	9.996	—	19.039	»	19.043		
4.905	—	8.118	—	10.194	—	19.711	»	19.730			
5.003	—	8.139	—	10.407	e	10.408	—	—			
6.342	—	8.201	e	8.202	11.470	—	—	—			

As 37 obrigações com o signal (a) têm o coupon N.º 17 e seguintes.

As 94 obrigações restantes têm o coupon N.º 20 e seguintes.

Todas estas seis mil tresentas e oito obrigações estão devidamente canceladas e anuladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
O Presidente da Comissão Exectiva
Thomé de Barros Queiroz.

FIM

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL **Esc. 48.000:000$00** | FUNDOS DE RESERVA **Esc. 38.000:000$00** | CAPITAL REALISADO **Esc. 30.000:000$00**

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA — **Rua do Commercio**

AGENCIA EM LISBOA — **Caes do Sodré**

CODIGOS: Ribeiro, A. B. C. (5th Edition), Lieber's, Pibco, Bentley's, Imperial, Petetson's

Endereços Telegraphicos: COLONIAL em Londres, Paris, New-York e Kinshassa ULTRANACIO

FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

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

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

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

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

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

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

FILIAES NA EUROPA—Londres, *9 Bhishopsgate E*—Paris, *8, Rue do Helder*

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

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

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

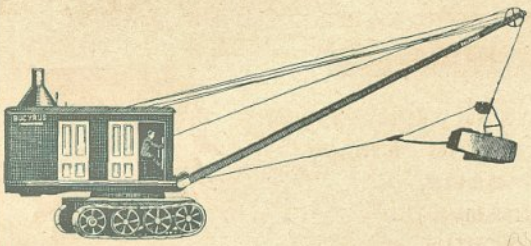
Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e extrangeira.

Saques sôbre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias. **Operações financeiras.**

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.



MAQUINAS

BUCYRUS

PARA

**Exploração de Pedreiras,
Escavações,
Construção de Diques,
Abertura de Canais, Dragagens,
Etc.**

ESCAVADORAS de colher ou «Drag-Line», a vapor, electricas, ou com motor Diesel

Dragas de todos os tipos

REPRESENTANTES

MONTEIRO GOMES, LIMITADA

ENGENHEIROS

ALECRIM, 10—LISBOA

Rua de S. Paulo, 232, 2.º
LISBOA

Foto-Zinco-Gravura
Tricromia

Foto-Gravura ◆ Zinco-Gravura ◆ Desenho

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto comida à portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despezas Para carga e passagens trata-se com

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

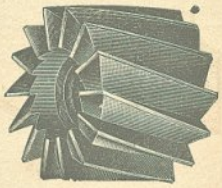
NO PORTO: **Tait & C.º** — Rua dos Inglezes, 28, 1.º

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St. Fargeau 20

PARIS



Calibres de corrediça (pieds a coulisse)—Parafusos micrométricos—Régoas—Esquadros
—Graminhos—Pianos—V para traçador—Compassos—Calibres—Níveis, etc.
Machos—Mandris—Fresas
Brocas helicoidais—Escariadores—Porta ferramentas, etc.
Enviam-se catalogos gratis

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

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

Superfosfatos, *Adubos compostos*, *Massa de purgueira*, com 8, 12 e 16 por cento de acido fosforico solúvel em água. para todas as culturas para batata, milho, e hortas.

Sulfato de cobre, — cuja qualid de rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza, garantida por análise.

Enxofre, moido, refinado, ventilado e sublimado, — instalações estabelecidas nas fábricas desta Companhia no Barreiro.

Cloreto de potássio — Sulfato de potássio e Kainite **Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**
Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

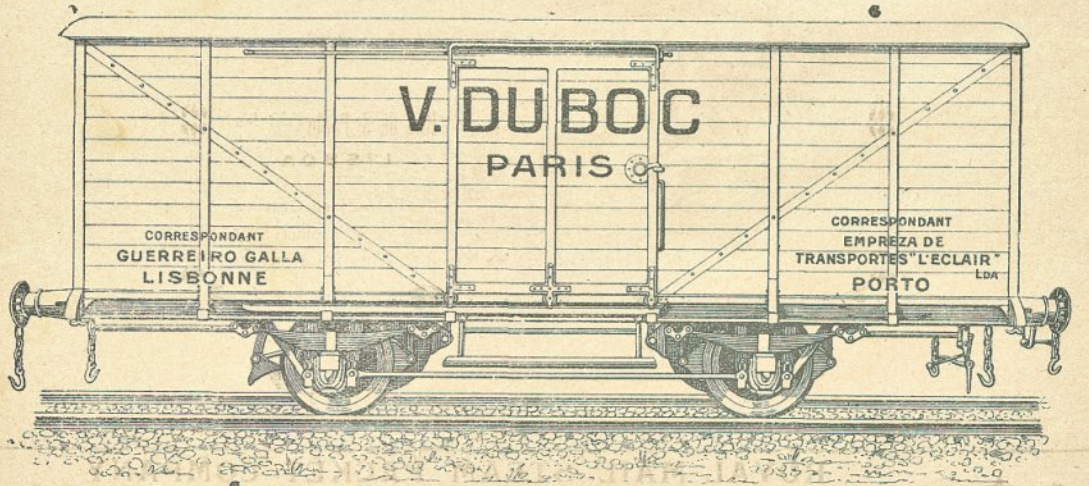
LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257
e seus depósitos em toda a província

Rapidez
Economia
Segurança

Não mais trasbordos nas fronteiras
Não mais roubos de mercadorias
Utilizai o servico de transportes internacionais nos vagões de eixos intermudáveis

V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire PARIS Telegr.: "Vieduboc"



AGENTE EM LISBOA
GUERREIRO GALLA
Largo de S. Domingos, 11, 1.º — Telegr.: «MARAIVA»

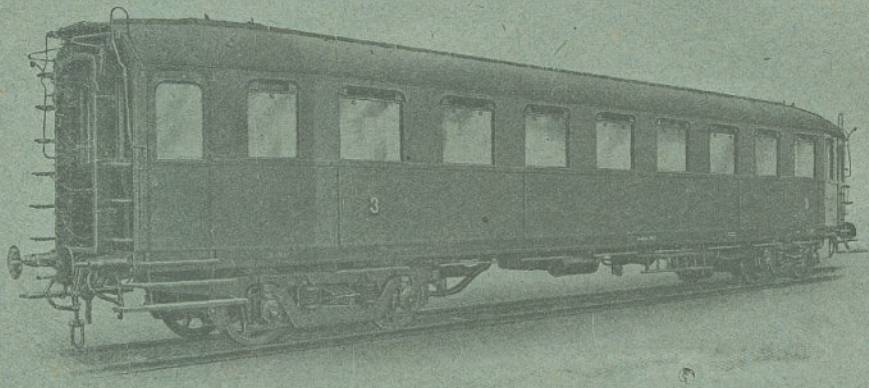
AGENTE NO PORTO
Empreza de Transportes L'ECLAIR, L^DA
Rua da Fabrica, 5 — Telegr.: «SILREIS»

VAGO

WAGGON-und MASCHINENFABRIK A-G

vorm BUSCH

Bautzen **Weimar**



Experiencia delargos anos — Dão-se as melhores referencias

Construtores de: **Carruagens** para passageiros, bagagens, mercadorias e carris de ferro de toda a especie e em toda a largura de via

Especialidade: **Wagons** desmontaveis para o Ultramar.

Representante para Portugal e Colonias

Gustav A. Zickermann

Avenida da Liberdade, 11-2.º — LISBOA

Telephone 5485 N. End. tel.: GAZICKMANN Codigos A. B. C. 5.ª ed. e RUDOLF MOSSE

Parceria Vinicola Portugueza, L.da

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Vinhos licorosos e de pasto para consumo e exportação

TELE { fone 4029 Norte / gramas — PARCECOLASUL — CODIGOS { A. B. C. 5 th / RIBEIRO

Armazens

Praça David Leandro da Silva

Telefone 161 P. B.— Poço do Bispo

Escriptorios

Rua da Prata, 234, 2.º — LISBOA

E. PINTO BASTO & C.ª L.DA

CAES DO SODRE, 64

Agentes das principaes Companhias de Navegação

Para os mais importantes portos do mundo

entre as quaes

TELEGRAMAS—«PINTO» LISBOA

TELEFONES—C. 3601-3602 3603-3605

The Pacific Steam Navigation Company—Para Brazil e America do Sul

The Union Castle Mail Steamship Co. Ltd—Carga e Passageiros para os portos de Africa

Cosulich Societá Triestina di Navigazioni—Carga e Passageiros para os portos de Italia e Mediterraneo

John Hall & Co. Ltd.—Carreiras regulares entre Londres e Lisboa, portos do Algarve e Sul de Hespanha

Mac-Andrews & Co. Ltd.—Carreiras regulares entre Liverpool, Glasgow e portos de Hespanha

H. Hogarth & Sons—Carreiras regulares entre Lisboa & Glasgow

FORNECEDORES DE CARVAO E ANTHRACITE

Unicos Importadores para Portugal do Carvão Cardiff «LEWIS MERTHYR»

REPRESENTANTES DIRECTOS DAS PRINCIPAIS CASAS CONSTRUCTORAS E ESTRANGEIRAS

The Baldwin Locomotive Worcks—Locomotivas de todos os typos, a vapor, electricas, sem fornalha e de combustão interna. Acessorios e sobrecelentes. Toda e qualquer obra de fundição e oficina metalurgica. Instalações de soldadura electrica para aço, *ferro fundido, cobre e suas ligas, aluminio*, etc. Instalações de soldaduras autogenea. Oleos especiaes de lubrificação.

Standard Steel Works Company—Rodados, aros, molas, etc., para locomotivas e vagons. Toda e qualquer obra de oficina metalurgica.

Stothert & Pitt Limited—Guindastes electricos, a vapor e manuaes de todos os typos. Titans, pontes rolantes etc. Garras para descaga de carvão e minerios. Aparelhos de gare. Cabrestantes electricos. Roldanas de lubrificação automatica. Bombas para oleos e liquidos viscosos.

J. Stone & Co. Ltd.—Bombas e grupos electro e turbo-bombas. Helices Stone de grande rendimento e duração. Portas estanques para anteparas e bombas manuaes para exgoto. Bussolas e Telegraphos de navegação. Escotilhas, Lavatorios de cabine e restante material para instalações de bordo. Metal antifricção para chumaceiras. Pregos e rebiques de toda a especie. Trompas de vapor ou ar comprimido para vapores e fabricas.

Sir William Arrol & Co. Ltd.—Pontes metalicas e sua montagem incluindo fundações e alvenarias. Portas e bateis para docas. Instalações completas de descarga de carvão. Transportadores fixos e moveis para carga e descarga. Bombas e machinas de rebitar hydraulicas. Prensas hydraulicas. Guindastes e guinchos hydraulicos. Material e pessoal para trabalhos com caixões de ar comprimido

Yarrow & Co. (1922) Ltd.—Vapores de carga e passageiros. Caldeiras Yarrow de tubos de agua. Rebocadores e lanchas automoveis. Vapores de calado minimo para navegação fluvial.

Lobnitz & Co. Ltd.—Dragas de todos os typos, sucção, baldes, colher, etc. Excavadores para abertura de canaes Quebradores de rocha submarina, etc.

Falcot, Charpentier & Cie.—Basculas para viaturas, vagons, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de matadouros. Machinas para ensaios de materiaes

Th. & Wm. Smith, Ltd.—Cabos de aço para todas as aplicações, pesca, guindastes, elevadores, minas, etc.

P. H. Muntz & Co. Ltd.—Chapas «Muntz», prego e feltro para forro de embarcações. Tubos de latão e cobre para caldeiras e condensadores.

AZEITES

AGENTES DIRECTOS DA AFAMADA CASA HIJOS DE YBARRA DE SEVILLA

Folha e Estanho para conservas e Lithographia — Arame e arco para enfardar

SECÇÃO DE DESPACHO E DE TRANSITO PARA OS PRINCIPAES PORTOS DO MUNDO

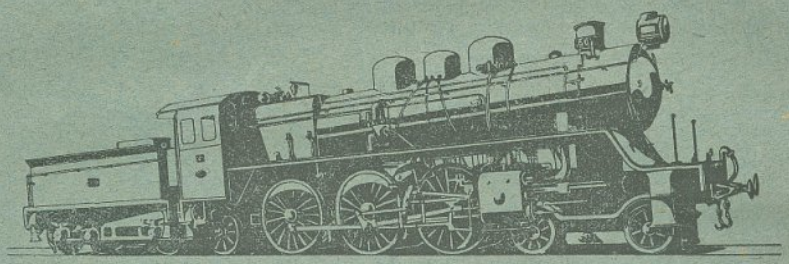
HENSCHEL & SONH G. m. b. H.

CASSEL (Allemanha)

A MAIOR FABRICA DE LOCOMOTIVAS DA EUROPA

Fundada em 1810

Producção até hoje superior a 22.000 locomotivas



Typo de locomotivas para combóios expressos fornecidas em 1925 à Comp. dos Cam. de Ferro Portugueses

As machinas HENSCHEL servem actualmente todas as principaes linhas de Caminho de Ferro de Portugal

Fabricação de locomotivas de qualquer typo e força, para todos os fins, de via normal e reduzida, para empresas de construcções, explorações agricolas e industriaes (queimando lenha), locomotivas guindaste, etc., etc.

Os typos de locomotivas mais correntes para empreitadas d'obras, ligações de ramaes explorações agricolas, etc., estão constantemente em fabricação, sendo portanto muito rapida a sua expedição de CASSEL

Typos especiaes de locomotivas para as Colonias

A Casa HENSCHEL fornece toda a especie de peças de recambio e encarrega-se de reparações de todo o genero de locomotivas.

HENSCHEL & SOHN - Secção «Henrichshütte» HATTINGEN-RUHR

HENSCHEL & SOHN - Secção Commercial BOCHUM

Peças de aço fundido e de aço forjado, pesando até 60 toneladas, para construcções de navios, de machinas e de locomotivas. Grande fundição de ferro. Rodas montadas (jogos de rodas) e seus accessorios para locomotivas, tenders, wagons e tramways. Chapas para caldeiras, chapas para bastidores (quadros, châssis), chapas para navios, etc.

Pedidos de offertas ou quaesquer outras indicações ao:

REPRESENTANTE GERAL PARA PORTUGAL E COLONIAS

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1.º = LISBOA

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a Emprêsa de Transportes entre Carregado e Alemquer

TARIFA DE CAMIONAGEM

EM VIGOR DESDE 1 DE JULHO DE 1926

TRANSPORTES ENTRE A ESTAÇÃO DE CARREGADO E O DESPACHO CENTRAL DE ALEMQUER

ARTIGO 1.º

Passageiros

Parágrafo 1.º — A condução de passageiros far-se há entre a estação de Carregado e a vila de Alemquer em camionetes apropriadas, montadas sôbre pneus ou «bandages» massiças, com todas as comodidades compatíveis com este género de transporte.

Parágrafo 2.º — A Emprêsa fica habilitada a vender, no seu Despacho Central de Alemquer, bilhetes directos simples das três classes, válidos para os comboios n.ºs 10, 12, 18 e 1410 e para as estações de Vila Franca, Braço de Prata e Lisboa R.

Parágrafo 3.º — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses terá à venda nas estações indicadas no parágrafo 2.º bilhetes simples das três classes para o Despacho Central de Alemquer e válidos para os comboios 1, 3, 7 e 1421.

Parágrafo 4.º — Os preços dos bilhetes são os resultantes da ligação dos em vigor na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Tarifa Geral ou Tarifa Especial n.º 3 de g. v., conforme corresponder) com o de 4$00 por passageiro, correspondente ao trajecto Carregado–Alemquer.

Parágrafo 5.º — As crianças de idade inferior a 3 anos nada pagam se fôrem ao colo das pessoas que as acompanham. As de 3 até 7 anos pagam meio bilhete se corresponder a aplicação da Tarifa Geral, e bilhete inteiro, se corresponder a Tarifa Especial n.º 3 de g. v.

Parágrafo 6.º — Para qualquer das demais estações e apeadeiros da rêde da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, não indicadas na presente tarifa, a Emprêsa pode tambem aceitar passageiros, obrigando-se, porém, a fornecer-lhes bilhete definitivo na estação de Carregado.

ARTIGO 2.º

Bagagens

Parágrafo 1.º — O transporte das bagagens pertencentes aos passageiros a que se refere o Artigo 1.º será efectuado entre a estação de Carregado e o Despacho Central de Alemquer, sob inteira responsabilidade da Emprêsa, devendo seguir na primeira camionete de carga, quando não possam acompanhar os passageiros.

Parágrafo 2.º — Cada passageiro portador de bilhete da Tarifa Geral tem direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada, concessão que é limitada a 15 quilogramas para as crianças portadoras de meios bilhetes.

Parágrafo 3.º — Os passageiros portadores de bilhetes da Tarifa Especial n.º 3 de g. v. não têm direito a transporte gratuito de bagagem registada, sendo-lhes permitido apenas o transporte gratuito dos volumes de mão que os regulamentos do Caminho de Ferro autorizam.

Parágrafo 4.º — Os pesos de bagagem excedentes aos indicados no parágrafo 2.º e as bagagens registadas dos passageiros a que se refere o parágrafo 3.º serão transportados entre a estação de Carregado e o Despacho Central de Alemquer ao preço de $50 por cada fracção indivisível de 10 quilogramas.

Parágrafo 5.º — As bagagens registadas dos passageiros destinados a estações da rêde da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para as quais a Emprêsa está autorizada a fazer venda de bilhetes, serão despachadas no Despacho Central de Alemquer directamente até destino.

Por seu turno, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fará igualmente despacho directo de bagagens, para o Despacho Central de Alemquer, das estações que, segundo o Artigo 1.º, vendem bilhetes directos para o mesmo Despacho.

Parágrafo 6.º — As bagagens de passageiros destinados a estações e apeadeiros da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para onde não está estabelecida a venda de bilhetes directos, serão transportadas até à estação de Carregado pela Emprêsa, que se obriga a efectuar o seu despacho nesta estação.

ARTIGO 3.º

Volumes de pêso não superior a 10 quilogramas

Parágrafo 1.º — Fica estabelecido o serviço combinado de transporte de volumes de pêso não superior a 10 quilogramas entre quaisquer estações da rêde da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o Despacho Central de Alemquer.

Parágrafo 2.º — As taxas a aplicar são as resultantes da ligação dos preços da Tarifa Especial n.º 8 de g. v. com o de 1$00 por cada volume correspondente à camionagem entre Carregado e o Despacho Central de Alemquer.

Parágrafo 3.º — A camionagem dêstes volumes entre a estação de Carregado e Alemquer far-se há de preferência a quaisquer outras mercadorias.

ARTIGO 4.º

Mercadorias em grande e em pequena velocidade

Parágrafo 1.º — Fica estabelecido o serviço combinado em grande e pequena velocidade, entre quaisquer estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o Despacho Central de Alemquer, pela ligação do preço abaixo indicado com os que corresponda aplicar nas linhas da Companhia:

a) O preço de camionagem de mercadorias em grande ou em pequena velocidade é o seguinte:
Da estação de Carregado ao Despacho Central de Alemquer, ou vice-versa, $50 por fracção indivisível de 10 quilogramas.
Mínimo de cobrança 1$00.

b) O preço da camionágem de objectos volumosos e de pouco pêso (menos de 100 quilogramas por metro cúbico), mobília condicionada ou a granel, matérias explosivas ou perigosas, é o dôbro da taxa da alínea *a)*.

Parágrafo 2.º — A Emprêsa não se obriga ao transporte de cascaria cheia ou vazia de capacidade superior a 200 litros, nem de volumes de pêso indivisível superior a 500 quilogramas, nem de dimensões superiores a 4 metros de comprimento, $2^{m},5$ de altura e $1^{m},5$ de largura.

Condições gerais

1.ª — Para a execução do serviço que estabelece esta tarifa, é aberto desde já o Despacho Central de Alemquer. À medida que se fôr desenvolvendo este Serviço, poderão ser criados Despachos Centrais noutras povoações.

2.ª — As expedições efectuadas no Despacho Central de Alemquer ficam, quanto a pagamento de portes, sujeitas às seguintes condições:

a) remessas de pequenos volumes e grande velocidade **em portes pagos ou a pagar;**

b) remessas de pequena velocidade, unicamente **em portes a pagar.**

3.ª — As estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses podem aceitar remessas para o Despacho Central de Alemquer em portes pagos ou a pagar.

4.ª — O Despacho Central de Alemquer estará aberto para todo o serviço de recepção e entrega de volumes das 9 às 12 e das 13 às 18 horas. Aos domingos e dias de feriado nacional só estará aberto das 9 ás 12 horas.

5.ª — Todos os volumes que não sejam retirados pelos consignatários do armazem da Emprêsa, no prazo de 48 horas, ficarão cativos do pagamento de 1$00 por periodo indivisível de 24 horas e fracção indivisível de 100 quilogramas.

A Emprêsa não conservará por mais de 10 dias em seu poder as remessas não retiradas, as quais, findo êsse prazo, serão consideradas como abandonadas e entregues à Repartição de Reclamações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, cativas do pagamento de todos os débitos que as gravem, dos quais fará parte uma nova taxa de camionagem desde o Despacho Central de Alemquer até à estação de Carregado, além dos direitos de armazenagem a que se refere a condição anterior.

6.ª — Em tudo o que não seja contrário ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ela trata regulados pelas disposições legais aplicáveis ao caminho de ferro e, em especial, pela tarifa geral, especiais de g. e p. v. e despesas acessórias, em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

N. B. — Os preços desta tarifa estão isentos dos multiplicadores em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Lisboa, 23 de Junho de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tráfego
Expediente n.º 1.067