

# AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

12.º do 39.º anno

LISBOA, 16 de Junho de 1926

Numero 924

## COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Imp. 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 Uriquen, 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  
Telefons: Trindade-27

# BELLO & BRAVO



Rua Augusta, n.º 177, 1.º-D.— LISBOA

- Aços rápidos e para ferramentas
- Alumínio, em chapas, barras, etc
- Alvalades de chumbo e zinco
- Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, cobreado
- Ascensores e monta-cargas
- Bate-lões 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 injeção de travessas
- Draqas
- Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, ráliais, etc.
- Espingardas para caça e revólvers, de «Sté. Ame. Manufacture Liégeoise d'Armes à Feu»
- Estanho
- Ferro e aço macio **ITLU**, barras, chapas, etc.
- Forjas fixas e portáteis
- Tornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e óleos 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
- Machinas frigorificas
- Machinas ferramentas

- Machinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias
- Machinas de rectificar e afiar
- Machinas de atarrachar
- Machinas de fresar, universais, horizontais e verticais
- Machinas para trabalhar madeira
- Machinas para fabrico de parafusos
- Machinas 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 galvanizados e d'aço para caldeiras
- Ventiladores
- Vapores de qualquer tonelagem
- Vias ferreas portatels, wagonetes, etc.
- Wagens 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 SEDE PRINCIPAL: BILBUA

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

Caldeiras  
Aquo-  
Tubulares  
para usos  
Terrestres  
e Maritimos

Locomotivas

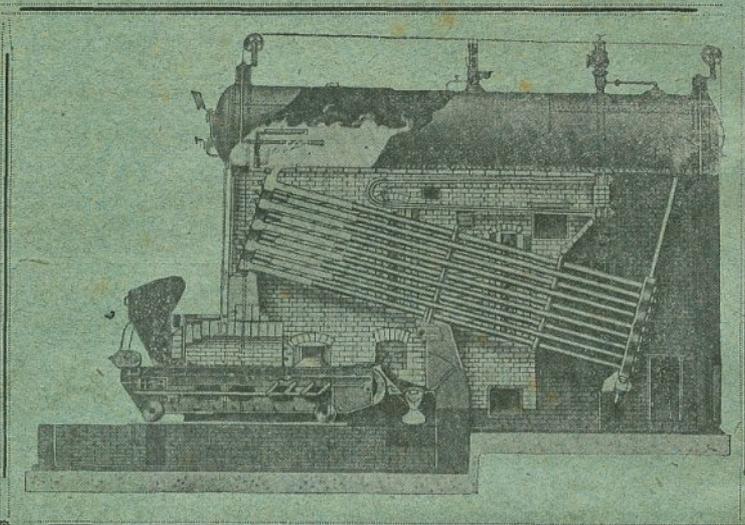
Guindastes  
electricos  
e de vapor

Bombas  
de vapor  
horizontaes  
e verticaes  
systema

«WEIR»

Bombas  
Centrifugas  
«DRYSDALE»

Fornalhas  
automaticas



Sobre aque-  
cedores  
de vapor

Purificado-  
res d'agua

Chaminés  
de aço

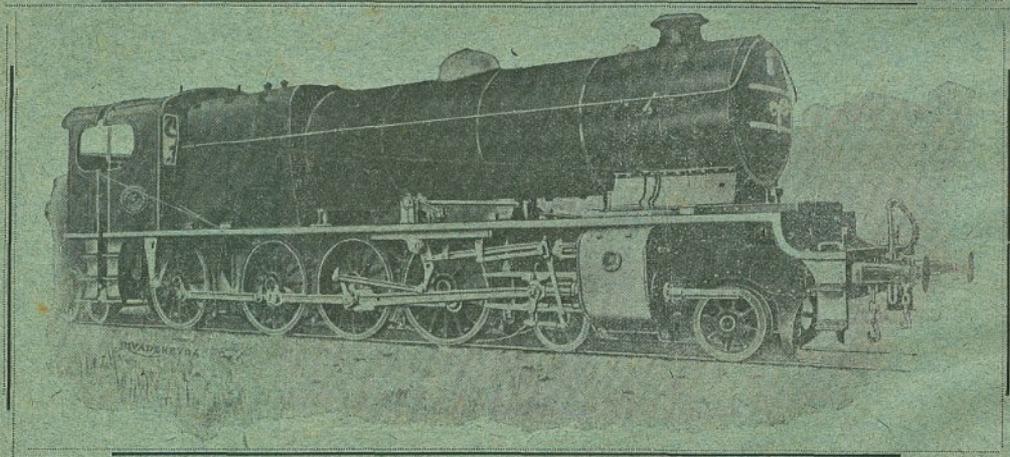
Economisa-  
dores de  
combustivel

Queimado-  
res de oleo

Aparelhos  
para a  
combustão  
de carvões  
pulverizados

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 expres-  
samente 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, accessorios 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

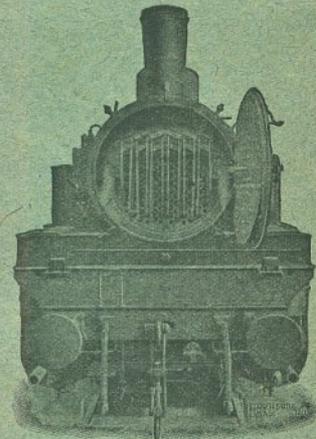
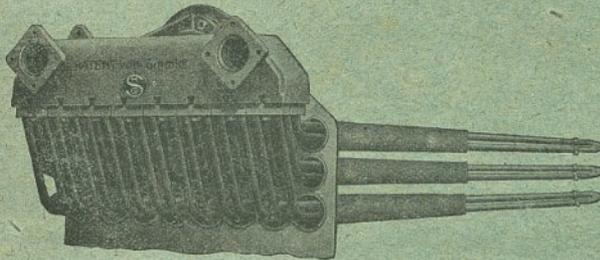
LISBOA



## 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 nenhuma Soldadura

#### Ventiladores aspiradoras «SCHMIDT»

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

#### Insufladores de Hollin dos tubos «SCHMIDT»

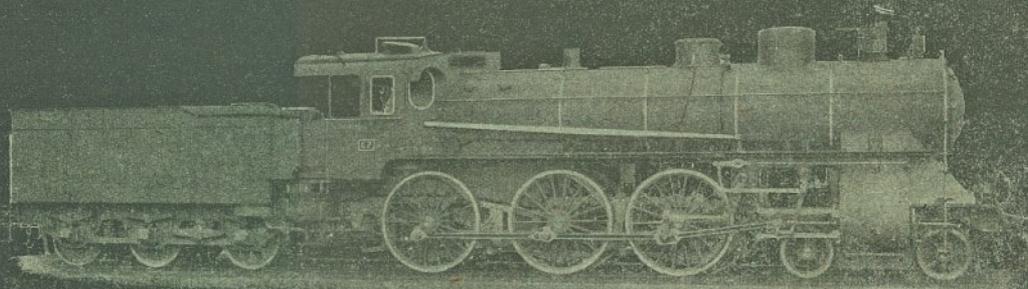
Para caldeiras maritimas

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.

Machinas a vapor.

Turbinas a vapor.  
Cilindros de estrada.  
Caldeiras a vapor.  
Machinas-Ferramentas.

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

VAGO

**C. MAHONY & AMARAL, Limitada**

**ESCRITORIO**  
Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
**LISBOA**

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da *Société de Beaume & Marpent* — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candiot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLU** e todos os mais para construções — **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

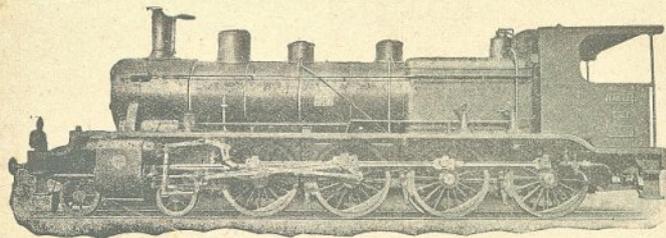
Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato fecho desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

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

**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, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croÿère (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 CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonima dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede 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 sobrecciente.  
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 telegraphico: GERMAIN-MARCHEHENNE-AU-POINT

Representantes em Portugal — **CARMO, Limitada**

LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º

TELEFONE CENTRAL 246

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 A AGUA A FERVER  
COM AS MAGNICAS  
CAFETEIRAS E BULLES  
DA



## ELETRICIA

Santa Justa, 87

## Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

### Matrena-Tomar

Esta fabrica dispendo de maquinismos mais aperfeçoados 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 considerádos.

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 - Cotossal estreia

PÓS DE  
**KEATING**  
MATAM



MORTOS TODOS MORTOS

FORMIGAS BARATAS PERCEVIZOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA  
103, Rua dos Fanqueiros, 1.  
TEL. C. 1717 - LISBOA

## José Monteiro

MARMORISTA

MARMORES SERRADOS E POLIDOS nacionais e estrangeiros CANTARIAS de varias procedencias ARDOZIAS para todas as applicações 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.<sup>da</sup>

CASA CONVENIENTE (REGISTADO)

Fund. em 1886 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.<sup>a</sup> tiragem da 5.<sup>a</sup> 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 rápida-Preços modicos

## A PROSPERIDADE

OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

## Francisco A. Prosper

Rua do Norte, 28-1.<sup>o</sup>  
LISBOA

# GORDURAS E OLEOS MINERAES

- DA -

## VACUUM OIL COMPANY

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

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM 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<sup>o</sup>, P. O. B. 653.

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

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

Escritorios da Companhia :

LISBOA, Rua de Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

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

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 39.º ANNO

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

NUMERO 924

Bruzelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1906, medalhas de prata—Antuárpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha:—Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 17

Correspondente em Paris:—Ed. Glük-Rue Georé Sande 74—Enghien—les—Bains

Representante em Angra de Herolismo: 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, 16 de Junho de 1926**  
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

## ANEXOS DESTES NUMEROS

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*—12 Aditamento á tarifa internacional n. 312—grande velocidade.  
—13.º Aditamento á tarifa internacional n.º 301—grande velocidade.  
—14.º Aditamento á tarifa internacional n.º 302—grande velocidade.  
*Caminhos de Ferro do Estado* 1.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.  
—8.º Aditamento á tarifa de despesas accessorias—transferencia de remessas entre cais da mesma estação.

### SUMÁRIO

A crise de disciplina no C. F. E. por J. Fernando de Sousa . . . . . Pag. 181  
Tubos de aço . . . . . » 183  
Balneario dr. Paula Borba . . . . . » 183  
Viagens e Transportes. . . . . » 184

	Pag.	
Carteira dos Accionistas	185	
Caminhos de Ferro de S. Tomé por Joaquim F. Poças Leitão . . . . .	»	186
Linhas Estrangeiras . . . . .	»	191
Companhia Internacional dos «Wagons Lits»	»	191
União Internacional dos caminhos de Ferro	»	192
Publicações recebidas. . . . .	»	195
A representação das Companhias . . . . .	»	195
Arrematações. . . . .	»	195
Os neogciantes ingleses visitam os pomares e hortas de Espanha, por Aníade Gomes. . . . .	»	194
Parte Oficial. . . . .	»	195
A instrução profissional dos ferroviários da C. P. . . . .	»	196
As flutuações do câmbio e a sua repercussão nos caminhos de ferro. . . . .	»	196
Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro . . . . .	»	196

## A crise de disciplina no C. f. E.

por J. Fernando de Sousa

**P**UBLICAÇÃO periódica de caracter puramente técnico, mantém-se a «Gazeta» alheia á politica, domínio que a sua indole lhe veda. Não fica por isso inibida de versar as questões que directamente se relacionam com a vida económica, financeira e administrativa da nossa rede ferroviária.

Tem a «Gazeta» o direito e até o dever de criticar os actos governativos relativos a essa materia e apontar o caminho que deve ser trilhado.

Realisou-se nos fins de maio um movimento militar, que deu logar á queda do Governo presidido pelo sr. Antonio Maria da Silva e á sua substituição por elementos representativos do Exército, que se impõe para salvar o país e travar o descalabro originado pela politica dos partidos.

Puramente militar devia ser o movimento que em nome do Exército tenha de actuar na hora do triunfo. Infelizmente elementos houve que aproveitaram o auxilio de revolucionários civis, de agentes da desordem, entre os quais se encontravam os perturbadores profissionais da boa ordem e disciplina nos C. F. E., especialmente nos do Sul e Sueste, que tem sido um campo predilecto de cultura do microbio revolucionario, a ponto de quasi cairem por vezes sob o dominio do sovietismo.

Apareceram pois congregados agentes subversivos, caudilhos de greves revolucionarias, audaciosos que á sombra da chacina do 19 de Outubro assaltaram os C. F. E. e deles fizeram logradouro seu.

E toda essa fauna cercou o presidente do novo governo e, a pretexto da defesa do regime, escolheu o momento para desencadear uma greve ferroviária, paralisando a circulação na vastíssima região do Sul. Surgiram reclamações cuja satisfação foi prometida e entre as quais figuravam a demissão do administrador geral dos C. F. E. e do director e sub-director do S. S.

Aparecem então em scena officiaes revolucionarios a dar ordens no Ministério da Guerra para os C. F. E. E quando o director do S. S. se achava no Barreiro para restabelecer o serviço, ordenou-se á força que ali assegurava a ordem que o coagisse a regressar do Barreiro e impediram-se de seguir para lá os engenheiros que tinham recebido da Administração ordem de se lhe ir juntar!

Em seguida afastam-se do serviço os três directores, manda-se fazer uma sindicancia aos seus actos sem a mínima accusação concreta, de modo que o juiz nomeado declinou o encargo. Só em troca desta deploravel capitulação se consegue do famoso «comité» que cesse a grève e se restabeleça a circulação.

Póde haver mais lamentável abdicção do principio, de autoridade praticada por um governo que vinha restabelecer a ordem e a disciplina no campo administrativo?

Perante o vergonhoso facto consumado procurou-se remediar o mal—no que era remediável—

entregando temporariamente a Administração dos C. F. E. e a Direcção do S. S. à autoridade militar de caminhos de ferro e mandando proceder ao exame dos actos dos altos funcionários que tinham sido afastados dos seus logares.

E' de esperar que dentro de pouco tempo tudo se possa normalisar e que, entretanto, se restaure a disciplina, que tão fundamente ferida ficou.

\*

Como se explica esta sanha dos agitadores do pessoal contra os dirigentes dos C. F. E. ?

Multiplas circunstâncias determinaram nos C. F. E. uma crise de gravidade crescente, contra a qual lutaram frouxamente os que os administraram desde principios de 1911 até à revolução de 19 de Outubro de 1921.

Sucediam-se as greves, as exigencias do pessoal. A agitação era constante. Entrava-se em regime de exploração deficitaria, que attingiu proporções graves. Os profissionais da desordem e da agitação eram recebidos a cada momento pelos ministros com reversão dos bons principios de hierarquia e autoridade. Chegou-se à situação caótica de se promulgarem no praso de um ano cinco organizações dos C. F. E. ! Ocorre a sangueira do Arsenal e aparece um chefe de secção, que não é nem nunca foi engenheiro, a tomar posse dos C. F. E. tendo como colaboradores, sujeitos a vergonhosa vassalagem, dois engenheiros de categoria, o general Justino Teixeira e Artur Mendes, antigo director do S. S. Bem depressa se lhe junta na Administração um conductor de obras publicas, sem categoria para o cargo e absolutamente desprestigiado perante o pessoal.

Ao cabo de muitos mezes duma vergonhosa ditadura é decretada uma organização que a consagra e fazia do dictador o verdadeiro administrador geral, embora com o rótulo de adjunto, e que ficava ao mesmo tempo à testa de uma famosa « Direcção dos serviços comerciais e financeiros », que abrangia a Fiscalisação, o Trafego, as Reclamações, a Estatística, a Contabilidade, a Tesouraria e os Armazens Geraes, desdobrando-se em 4 serviços, 2 divisões, 4 repartições e 19 secções. Ao mesmo tempo as Direcções de Exploração eram mutiladas e desorganizadas.

Em infracção dos mais elementares principios administrativos a mesma entidade liquidava, arrecadava e escriturava receitas, ordenava, pagava e escriturava despesas, comprava e pagava materiais, tudo com a autoridade de administrador geral adjunto!

Tornou-se assim possível o formidavel escandalo do contrato « Beardmore » para transformação das oficinas do Barreiro e outros que uma rigorosa sindicância deveria pôr a descoberto.

Em 1924 uma comissão tecnica estudou o meio de reformar a organização monstruosa dos C. F. E. O seu relatório de 12 de março de aquele ano evi-

denciava os males profundos de aquela Administração e justificava cabalmente um plano de remodelação.

Esse plano foi adotado, embora com algumas modificações, nem todas felizes.

As Direcções foram restituídas á sua integridade de funcções sob a hegemonia de um administrador geral assistido de dois adjuntos.

Foi nomeado para aquele cargo um official d'engenheria, o sr. Pinto Ferreira, com uma honrosa folha de serviços que garantiam uma acção energica e disciplinadora e regressou ao cargo de director o sr. Plinio da Silva, que revelara incontestaveis qualidades de direcção.

Durante os dois anos decorridos fez-se uma obra de restauração administrativa, que restabeleceu a regularidade de pagamentos, obrigou os serviços á execução de uma contabilidade regular, assegurou a disciplina e embargou o passo a reclamações e exigencias abusivas do pessoal representado por um grupo de agitadores que impunham a sua personalidade á passividade da grande massa, graças á complacencia dos ministros prontos sempre para os receber, sem nenhum respeito da via hierarquica.

Extirpar abusos e impor normas de disciplina é sempre tarefa ingrata, mormente perante a desordem e anarquia inveteradas e por isso os que assumem essa missão tem que contar com inimizados e malquerenças dos interessados, para manter a sua influencia parasitaria.

Assim succedeu aos dirigentes do Sul e Sueste. A perturbação causada por um movimento revolucionario deu ensejo a uma arremetida de cabecilhas de agitação, que mais uma vez desencadearam uma greve ferroviaria com todas as suas perniciosas consequencias.

Viram-se então os perniciosos resultados da cónivencia de conspiradores com um pessoal adstricto a um serviço publico da maxima importancia e que de modo algum é licito perturbar.

Os ocasionais detentores da autoridade de facto tomaram vergonhosos compromissos, abandonaram o prestigio do mando, e desprestigiaram os que legitimamente o exerciam. Isto sob a pressão de que figuras !

Preparava-se manifestamente novo assalto aos C. F. E. que obviasse á descoberta e punição de escandalos anteriores e assegurasse o dominio ilegitimo dos que d'ele haviam sido esbulhados por uma acção de sancamento administrativo.

Estava consumado o mal. Procurou-se remediarlo pela forma possível e por uma solução transitoria, que já não pode evitar o gratuito afastamento de altos funcionarios sob a suspeita de um inquerito a que nenhuma base concreta se dava.

Esperamos que o novo Ministro do Comercio que tem fama d'energico, disciplinador e justiceiro, defrontará com o espinhoso problema da normalisação administrativa dos C. F. E. Foi outrora modelar a sua gerencia, que se podia confrontar sem des-

douro com a das companhias similares. E' preciso que volte a se-lo, tanto quanto o permitem as circunstancias que acabem neles de vez a agitação, a

indisciplina, o predominio de agentes revolucionarios. Assim o exige o bem publico, a segurança e tranquillidade da vida de vastas regiões do país.

## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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



Peças forjadas,  
Garrafas de aço  
lisas para oaz  
comprimido

Representantes em Portugal e Colonias  
**SPECIA, Ltda.**  
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 edic. 40)

# Balneario dr. Paula Borba

foi inaugurado com grande brilho, sendo prestadas as merecidas homenagens ao grande patrono

Com grande brilho foi no dia 31 do mês passado inaugurado em Setubal este novo estabelecimento de assistência, tendo acto sido abrihantado pelas filarmónicas Capricho e União, e por muito povo que dispensou ao patrono do balneário um carinhosa manifestação de simpatia.

A cerimonia foi precedida de uma brilhante sessão solene, que se realizou no vasto «hall» do Asilo Bocage, tendo assistido representações das autoridades civis e militares, corporações de recreio e de beneficência, associações de classe, etc., etc.

A essa sessão presidiu, na falta do sr. dr. João Luiz Ricardo, o meretissimo juis da Relação, sr. dr. Ernesto Carvalho de Almeida, que foi secretariado pelo representante da Camara Municipal, sr. dr. Carlos Moniz, e pelo nosso illustre colaborador engenheiro sr. Carlos Manito Torres, autor do projecto do balneário.

A propósito do acto que ia realizar-se usaram da palavra os srs. dr. Paula Borba, illustre açoreano que em linguagem franca e despretenciosa poz em relevo o que tem sido a acção da Misericordia de Setubal, dentro do campo da assistência local, explicando a razão da assistência do novo balneário e os motivos porque a comissão que o levou a efeito o dotou com o seu nome.

Terminando, o sr. dr. Paula Borba foi muito ovacionado pela numerosa assistência.

Os srs. dr. Ernesto de Almeida, Carlos Moniz e Carlos Manito Torres que se seguiram enalteceram, em palavras de merecida justiça, e a figura inconfundível como homem de bem, do dr. Paula Borba, enumerando as diversas fases por que tem passado a as-

sistência pública em Setubal, sempre num crescendo em favor dos mais necessitados, obra que se deve ao dr. Borba, e que faz hoje marcar à cidade de Setubal um lugar em evidência no campo da assistência social.

No final foi feita nova manifestação de apreço a aquele illustre medico.

Terminada a sessão, todos os presentes se dirigiram para a camarata dos aviadores, onde em seguida foram descerrados os retratos a oleo dos nossos heroicos aviadores Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Os retratos são um esplêndido trabalho do professor sr. Santos e Silva, que generosamente os ofereceu ao Asilo Bocage.

Terminada esta cerimonia organizou-se um cortejo até ao hospital da Misericordia, onde em seguida se fez a inauguração do Balneário, que foi visitado por muitas centenas de pessoas.

Ainda para complemento da festa foi depois lançada a primeira pedra para um Posto de Desinfecção, cerimonia a que assistiram a Camara Municipal, varias corporações e muito povo.

O dr. Paula Borba e a direcção da Misericordia ofereceram depois, numa sala do hospital, um «lunch» a varios convidados officiais, corporações de classe e de beneficência, Imprensa, etc., etc., durante o qual se trocaram muitos brindes, numa homenagem dedicada ao grande benemerito que é o dr. Paula Borba.

Durante as festas foi distribuido o numero único da publicação «O Balneário», organizado pelo engenheiro sr. Carlos Manito Torres, em que é rendido merecido preito ao dr. Paula Borba e feita a história do balneário agora inaugurado.

# Viagens e Transportes

## Serviço especial de temporada de banhos e aguas minerais

Começou ontem nas linhas da C. P. e das empresas suas combinadas, a venda de bilhetes do serviço de banhos e aguas minerais, que apresentam sobre os da tarifa geral a importante redução de 35 por cento.

Estes bilhetes são válidos por três meses, sendo o último dia de venda o de 15 de Outubro. O primeiro dia para o regresso é o de 15 contado da data do início da validade do bilhete, e o último é em 31 de Outubro.

Ha bilhetes para todas as estações que servem praias e termas, tanto das linhas da C. P. como das da B. Alta, Minho e Douro, Sul e Sueste, Companhia Nacional, Porto à Pova e Famaicão e de Guimarães Reciprocamente as estações destas empresas vendem bilhetes para as da C. P.

Também a Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal fez serviço combinado com a C. P., vendendo nas suas principais estações bilhetes para as desta Companhia e volta, válidos também por três meses.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga estabeleceu um serviço especial de bilhetes de ida e volta, válidos por três meses das suas principais estações sobre Espinho a preços muito reduzidos durante os meses de Junho a Outubro.

A venda dos bilhetes começou em 1 d'êste mês e termina em 15 de Outubro.

## Horário dos combóios das Linhas do Minho e Douro

Em consequência dos últimos acontecimentos políticos, foi adiada, para data que será oportunamente anunciada, a entrada em vigor do novo horário dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro o que devia ter começado em 10 d'êste mês.

## Transferências de remessas entre cais da mesma estação, nas linhas do Minho e Douro

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou recentemente um Aviso segundo o qual, a pedido dos consignatários pode ser feita a transferência de remessas entre cais da mesma estação, mediante o pagamento das taxas estipuladas no artigo

4.º da presente tarifa.

Quando se trate de **vagão completo** e as operações de carga e descarga sejam feitas por gente do consignatário, não se cobram as taxas correspondentes às operações que a Empresa não tenha realizado.

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

## Tráfego internacional P. H. F.—Bilhetes directos do Norte de Espanha para Lisboa

Nos dias 25 e 26 de Junho do corrente reune-se em Salamanca a conferência sobre tráfego internacional P. H. F.

Nesta conferência tratar-se-há do horário do Sud-Express, do restabelecimento das tarifas directas entre Portugal e França para transporte de mercadorias, etc.

E' natural que nesta rennião seja também tratado entre os delegados portugueses e espanhóis, o restabelecimento da venda de bilhetes directos das estações espanholas de Salamanca, Medina, Valladolid, Burgos, S. Sebastian, Bilbao, Pamplona e Hondaya para Lisboa-Rocio, recentemente suprimida pela Companhia do Norte de Espanha.

## Horário de verão das linhas da C. P.

Entra em vigor no próximo dia 20 do corrente o horário de verão da C. P. que, como o do ano passado, foi elaborado de maneira a satisfazer o mais possível as conveniências do público.

## Redução do mínimo de distância para a applicação das tabelas n.º 5 a 16 da tarifa especial n.º 1 de p. v. nas linhas do Minho e Douro

Desde o dia 1 do corrente mês, para as mercadorias a que se refere o Capitulo II da Tarifa Especial Interna n.º 1 Pequena Velocidade, com excepção das matérias assinaladas com a letra (b), dos generos assinalados com a letra (c), dos productos assinalados c.m a letra (d) e das «Materias Infectas» (§ 2.º do mesmo capitulo), o mínimo de distância de applicação das respectivas tabelas é reduzido a 20 quilómetros, bem como para o carvão de pedra a granel, lenha, lixo comum não designado, toros de pinho nacional do comprimento máximo de 1 metro, tramolhia (lenhas), e lousas, sendo, por isso, as tabelas de preços da referida tarifa adicionada dos preços correspondentes às distâncias até 60 quilómetros.

## Transporte de cortiça virgem prensada

A Sociedade «Estoril» reduziu a 6 toneladas o mínimo de 8 estabelecido para carregamento de vagões completos de cortiça virgem prensada.



# Caminhos de ferro de S. Tomé

Por JOAQUIM F. POÇAS LEITÃO

Eng.º Inspector de Obras Publicas

O Boletim da Agência Geral das Colónias, correspondente ao mês de Maio último, insere um interessante artigo sobre os caminhos de ferro da nossa colónia de S. Tomé, da autoria do distinto engenheiro sr. Joaquim Poças Leitão, uma das pessoas mais autorizadas para tratar de tão importante assunto.

Esse artigo, que bem merece ser apreciado p-los leitores da «Gazeta», é, com a devida vénia, a seguir transcrito.

Bem se pode dizer que ainda hoje não se fixaram ideias sobre o que melhor há a fazer sobre caminhos de ferro em S. Tomé.

A rede que eu estudei de empreitada, há mais de dez anos, foi mal gizada na Metrópole; e, nas condições presentes, é insequível.

Nos diversos projectos de redes ferroviárias organizados sobre o joelho, nunca ninguém teve em atenção os caminhos de ferro particulares existentes. Ora, 188<sup>km</sup>,680 de caminho de ferro com tracção a vapor, sobre carris de 9 a 15 quilos, e 309<sup>km</sup>,140 com tracção animal, não são para desprezar.

Depois, imaginar servir toda a ilha com uma rede única, é um erro, só desculpável em quem a não conhecer.

São indispensáveis duas redes, inteiramente distintas. Uma com a testa na cidade, na sua parte comercial, outra com a testa na Angra de S. João.

Para mais clareza na exposição do que penso a este respeito, tomarei como base os estudos feitos.

**Linha de Trás-os-Montes**—Está construída até a Milagrosa na extensão de 19 quilómetros. Na carta de Gago Coutinho figura o seu traçado. Dá-se aqui o caso curioso de ser o projecto desta linha o que não está aprovado pelo Governo; parte, segundo as minhas indicações, pois os estudos demonstraram-me que o último troço desse projecto, nas condições técnicas que me foram indicadas, era tão caro, que não se justificava a sua construção; parte, porque as informações dadas pela Fiscalização tal confusão produziram, que o Governo não se julgou habilitado a tomar qualquer resolução.

Dáí resultou que o Governador Bôto Machado, particularmente autorizado pelo Ministro, deu de empreitada a construção dum troço da linha, ainda hoje não aprovado pelo Governo.

Sem isso, ainda o caminho de ferro estaria parado na Trindade.

Por falta de carris não seguiu a linha além do ponto em que se acha. Há, porém, já algumas expropriações e terraplenagens feitas para diante.

A estrada para Bombaim e Trás-os-Montes, com ramal para o Plateau Café e Java, está feita.

Se o tráfego aumentar, é possível montar nela uma linha férrea com tracção eléctrica, utilizando uma cascata do Abade. Se não valer a pena, bastará o emprego de camiões.

Não obstante, é minha opinião que o caminho de ferro deve ser prolongado mais 2 quilómetros, até encontrar o rio Manuel Jorge, o que se dá um pouco a juzante da ponte da estrada.

Estabelecendo aí a estação terminus, as cargas das

roças daquela região nada terão depois a subir no vale do Manuel Jorge, caminhando para alcançar o caminho de ferro; e, aproveitando as águas derivadas no Manuel Jorge, é fácil obter a força necessária para montar um elevador, um funicular ou um cabo aéreo, ligando a estação com um ponto a altura da roça Saudade, onde viriam as estradas, em parte já existentes, que poriam esse ponto em ligação com as roças de S. Nicolau, Nova Moca, Monte Café e

Saudade. Dessa forma poderia vir ao caminho de ferro o tráfego dessas roças, que hoje se faz pelas estradas em camiões, pois levam directamente os géneros aos armazéns da cidade, com mais vantagem do que se utilizassem o caminho de ferro da Trindade.

Mas, olhando ao futuro, quando exista o porto comercial, o caso muda de figura, porque os géneros a exportar virão logo para os armazéns do porto, vindo então utilizar só o caminho de ferro.

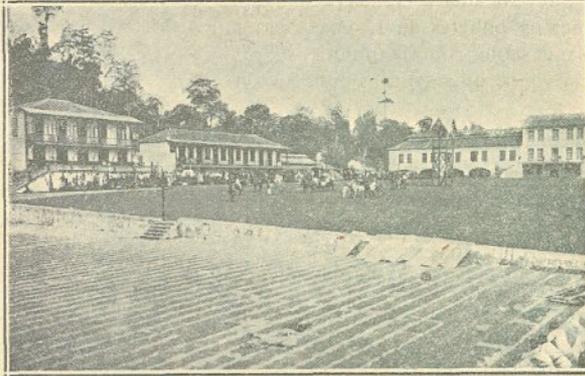
Assim, pois, nesta linha apenas haverá que concluir a construção de mais dois quilómetros, no que a principal despesa é com a aquisição do material de via.

**Linha de Monte Café**—O projecto desta linha está aprovado pelo Governo. A construção dos primeiros quilómetros chegou a estar arrematada.

Mas depois o Governo, telegraficamente, disse que a empreitada devia ser dada em Lisboa; e, como o empreiteiro era eu, cedi às estancias do Governador, de quem era amigo, recebi o depósito já feito, e dei o contrato como nulo sem indemnização, do que estou muito arrependido. O resultado é o que se está vendo. Não se fez nada, e perdeu-se a oportunidade de fazer alguma cousa.

No estudo deste traçado procurei servir melhor possível a região do Póto e ligar-me na Formosa com a rede do caminho de ferro de Monte Café.

Ora, é de notar que todos os géneros produzidos em Monte Café são tratados na sede, e que, tendo a



S. TOMÉ—Chegada de dois comboios aos terrenos da sede duma roça

roça hoje camiões, mais lhe convirá ir de Monte Café à Saúde tomar o caminho de ferro, do que descer à Formosa.

E desde que o tráfego do Monte Café seja desviado para a linha da Triddade, e dado o estado actual da estrada do Póto, macadamizada, e de rampas suaves, devido às variantes feitas, sou de parecer que não vale a pena construir o caminho de ferro nas condições estudadas.

Depois de aprovado este projecto, o governador Bôto Machado pediu-me para fazer o reconhecimento dum ramal de caminho de ferro que, saindo d'êste, fôsse à Boa Entrada, Rio do Ouro, Guadalupe e Neves.

Fiz apenas o reconhecimento até Guadalupe, que por sinal, nunca me foi pago.

Do Ministério disseram então que iam mandar pessoas para fazer esse estudo, mas jamais cá chegou. Esse reconhecimento, que existe na Direcção de Obras Públicas, parte da estação de Val-Flôr, no projecto da linha de Monte Café.

Ora, a parte desta linha para além de Val-Flôr é que eu considero hoje como dispensável, desde que esta estação seja ligada, por estrada, com a estrada da Madalena pelo vale da Agua Telha.

Tanto a Madalena, como as roças do Póto, utilizando linhas Decauville lá existentes, facilmente se podem ligar com o caminho de ferro, em Val-Flôr, embora aproveitando vários troços de estrada, para nêles assentar Decauville, para serviço comum.

Da cidade a Val-Flôr são 6 quilómetros já aprovados, como dissemos. O reconhecimento de Val-Flôr pela Boa-Entrada, Rio do Ouro e Guadalupe, mede 11 quilómetros. De Guadalupe até vir apanhar a costa na Planca] 1.ª, e seguindo por ela fora até às Neves, Ponta Figo, Monteforte e Esprainha, são cêrca de 17 quilómetros.

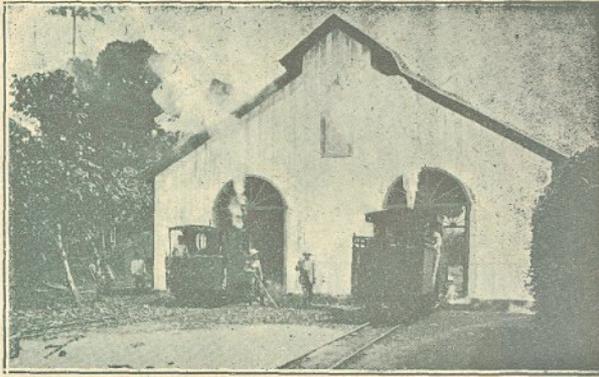
O caminho de ferro da cidade à Esprainha (Cadão) ficaria, pois, com a extensão total de 34 quilómetros.

Este é que é, no meu entender, o caminho de ferro mais importante a construir, sendo a parte até chegar ao mar relativamente fácil, assim como a do Rosema ao fim. Os 6 quilómetros entre a Planca e a Rosema têm de ser feitos para servir si-

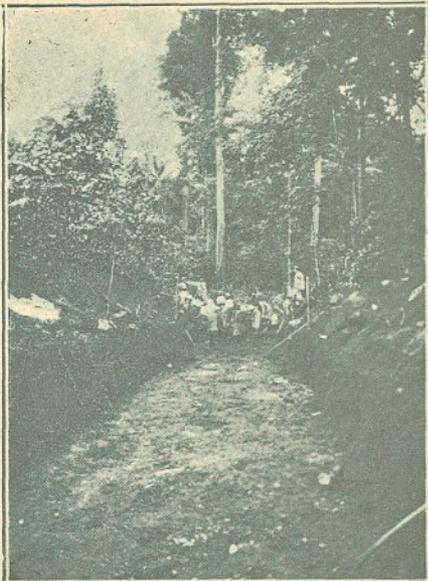
multaneamente a estrada e caminho de ferro, e quasi sempre em muro de suporte.

E' trabalho para ser cuidadosamente estudado por alguém competente; e depois executado de uma vez, por uma brigada convenientemente apetrechada. Outra forma não se pode calcular nem o tempo, nem o dinheiro a gastar.

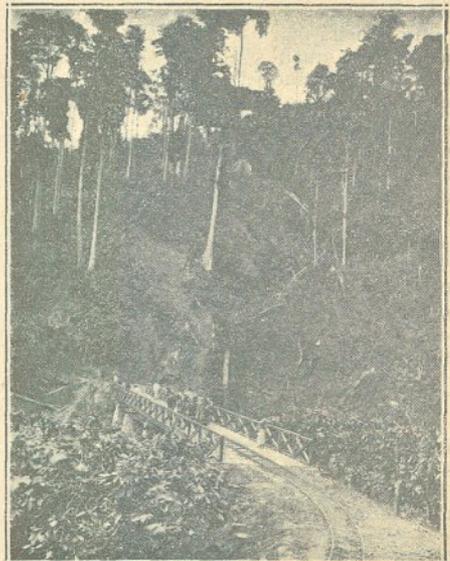
Haja visto o que se passou há poucos anos na Ribeira Funda. Sem mais nem menos, mandaram para lá um empreiteiro escavar terras, a um tanto por metro cúbico. Claro está que o homem atirou-se como um doido a deitar ribanceiras a baixo; e, quando acordaram e foram medir o trabalho, verificaram que havia cêrca dum quilómetro de plataforma de estrada feita, e mais de duzentos contos a pagar nos termos



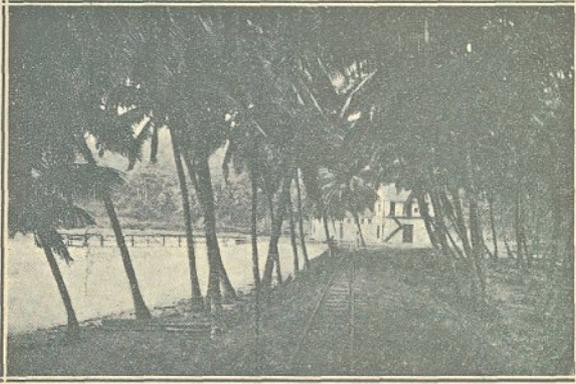
S. TOMÉ—«Hangar» das locomotivas, numa roça



S. TOMÉ—Abertura dum caminho para assentamento de via férrea



S. TOMÉ—Aspecto dum caminho de ferro



S. Tomé—Armazem de importação e ponte de embarque duma roça

do contrato, que, diga-se a verdade, foi rescindido.

Essa plataforma, hoje, passados apenas alguns anos, quasi desapareceu com os desabamentos que se têm dado, e que só não previu o Director das Obras Públicas de então, que era o chefe dos serviços agrónomicos.

Para diante do Cadão o caminho de ferro não deve seguir. A Esprinha é uma dependência de Diogo Vaz, a qual tem Decauville desde a séde, e é fácil de ligar com a testa do caminho de ferro no Cadão.

Para servir a aprumada e ravinada costa occidental da Ilha, nem em estrada à beira-mar se pode pensar, quanto mais em caminho de ferro. Entre S. Miguel e Diogo Vaz — passageiros, só a cavallo ou por mar; — mercadorias, só por mar.

O que pôde é reduzir-se o percurso por mar até o Cadão, baía abrigada e que se presta à construção duma curta ponte, como testa do caminho de ferro, convenientemente provida do material necessário para um serviço rápido, seguro e permanente de cargas e descargas.

*Linha de Quilindá e Montes Hermínios* — O projecto desta linha também está aprovado pelo Govrêno.

A não ser a ponte sôbre Manuel Jorge, o resto é duma construção facilima, e para a qual me persuado se encontraria um grande auxílio da parte dos agricultores nela interessados.

Não julgo hoje necessário levar a linha até Montes Hermínios, porque entendo que não se deve pensar em prolongá-la para os Angolares.

Esperar por isso só servia para tudo continuar indefinidamente como está.

A testa desta linha deve ser no Quimpo,

em ligação com a séde da Água Izé, cuja extensão é de 56,50 quilómetros, tôda em carris de 12 quilos e com tracção a vapor.

Montes Hermínios deveria montar um Decauville igual ao da Água Izé, ligá-lo com a rêde desta roça, e estabelecer com ela um acôrdo para que os seus vagões pudessem ir até ao Quimpo.

Santa Ana e Mestre António têm estrada para o Quimpo. Nova Olinda também.

A faixa entre o Abade e a Ribeira Afonso é tôda de Água Izé e tem o seu caminho de ferro próprio, que a serve.

Portanto, das três linhas que estudei apenas me pareceram aproveitáveis, fora os já construídos:

Na linha de Trás-os-Montes....	2 quilóm.
" " " Monte-Café.....	6 "
" " " Montes Hermínios	10 "
Soma.....	18 "

Julgo conveniente estudar a linha de Val Flôr, Boa Entrada, Rio do Ouro, Guadalupe, Planças (âbeira-mar)

seguido pelas Neves até o Cadão, na qual:

Parte reconhecida de Val-Flôr e Guadalupe.... 11 quilóm.

Sem estudo — De Guadalupe ao Cadão... 17 "

Soma.. 46 "

Linha da Trindade — (Trás-os-Montes)

construídos..... 19 "

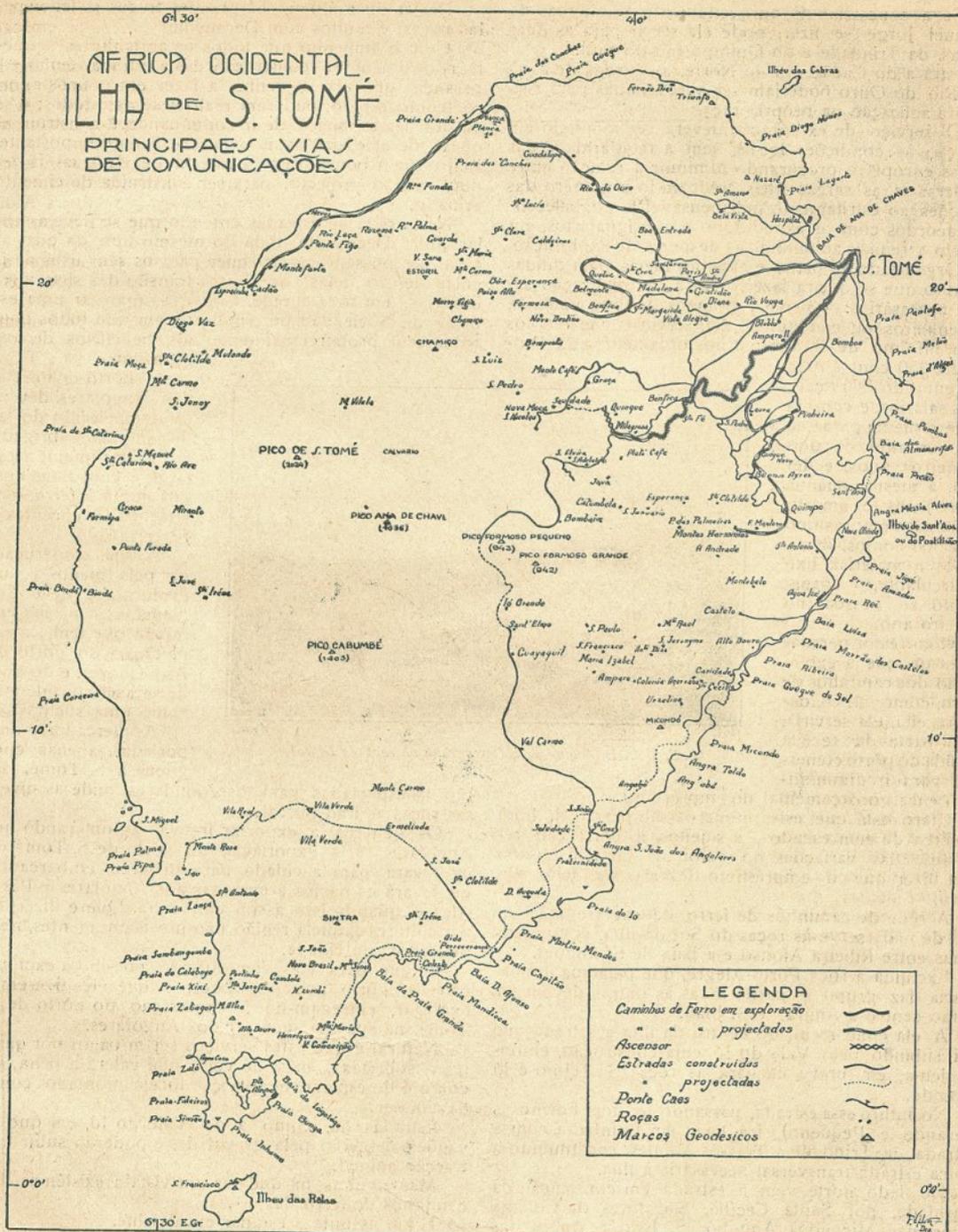
Total da rêde..... 65 "



S. TOMÉ—Caminho de ferro através de plantações de cacauero



S. TOMÉ—Quebra de cápsulas de cacau, á beira dum caminho de ferro que atravessa uma bela plantação de cacaueros



¿Como e quando poderá S. Tomé construir 46 quilómetros de caminho de ferro, nas condições dos 19 que possui? Não vej . Tanto mais que os interessados não se importam com isso.

Por conta da indemnização de guerra a província de S. Tomé não recebeu material algum.

Para Angola têm ido locomotivas às 40, e carris aos navios. Para aqui, nada, absolutamente na-

da. Com tal falta de interesse, ¿que há a esperar? É, portanto, preciso mudar as condições técnicas dos novos caminhos de ferro; e para baixar o custo da sua construção, aumentar as suas inclinações até 3,5 0<sup>o</sup> nas curvas e de 4 0<sup>o</sup> nas rectas, baixar o raio das curvas a 30<sup>m</sup>; descer o peso dos carris a 12 quilos, empregar travessas de madeira, e adoptar para a tracção máquinas eléctricas de acumuladores.

Se a concessão de aproveitamento das águas do Manuel Jorge se fizer, pode ela servir para as duas linhas, da Trindade e do Quimpo (ou do Sul).

Para a do Cadão ou do Norte, as quedas de água do Rio do Ouro poderiam ser aproveitadas para isso e para aplicação na própria roça.

O serviço de exploração deverá ser montado em atenção às condições locais, sem a regularidade das linhas europeias, procurando diminuir a relação entre as taras e as cargas úteis, reduzindo o número das estações ao estritamente indispensável, e estabelecendo acordos com os expedidores e consignatários, em ordem a reduzir ao mínimo as despesas de exploração.

Organizado o plano e assentes ideias bem nítidas sobre o que se queira fazer, para a sua realização serão necessários: — 3 ou 4 homens de boa vontade, engenheiros ou condutores; 200 serviços contratados pelo mínimo de 3 anos; e nos orçamentos da Província 250 contos para sustento dos serviços, seus salários, e compra de ferramenta para seu uso, durante os dois primeiros anos; e depois, a mesma quantia para juros e amortização dum empréstimo de 2.500 contos, destinados a material fixo e circulante, e pagamento ao pessoal no terceiro ano.

Como estou persuadido de que a exploração dos caminhos de ferro, como indico, daria receita, ela serviria, com parte da receita líquida do porto comercial, para ir diminuindo o encargo orçamental do empréstimo.

Claro está que estes números são para o da libra a cêrca de cem escudos, e sujeitos à correção resultante das variações do valor da libra. Escusado será dizer que o empréstimo deveria ser feito em ouro.

A rede de caminhos de ferro, de que vimos falando, de nada serve às roças do Sul da ilha, compreendidas entre Ribeira Afonso e a baía de S. Miguel.

Excluída a roça Porto-Alegre, que pela sua importância faz grupo à parte, todas as outras devem ter como centro a Angra de S. João.

A ela concorrem, do centro da ilha a estrada que vai subindo pelo Vale do Ió, cuja construção, embora lenta, em breve chegará às roças S. Telmo e Ió Grande.

No futuro essa estrada, passando os dois Formosos (Grande e Pequeno), irá ligar em Bombaim com a estrada da Trindade a Trás-os-Montes, constituindo a única estrada transversal necessária à ilha.

Do lado norte vem a estrada em construção da Caridade, por Santa Cecília, Sacadores da Colónia Açoriana, Micondó, Angobó, S. João e Angra dos Angolares.

Do Sul virá a estrada que da Conceição e Monte Maria, passando por Novo Brazil, Praia Grande, Perseverança e D. Augusta, atravessa o Ió Grande e transpondo a garganta entre a Soledade e a Fraternidade, desça à Angra dos Angolares; e bem assim, a que saindo de Jau e Monte Rosa, passe em Vila Verde e Ermelinda, vindo entroncar na anterior, na Perseverança.

Destas duas últimas há grandes troços já feitos pelas roças; e muitos com Decauville.

Com o empenho que todos os agricultores daquela região têm na construção desta estrada, tenho esperança que ela se venha a fazer em poucos anos, se, como espero, puderem realizar-se os estudos; e se eu fôr tendo meios de ir continuando a construir as obras de arte, das quais uma é realmente importante. Refiro-me à ponte sobre o Ió Grande, da qual já tenho feito o projecto, para ser construída de cimento armado.

Nesta rede de estradas entendo que se deve assentar linha Decauville, toda do mesmo tipo, da qual as roças se possam servir, quer para os seus usos agrícolas dentro delas, quer para trânsito das suas mercadorias, em toda a rede. Conviria organizar uma espécie de Sociedade ou Sindicato em que todos contribuissem proporcionalmente aos benefícios de que gozassem.

O porto comercial dos Angolares deverá ser estabelecido do lado sul, mais abrigado e mais facilmente acessível, e com bons fundos junto à terra, em terrenos pertencentes à Fraternidade.

A sua construção, ou pelo menos a sua exploração, deve ser confiada à mesma entidade que tenha a exploração do porto de Ana Chaves, e do qual deverá ser considerado como uma sucursal.

As mercadorias importadas, apenas cheguem a S. Tomé, se-

rão transportadas para os Angolares, onde as diversas roças as irão buscar.

Os géneros a exportar ir-se-ão aglomerando nos Angolares, e a exportação do porto de S. Tomé ou os levará para a cidade, para ali serem embarcados, ou levará os navios a carregar aos Angolares e Porto Alegre, quando isso assim convenha. Quere dizer, os agricultores daquela região não precisam agentes, nem depósitos na cidade.

O que para êles vier dirigido, põe-lho a exploração do porto nos Angolares; o que êles tiverem a exportar, entregam-no à exploração do porto de S. Tomé, na sua sucursal dos Angolares.

Natural é que estes serviços sejam pagos por qualquer sobretaxa, mas de certo que valerá a pena, se, como é de esperar, os serviços forem montados como devem ser.

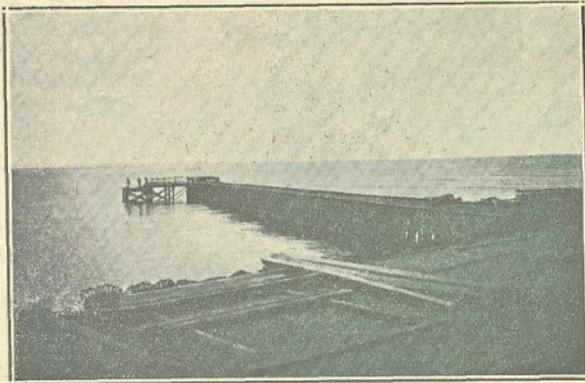
Estradas há, como a do Vale do Ió, em que os vagões descerão pela gravidade, e poderão subir por tracção animal.

Mas noutras há que ter em vista a existência dos caminhos de ferro das roças.

É um assunto a estudar em detalhe.

A base deve ser: — utilizando o mais possível tudo que já há estabelecer ligação dumas roças com outras, até chegar à Angra de S. João dos Angolares.

Assim, o Decauville da Caridade poderia ligar com o de Santa Cecília e este com o da Colónia Açoriana. Com o mesmo poderia ligar o Decauville da Amparo I. O caminho de ferro da colónia poderia, por acôrdo, fazer na sua rede o serviço das três roças vizinhas, até ao mar, onde já há armazens e uma



S. TOMÉ — Ponte de embarque numa roça do litoral

# Linhas Estrangeiras

**Linhas russas.**—O governo dos soviets está fazendo todos os esforços para levar de novo os caminhos de ferro ao gráo de prosperidade que haviam atingido antes da guerra.

Actualmente estão ensaiando uma locomotiva *Diesel* para substituir a tracção a vapor. Ha cerca de um ano que uma destas locomotivas, que foi construída na Alemanha, se encontra em experiência, tendo já percorrido mais de 48.000 quilómetros. Agora já entraram em experiência outras máquinas do mesmo tipo construídas em Lenínogrado, outras se estão construindo em várias fábricas da Rússia e da Alemanha, tendo para esse efeito, o governo aberto um concurso.

A extensão das linhas russas em exploração atinge 74.000 quilómetros para os quais se estão construindo 450 locomotivas, sendo necessário que dentro dum ano estejam prontas pelo menos 300.

Segundo noticiam alguns periódicos, o governo russo propõe se continuar a construção das linhas principiadas antes da guerra e iniciou outras novas numa proporção de 4.800 quilómetros por ano.

Nos últimos dois anos tem-se notado um considerável aumento de tráfego. Em 1924 houve um aumento de 38%, e em 1925 de 41% sobre o ano de 1923. Este ano já vae em 86% sobre o ano de 1913.

Segundo a opinião dum engenheiro russo, dentro de uns dez anos todos os caminhos de ferro da Rússia devem estar electricificados.

**Linhas brasileiras.**—Os tribunais de Londres abriram falência à *Brazil Great Southern* que explorava a linha Quarahy-S. Borja, tendo a empresa abandonado o ramal Quarahy-Itaqui e parado as obras do ramal Itaqui a S. Borja.

O governo da União mandou ocupar a linha abandonada que foi construída à sua custa, e passou a explorá-la por conta do Estado e intimou a Empresa inglesa, com a qual entrou em negociações para o resgate, a concluir os trabalhos de construção, a qual deve estar pronta dentro de um ano, devendo depois passar bem como o troco Itaqui—S. Borja para a posse do Estado.

—A Companhia Paulista pediu autorização ao governo para elevar a 9.000 contos o seu capital para *stock* no Almoxtariado.

ponte a que podem atracar batelões e rebocadores. Ficava assim remediada a dificuldade de assentamento de Decauville no trço de estrada dentro da Colónia Açoriana, onde as rampas são fortes

Conforme a quantidade de mercadorias, assim da Colónia Açoriana seguiriam, por mar, para Angra de S. João; para a cidade, ou para os vapores que iriam ali recebê-las.

A ponte sobre o Ió Grande tem de ser feita em condições de servir para estrada e para Decauville com tracção a vapor.

Como o tráfego é limitado, como há troços já providos de Decauville, e alguns com tracção a vapor, como ainda há na região abundância de lenha, só a tracção a vapor está indicada.

—A receita da linha principal explorada pela *S. Paulo Railway* em 1925, foi de 360.614 libras mais do que em 1924. Apesar, porém, dessa receita da linha principal ter subido, a Bragantria apresenta uma diminuição importante devida ao aumento de despesas.

A autorização de despesas na Inglaterra, os juros dos depósitos, etc, entrando tudo em conta, as receitas líquidas da Companhia, por junto, atingiam em 1925 um total de 724.895 contra 739.250 libras no ano anterior.

Os juros das inversões de capital montaram a 82.718 libras em 1925 contam 52.381 em 1924.

Incluindo-se a soma de 78.921 libras, trazida do exercício de 1924 e também o lucro de 19.053 da venda de títulos, o saldo útil, aplicável nos juros de *debentures* e nos dividendos a prazo, ascende a 636.837 libras esterlinas em 1925, contra 588.921 em fins de 1924.

A Companhia propõe-se a pôr de lado a soma de 120.000 libras esterlinas como estimativa do imposto de renda e 200.000 como reserva especial contra o capital gasto antecipadamente á obtenção de um novo acordo com o Governo Brasileiro.

Propõe-se um dividendo final de 5% sobre os títulos ordinarios, perfazendo um total de dividendo, para todo o ano de 10%, além um *bonus* de 2%, tudo livre de impostos.

E' também proposto que seja levado ao exercício de 1926 um saldo de 81.237 libras esterlinas.

—Segundo a mensagem do governador do Estado da Bahia, as receitas dos caminhos de ferro federais, arrendados á Companhia Ferroviária do Este Brasileiro, tiveram, em 1924, a receita de 11.621.932\$789; em 1925, 14.407.886\$189,

A linha estadual de Nazareth a Jaguaquara apurou 2.620.498\$506, seu maior índice de receita até agora alcançado, a despeito das perturbações do tráfego; a linha de Ilhéos a Conquista teve uma renda total de 2.649.349\$610 a de Santo Amaro, não obstante as más condições do tráfego, teve a receita de 742.800\$710, também a Empresa de Viação S. Francisco, de propriedade do Estado, e que, como a primeira e a última estão sob o regime de arrendamento, apresentou uma receita de 1.585.141\$270, excedente à do ano anterior em 163.482\$277.

## Companhia Internacional dos «Wagons Lits»

O Conselho de Administração desta Companhia resolveu dar um dividendo de 40 francos belgas, livre de impostos, por cada acção de 100 francos, correspondente ao exercício de 1925.

Como no exercício anterior se repartiram 80 francos por acção de 250, resulta um aumento de 25% sobre o ano passado.

Para estabelecer a ligação entre os diversos agricultores, é necessário não deixar isso a arbítrio e descreção dêles. O acôrdo seria impossível.

Isso só pode ser feito pela Direcção das Obras Públicas, com decidido e manifesto apoio do Governador, e ainda assim com muita prudência e tacto, e com bem reconhecida imparcialidade. Se isto se conseguisse, era incontestavelmente um grande serviço prestado à Província, e em especial à região dos Angolares.

Assim os agricultores se quisessem compenetrar das enormes vantagens que daí lhes adviriam, e se resolvessem a sair do seu sistemático isolamento individualista!

# União Internacional dos Caminhos de Ferro

## A reunião de Sevilha

Como dissémos, no dia 29 de Abril último realizou-se em Sevilha a reunião da Comissão de Tráfego de passageiros à qual assistiram os representantes da Alemanha, Belgica, China, Espanha, França, Inglaterra, Italia, Japão, Polonia, Suecia, Yugo-Slavia e Portugal cujo delegado era o sr. Campos Rueda, engenheiro chefe do Tráfego da C. P. Faltaram os representantes da Estónia e da Russia, tendo se a China feito representar pela França. O presidente da Comissão, Mr. Vogt, director dos Caminhos de Ferro Alemães, deu a palavra ao sr. Montilla, secretário do Governador Civil de Sevilha que representava o ministro das Obras Públicas, o qual apresentou por si e pelo governo os seus cumprimentos à U. I. C., e como não soubesse exprimir-se senão em espanhol, delegou no sr. Delatte, chefe dos Serviços Comerciais de M. Z. A. o cuidado de se tornar seu interprete na assembleia e de exprimir os votos pelo desenvolvimento do tráfego internacional.

Depois dos agradecimentos por parte do Presidente e de Mr. Levert, secretário geral da União, foi abordada a **1.ª questão**. *Unificação da apresentação ao público das tarifas internacionais de passageiros. Harmonização do texto das Condições complementares do C. I. V. elaborado pelo Comité Internacional de Transportes, com o texto do projeto de tarifa adotada pela Comissão.*

Entrando no assunto, o delegado da França, Mr. Luny, propoz a adopção do texto unificado estabelecido pela sub-comissão do C. I. T. na reunião efectuada em Francfort-sur-le-Meuin.

O engenheiro Rueda, delegado da C. P. propoz a supressão da terceira frase do artigo 4º do texto que é do seguinte teor: *Les billets sous forme de livrets doivent porter ce timbre (timbre sec) non seulement sur la couverture, mais également sur tous leurs feuillets*, em virtude de ser uma duplicação do que de uma maneira geral, se dispõe na 5.ª alínea do mesmo artigo que resa assim: *Les billets livrets de toute nature devront porter le timbre non seulement sur la couverture, mais encore sur tous les feuillets, etc.*

Apezar da bem frizante duplicação, a Comissão limitou-se a tomar conhecimento, não considerando o assunto de molde a merecer particular atenção da assembleia, visto ser um ponto de detalhe que poderá ser rectificado na próxima reunião em Munich que deve ter lugar ainda em 26 deste mês, e à qual será apresentado o texto unificado. Entrou depois em discussão a **2.ª questão**. *Facilidades de viagem a conceder:*

a) a grupos de estudantes das escolas superiores e secundarias,

b) a "boy-scouts" e "girl-guides",  
c) a atletas e organizadores de jogos olímpicos.

M. Lessing, relator, faz vários comentários sobre as conclusões das sub-comissões de Lugan e de Nice e propõe que a redução seja uniformemente de 50 %.

Vários outros delegados entram na discussão sobre a redução a conceder que entendem deve ser igual à que os caminhos de ferro concedem nos seus respectivos países, e sobre as dificuldades a remover para a venda dos bilhetes para grupos de estudantes e outras observações formuladas pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços, entre elas a que considera como um erro material saído na acta da reunião da Sub-Comissão de Nice, no ano anexo intitulado *Faculdades concedidas ao transporte de grupos de estudantes, etc.*

No n.º 2, alínea 2.ª deve ler-se: *Si le voyage à effectuer comprend des parcours appartenant à plusieurs Administrations, l'organisateur du voyage doit remettre à l'Administration qui dessert sa résidence autant de demandes qu'il a l'intention de prendre de billets distincts...*

A Comissão resolveu, a propósito, que o certificado deve ter a sua aplicação, não só no caso de percursos anteriores à nação dada, mas ainda no caso de percursos internacionais.

O delegado da C. P., engenheiro sr. Rueda, lembrou a conveniência de que as negociações junto das administração estrangeira fossem efectuada pela administração da residência do organisador da viagem e não pelo público.

Na segunda sessão a Comissão sancionou as conclusões seguintes:

A.—Pelo que respeita à criação de tarifas directas para grupos de estudantes, etc., nas relações em que existem bilhetes directos internacionais, a Comissão está d'acordo com as propostas das Sub-Comissões de Nice e de Lugan, ficando entendido, porém, que cada Administração aplicará redução igual à da sua tarifa interna, sob a reserva especificada pelos caminhos de ferro franceses.

B — Com respeito ao projecto de triptico proposto pela dita Sub-Comissão, nada tem a observar além da reserva do delegado francês, acima citada.

C.—Sobre o transporte de volumes de que são portadores os "boy-scouts", a Comissão é de opinião que convém aceitá-los como bagagem a registar, mesmo que pela sua natureza, pareçam não dever ser considerados como taes.

D.—Sobre viagens de atletas dos Jogos Olímpicos, a Comissão mantém as conclusões negativas das Sub-Comissões de Lugan e Nice.

Em seguida passou-se à discussão da **6.ª questão**. *Unificação das reduções de preços de transporte previstos pela maior parte dos Caminhos de Ferro da Europa para viagens de sociedades em grupos*—, em vista da analogia que tem com a questão precedente.

Depois de vários alvites apresentados pelos delegados francês, italiano, inglês e alemão, sobre a redução a conceder, o número de passageiros para a formação de grupos, etc., foi por proposta do delegado alemão, M. Lessing, resolvido que se constituísse uma Sub-Comissão composta dos delegados da Alemanha, Belgica, Inglaterra e Italia, para se ocupar especialmente do assunto.

Na terceira sessão foi ventilada a **3.ª questão**. *Expedição em tráfego internacional das bagagens dos passageiros por avião*.

Depois de acalorada discussão sobre a concorrência que os aviões vêm fazer ao caminho de ferro, não havendo, portanto, razões que recomendem dar facilidades que mais ainda concorreriam para aumentar essa competência, os representantes alemães, espanhóis, italianos e portugueses foram de opinião que se devem dar facilidades a todas as bagagens de passageiros, seja qual fôr o modo porque empreendam a sua viagem.

Finalmente sob proposta do delegado francês, M. Munich, e do português Campos Rueda, a Comissão, com excepção da Inglaterra e do Japão, êste por ainda não haver no seu país tráfego aereo, resolveu pedir à Sociedade das Nações para que enviar os seus esforços para que as alfandegas facilitem o transporte de bagagens não acompanhadas nos países de trânsito, os selos apostos nas estações de partida e criando postos de alfandega no interior das cidades principais.

Sobre a **4.ª questão**. *Unificação nas tarifas internacionais dos limites de idade para a concessão a crianças da passagem gratuita e de meio bilhete*, a Comissão aceitou os limites de 4 e 10 anos, respectivamente para a gratuidade e meio bilhete, propostos no relatório dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Na discussão da **7.ª questão**. *Estabelecimento duma estatística internacional para as Administrações de caminhos de ferro*, o delegado de Portugal, sr. Rueda, chamou a atenção sobre a diferença dos calculos que são empregados pelas diferentes Administrações para determinar os *passageiros-quilómetros*, tendo a Comissão resolvido manifestar à de Contas correntes e câmbios o interesse que ha em unificar os métodos desse cálculo para se poderem comparar os números apresentados pelas diversas administrações.

O representante da Italia, Mr. Landra, propôs uma nova questão: *Unificação do sistema de paragem nas estações intermédias e formalidades a cumprir pelos passageiros portadores de bilhetes do serviço internacional*, a qual a Comissão ficou de estudar, e o delegado da Belgica, dr. Baudoux propôs reunir no secretariado da União esclarecimentos periódicos sobre a situação das tarifas e publicidade de Boletim.

## Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

*Brazil Ferro-Carril*.—N.º 450 e 451 de 13 e 20 de Maio.  
*Railway Gazette*.—N.º 21, 22 e 23 de 21 e 28 de Maio e 4 de Junho.

*Gaceta de los Caminos de Hierro*.—N.º 3477 e 3478 de 20 de Maio e 1 de Junho.

*Sciencia e Industria*.—N.º 6 do mês de Junho.

*Información*. N.º 301 de 29 de Maio.

*Camara portugueza de Comercio e Industria do Rio de Janeiro*.—n.º 4 do mês de Abril.

~~Boletim~~

## A representação das Companhias

A representação que publicámos no numero anterior era datada de 17 de maio e firmada:

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—o Director Geral João Fontes Ferreira de Mesquita.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta—o Director da Exploração Joaquim Abranches.

Pela Companhia Portuguesa de construção e exploração de caminhos de ferro—o inspector tecnico, José Fernando de Sousa.

Pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro—o Director Manuel Belo.

Pela Companhia de Porto á Povoá e a Famalicao—o Director da Exploração Antonio Ferreira da Silva Brito.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães—o Gerente Antonio Reis Porto.

Pela Sociedade Estoril, Caminhos de Ferro do Caes do Sodré a Cascaes—o Director Manoel Belo.

~~Boletim~~

## ARREMAÇOES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. Alta

#### Venda de barris vasioes

Esta Companhia tem para vender na estação de Mangualde cerca de 280 barris vasioes servidos a creosote, e na estação de Figueira da Foz, cerca de 15 barris servidos a oleo.

Recebe propostas para a sua venda até ao dia 16 do corrente, dirigidos á Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço oferecido lhe não convier, e o proponente depositará 50 \$ do valor dos barris, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 6 de Junho de 1925.

O Engenheiro Chefe da Exploração  
Joaquim Abranches

Esses esclarecimentos seriam de grande utilidade para os estudos a fazer e para o público.

Este assunto ficou entregue a uma Sub-Comissão, a qual depois de ter consultado todas as Administrações da União, proporá uma lista dos esclarecimentos tarifários que serão publicados no Boletim.

A 4.ª e última sessão passou-se em cumprimentos e saudações entre a presidência e os diferentes delegados.

(Continúa).

# Os negociantes ingleses visitam os pomares e hortas de Espanha

## A necessidade dos portugueses melhorarem os processos de cultura e de propaganda dos seus productos

por ANDRADE GOMES

**D**EVIDO a propaganda bem orientada que os produtores de frutas e hortaliças das regiões da Catalunha, Aragão e Rioja têm desenvolvido nos últimos tempos em Inglaterra para obterem ali a colocação dos seus productos, no mês de Maio último, uma comissão de uns trinta e cinco commerciantes ingleses, depois de terem percorrido o sul da França, visitaram todas as principais propriedades hortícolas e pomícolas do norte da Espanha, onde, ao que dizem as revistas espanholas, se mostraram maravilhados, especialmente em Reus, Borjas Blancas, Bell-Bloch e Mollerusa cujas esplendidas hortas se apresentavam em toda a sua pujança.

E' de supôr que os agricultores espanhoes tirem bons proveitos do sua habil propaganda, desenvolvendo as suas explorações com a colocação dos seus magníficos productos em Inglaterra.

Vê-se que os espanhoes trabalham e procuram por todos os meios progredir. Outro tanto desejaríamos poder dizer dos nossos agricultores que, à parte uma meia duzia que tem uma boa orientação e que lutando até com a maldita rotina que a todos os momentos se lhes atravessa no caminho, lá vae vendo coroados de bom exito os seus grandes esforços, se encontram tão adiantados como os seus avós de ha cem anos.

Não ha maneira de arrancar a maioria dos portuguezes que cultivam a terra aos processos rotineiros já noutros países completamente postos de parte e substituídos pelos modernos métodos scientificos de cultivo, cujos resultados são um verdadeiro engrandecimento dos povos que os empregam.

Infelizmente na nossa terra muito pouco se tem desenvolvido a agricultura e menos ainda a pomicultura. A maior parte das criaturas que se dedicam a êsses ramos continúa desdenhando dos métodos que os homens de sciência lhes pretendem ensinar e, agarrados aos processos que aprenderam com os seus antepassados, não ha meio de os desviar para um caminho que, levando-os para uma maior riqueza, aumentaria também a riqueza geral do país.

E é devido a essa rotina que os nossos frutos magníficos—que mais saborosos os não produzem a Espanha e a França,—vão perdendo os mercados que outróra haviam facilmente conquistado, onde vão sendo substituídos pelos frutos espanhoes e franceses cuja apresentação suplanta em absoluto a dos portuguezes.

Mas já não é só a apresentação, é tambem a qualidade.

Temos em Portugal as melhores castas de laranjas, de pêcegos, de maçãs, etc., mas não cuidamos, já não digo de as melhorar, mas ao menos de as manter com as qualidades que as tornaram de reputação mundial, como por exemplo a laranja de Setubal e a maçã reineta. O descuido nessas culturas vai-se accentuando de forma tal que, a continuar, dentro de poucos anos terão desaparecido ou degenerado.

A bela laranja de Setubal quasi já se não encontra, embora ainda se vejam muitas laranjais em Setu-

bal. E' que a casta, à falta de bom tratamento, vae perdendo as qualidades características que a impunham como a melhor laranja, a mais doce e saborosa. A maçã reineta também já pouca se vê na epoca própria, vendo-se em compensação outras castas estrangeiras que cá têm sido aclimatadas e que parece são mais produtivas, mas que não se podem comparar em sabor.

A maior parte da fruta que se apresenta nos mercados portuguezes, mesmo a de boa qualidade, é raro não ser defeituosa; ou tem bicho, ou tem a pele cheia de manchas e equimoses, ou não está convenientemente madura, ou se apresenta madura de mais, sorvada e podre. Disto resulta que, apesar de no nosso país haver fruta em excesso para o consumo,—ela é tanta que por essas provincias fóra constitue um dos principais alimentos do gado suino—quem quizer comer uma boa peça de fruta tem de a pagar caríssima. Ainda se essa carestia fosse devida à exportação, vá; sempre havia a compensação da entrada de uns tantos milhares de libras em ouro; mas a exportação longe de aumentar tem diminuído, devido exactamente às causas acima expostas, má apresentação e defeitos do mau tratamento (bicho, etc.).

Numa época em que toda a gente fala em regeneração nacional e em patriotismo, não seria demais que os interessados olhassem com a devida atenção para o futuro que está reservado à terra portugueza se não se tratar de a cultivar convenientemente pelos processos que a sciencia aconselha.

Portugal está a este respeito, como de resto em tudo ou quasi tudo atrazado mais de cincoenta anos, comparativamente a outras nações da Europa. Porque não havemos de nos arrancar dêste marasmo?

Ha no nosso país um punhado de agricultores e pomicultores dignos dos maiores elogios pela forma como se comportam na exploração da terra; que ponha os outros atrazados, os olhos nesses pioneiros do progresso e lhe sigam o exemplo. Do contrario nunca passaremos da cêpa torta, e os espanhoes mais inteligentes e trabalhadores do que nós, vir-nos-hão tirando os mercados que ha muitos anos tinhamos em Inglaterra e em outros países; os caminhos de ferro e a marinha mercante verão diminuir o seu tráfego de frutas e hortaliças sem haver outro já criado que o venha compensar, e, de uma forma geral, o país em vez de se ir engrandecendo mais, ira empobrecendo.

Vale bem a pena o esforço, senhores detentores da terra! Estudem, trabalhem, sigam o exemplo dos que sabem e querem progredir, e melhorando os processos de cultura, e fazendo dos productos desta obtidos uma boa e honesta propaganda, não duvidem que o futuro lhes traga a riqueza como uma justa compensação do seu esforço.

A nossa vizinha Espanha está neste ponto, como em muitos outros, dando-nos verdadeiras lições de patriotismo.

Porque não havemos de fazer o mesmo?

# Parte Oficial

## Organização da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do N.º 923)

8.º Examinar a composição dos combóios, tendo em atenção quais as locomotivas empregadas nos expressos, correios, mixtos ou mercadorias, qual o número e carga dos veículos em relação à potência dessas máquinas e às condições das linhas férreas e qual a distribuição dos veículos com freio e seu funcionamento;

9.º Fiscalizar o serviço dos maquinistas e fogueiros, examinando se cumprem as disposições regulamentares que lhes dizem respeito, julgando da sua aptidão profissional e moral;

10.º Examinar o estado de conservação e funcionamento de todos os aparelhos de carga e descarga, pontes girantes, de inversão de locomotivas, reservatórios, guas, locomóveis e bombas de água;

11.º Proceder, quando lhe fôr determinado, à inspeção do material circulante adquirido pelas empresas e às provas dos geradores de vapor de todas as máquinas fixas, locomóveis e locomotivas, quando entrarem novas em serviço ou quando tenham sofrido reparações importantes, lavrar os competentes autos e enviá-los ao engenheiro chefe de divisão;

12.º Dar conhecimento à Divisão de todos os factos que exigirem providências:

a) Quando as circunstâncias o aconselharem deverá a participação ser feita telegráficamente, comunicando em seguida por escrito todas as informações e esclarecimentos complementares;

b) No caso de descarrilamento ou choque de combóios de que resultem consequências graves, deverá também avisar telegráficamente o inspector geral;

13.º Comparecer com toda a possível brevidade, no caso de descarrilamento ou choque de combóios, no local do acidente, a fim de prestar os socorros, de que puder dispor, às pessoas que dêes careçam, reclamando o concurso das autoridades locais, se o julgar conveniente, empregando os esforços possíveis para que o trânsito seja restabelecido, indagando minuciosamente das causas do acidente;

14.º Prestar apoio e coadjuvação à manutenção da ordem e à execução dos regulamentos de exploração, tomar conhecimento de todos os factos puníveis pelas leis comuns e das contravenções às leis e regulamentos especiais de caminhos de ferro, lavrando autos e procedendo em tudo de harmonia com essas leis e regulamentos;

15.º Participar ao engenheiro chefe da divisão as infracções da legislação de accidentes de trabalho e do horário do trabalho;

16.º Enviar à Divisão um mapa mensal no qual se achem indicados em relação ao mês antecedente:

a) As faltas praticadas pelo pessoal de tracção em contração às leis e regulamentos em vigor;

b) As avarias de material sucedidas durante a marcha dos combóios e os desastres ocorridos no pessoal de tracção e oficinas;

c) O material que carecer entrar nas oficinas de grande ou pequena reparação;

d) O material que tenha entrado nas oficinas para receber reparações ou que tenha saído depois de renovado ou reparado, com a indicação das reparações mais importantes efectuadas ou a efectuar;

e) Todos os elementos estatísticos que superiormente lhe forem designados;

17.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados, que superiormente lhe forem determinados.

### CAPITULO V

#### Da Secção dos Serviços Eléctricos

Art. 27.º A Secção dos Serviços Eléctricos é dirigida por um engenheiro electrotécnico e compreende duas inspecções técnicas dos serviços eléctricos.

§ 1.º O serviço de expediente desta secção será executado pela Divisão de Material e Tracção.

§ 2.º As inspecções técnicas ficam a cargo de inspectores dos serviços eléctricos.

§ 3.º As sedes e áreas das inspecções serão fixadas conforme as necessidades do serviço.

Art. 28.º Compete especialmente à Secção dos Serviços Eléctricos:

1.º Fiscalizar as instalações eléctricas das empresas concessionárias de linhas férreas que sejam empregadas para assegurar a sua exploração, tais como as destinadas a fornecer energia para iluminação e força motriz nas estações, armazens, depósitos, oficinas e outros edifícios considerados dependências das mesmas linhas;

2.º Vigiar o estado de conservação e funcionamento das instalações de iluminação eléctrica nas locomotivas, carruagens e furgões;

3.º Fiscalizar, nos caminhos de ferro eléctricos, além das instalações mencionadas nos números anteriores, tudo o que diz respeito à tracção eléctrica, compreendendo o equipamento das linhas aéreas, as sub-estações de transformação e os respectivos cabos de alimentação;

4.º Fiscalizar as centrais geradoras, quando essas centrais se destinem principalmente a fornecer energia para os serviços de exploração de caminhos de ferro;

5.º Fazer cumprir todas as leis e regulamentos em vigor relativos às indústrias eléctricas e que sejam aplicáveis aos serviços de caminhos de ferro;

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

Art. 29.º Em regulamento especial serão estabelecidas as condições a que devem satisfazer as instalações eléctricas dos serviços de caminhos de ferro e definidas as atribuições dos inspectores dos serviços eléctricos.

Art. 30.º As disposições desta organização que dizem respeito aos serviços eléctricos só entrarão em execução quando fôr publicado o regulamento a que se refere o artigo anterior.

### CAPITULO VI

#### Da Secção dos Serviços Sanitários

Art. 31.º A Secção dos Serviços Sanitários é dirigida por um médico chefe e compreende quatro inspecções dos serviços sanitários.

§ 1.º O serviço de expediente desta secção será executado pela Divisão Central de Caminhos de Ferro.

§ 2.º As inspecções ficam a cargo de médicos inspectores dos serviços sanitários.

§ 3.º As sedes e áreas das inspecções serão fixadas conforme as necessidades do serviço.

Art. 32.º Compete especialmente à Secção dos Serviços Sanitários:

1.º Fiscalizar o exacto cumprimento, por parte das empresas concessionárias de linhas férreas, dos regulamentos relativos à assistência médica que devem prestar ao seu pessoal;

2.º Prestar todos os socorros médicos domiciliários aos funcionários da Inspeção Geral e pessoas de família que com elles coabitarem;

3.º Inspeccionar o pessoal da Inspeção Geral para o efeito de admissão, licenças ou mudanças de situação;

(Continúa)

## A instrução profissional dos ferroviários da C. P.

## Concessão de prémios

Nos dias 10, 11 e 12 do mês passado foram distribuídos no Serviço Central da Exploração, em Santa Apolónia, os prémios e diplomas de mérito aos agentes que mais se distinguiram nos seus cursos profissionais.

A cerimónia a que presidiu o sr. Lima Henriques, revestiu uma certa solenidade e ao mesmo tempo regosijo que animava o pessoal.

O sr. Eng. Chefe da Exploração fez distribuir uma Ordem do Dia felicitando o pessoal premiado e publicando os seus nomes os quais a *Gazeta* com muito prazer reproduz a seguir:

## Pessoal de estação

## Chefes

David Abraham Cohen, n.º 1946.....	1.º Prémio
Joaquim Lucio Corregedor Junior, n.º 1819.....	2.º »
Gregorio Oliver Lopes, n.º 1820.....	3.º »
José da Costa Neves, n.º 1900.....	Diploma de mérito
Martinho Mendes Dias, n.º 1856.....	Idem
Augusto Monteiro Valente, n.º 2064...	Idem
Aparicio Nunes Fructuoso, n.º 1847...	Idem
Antonio Jorge dos Santos, n.º 1865...	Idem
Carlos da Conceição Lopes, n.º 2052..	Idem
Agostinho Lourenço, n.º 1816.....	Idem
João Carlos Morais Parra, n.º 1861...	Idem
Joaquim Gomes Carvalho, n.º 1912...	Idem
Francisco Nascimento Gaspar, n.º 1908	Idem
João Roque, n.º 1935.....	Idem
Alberto Lopes d'Oliveira, n.º 1911....	Idem

## Factores de 1.ª classe

Carlos Bento, n.º 2256.....	1.º Prémio
Manoel dos Santos Ferreira, n.º 2086.	2.º »
Eduardo Costa, n.º 2271.....	3.º »
Arthur Nozes d'Almeida, n.º 2164.....	Diploma de mérito
Antonio Machado, n.º 2072.....	Idem
Antonio de Sousa, n.º 2276.....	Idem
Joaquim Maria Sousa, n.º 2132.....	Idem
João Simplicio, n.º 2249.....	Idem
Homero Silva, n.º 2252.....	Idem
Joaquim Ferraz Anobra, n.º 2189.....	Idem
Manoel Araujo Leitão, n.º 2071.....	Idem
José dos Reis, n.º 2026.....	Idem

## Factores de 2.ª classe

João do Vale, n.º 2680.....	1.º Prémio
João Antunes, n.º 1150.....	2.º »
José Coelho, n.º 1545.....	3.º »
João Gomes, n.º 2304.....	Diploma de mérito
Antonio de Almeida Pinto, n.º 1497...	Idem
Antonio Joaquim Pereira Rezende, n.º 2346.....	Idem
Rodrigo Rodrigues Santos, n.º 1024...	Idem
Eduardo Ferreira da Costa, n.º 1681..	Idem
José Leopoldino dos Santos, n.º 1266..	Idem
Severino Tavares Correia, n.º 2254...	Idem
Joaquim Ignacio Salvado, n.º 1070.....	Idem
Joaquim Santos Figueiredo, n.º 2011..	Idem
Joaquim Nunes Bicho, n.º 2527.....	Idem
Francisco Antonio Parro, n.º 2515.....	Idem
Jacintho d'Oliveira, e Silva, n.º 1380..	Idem
João Amaro, n.º 1828.....	Idem
Candido Fortuna, n.º 2704.....	Idem

## Factores de 3.ª classe

Bernardino Antonio Valente, n.º 1631	1.º Prémio
Augusto Bernardino Marques, n.º 2193	2.º »
Joaquim Vaz Ramos, n.º 2176.....	3.º »
Juberto de Carvalho Jales, n.º 1378 ..	Diploma de mérito
Manoel Luiz Ferreira de Jesus, n.º 2152	Idem
Fausto Manoel da Cunha Pereira, n.º 2263.....	Idem
Carlos Gomes de Carvalho, n.º 1977..	Idem
Amilcar Rebelo Ribeiro, n.º 1555.....	Idem
Antonio Augusto Nunes, n.º 1465.....	Idem
Julio Cesar Cordeiro da Silva, n.º 1182	Idem

## As flutuações do câmbio e a sua repercussão nos caminhos de ferro

A propósito do artigo do nosso correspondente em Paris, sr. Ed. Glück, que veio inserto na «Gazeta» de 16 de Maio último, sob o título acima, recebemos do sr. Jorge Le Boag, Director dos Caminhos de Ferro de Lorca a Baza y Aguilas, uma a nável carta com a qual nos enviou um exemplar da tarifa especial n.º 13 de p. v. daquela companhia, aplicável ao transporte de mineral de ferro, da estação de Seron para o Molhe de Hornilho, cujos preços são estabelecidos em pesetas ouro.

Trata-se duma tarifa estabelecida sobre a base *ouro* como o autor do artigo preconizava para as tarifas internacionais combinadas, mas afectando apenas o transporte no percurso duma só empresa e o depósito e embarque no porto de Hornilho, que supomos ser do Estado espanhol, não havendo, portanto diferenças de moeda por se passar tudo dentro do mesmo país.

Não é positivamente o mesmo caso das tarifas internacionais, mas nem por isso deixamos de achar muito interessante a tarifa que ainda não conhecíamos, pelo que apresentamos ao ilustre director dos caminhos de ferro de Lorca a Baza y Aguilas os nossos agradecimentos pela sua amável gentileza.

## COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Nos termos dos Estatutos se anuncia que foram sortidas, para amortização, as obrigações da serie «Mirandela Bragança», com os n.ºs 29.986 a 29.990; 47.416 a 47.420 e 49.766 a 49.770.

O pagamento dos títulos amortizados e juros das obrigações relativos ao 1.º semestre do corrente ano (coupon n.º 46), começará no dia 1 de Julho p.º f.º e continuará até ao dia 16 do referido mês, todos os dias úteis, excepto aos sábados, d. s. 11 ás 14 hor. s. e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento efectua-se, em Lisboa, na Séde da Companhia, Avenida da Liberdade, 18-3.º, e no Porto, nas Filiaes do Banco Pinto & Sotto Mayor e do Banco Nacional Ultramarino.

A importância líquida do imposto de aplicação de captaes e avença de selo e registo é de Esc. 171 por coupon ou obrigação ao portador e de Esc. \$73 para os títulos nominativos.

Lisboa 12 de Junho de 1926.

O Administrador-Delegado, int.  
Pedro Joyce Diniz

Manoel da Silva Oliveira, n.º 1143...	Diploma de mérito
Antonio Alves Ribeiro Soares, n.º 1190	Idem
Alvaro Martins Baptista, n.º 2712.....	Idem
Antonio Queiroz Junior, n.º 2615.....	Idem

## Pessoal de trens

## Condutores

Dadid Calado, n.º 1595.....	1.º Prémio
Antonio Constancio, n.º 1626.....	2.º »
Manoel Soares Torres, n.º n.º 1555...	3.º »
Antonio Marques Loureiro, n.º 1540...	Diploma de mérito
Carlos Lopes Larangeira, n.º 1501....	Idem

## Guarda-freios

Joaquim Augusto Vicente, n.º 4273...	1.º Prémio
Adelino Lopes, n.º 5874.....	2.º »
Joaquim Nunes, n.º 4567.....	3.º »
Adrião Diniz, n.º 1184.....	Diploma de mérito
Alvaro Dias Pereira, n.º 4583.....	Idem

## Pessoal de revisão

Manoel Gomes Moreira de Pinho, n.º 1592.....	1.º Prémio
Anastacio José dos Santos, n.º 2465..	2.º »
José Maria dos Santos, n.º 1354.....	3.º »
Victorino d'Oliveira Jorge, n.º 4459..	Diploma de mérito

Telefone - C. 890

Tel. - KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

**BERLIM - MADRID**      Barcelona - Bilbao -  
Cartagena - Lisboa

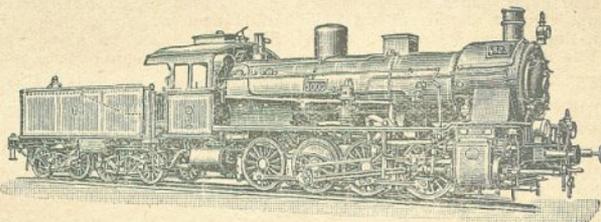
FABRICAS :

*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  
\_\_\_\_\_ técnicos \_\_\_\_\_

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

Dirigir-se á representação

\_\_\_\_\_ **ROBERTO PEGADO** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Fernandes, Bragança & Pereira, L.<sup>da</sup> \_\_\_\_\_

**RUA DE JULIÃO, 41 1.<sup>o</sup>** LISBOA  
Apartado de Correio-97

## SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea - LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

### CORRESPONDENTES:

**Em Londres** - Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shpley & C.<sup>ª</sup>; Hambro & Son; Barns Brothers & C.<sup>ª</sup>.

**Em New-York** - Brown Brothers & C.<sup>ª</sup>.

**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**

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima 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 Commereio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5<sup>TH</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL e EM LONDRES, PÁRIS, 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 e 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, Príncipe, Cabinda, Loanca, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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

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

FILIAES NA EUROPA—Londres, 9 *Bishopsgate E*—Paris, 8, *Rue de Heider*

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

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

# Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

## BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

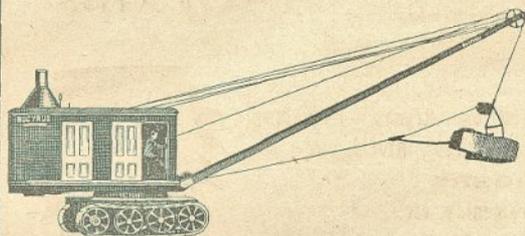
Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.



# MAQUINAS BUCYRUS

PARA

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

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

Dragas de todos os tipos

REPRESENTANTES

## MONTEIRO GOMES, LIMITADA

ENGENHEIROS

ALECRIM, 10 - LISBOA

**A ILUSTRADORA, L<sup>DA</sup>**

Rua de S. Paulo, 232, 2.<sup>o</sup>  
**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, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros Nos preços das passagens include-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a cr-ados e outras despesas Para carga e passageiros trata-se com

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

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



MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

**Estabelecimentos FERDINAND DURAND**

20, Rue St. Fargeau 20  
PARIS

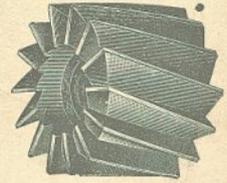


Calibres de corredeira (pieds à coulisse)—Parafusos micrométricos—Régoas—Esquadros  
—Graminhos—Planos—V para traçador—Compassos—Calibres—Níveis, etc.

**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,* com 8, 12 e 16 por cento de acido fosforico solúvel em água.  
*Adubos compostos,* para todas as culturas  
*Massa de purgueira,* 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,* moído, refinado, ventilado e sublimado, — instalações estabelecidas nas fábricas desta Companhia no Barreiro.

*Cloreto de potássio — Sulfato de po ássio 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**

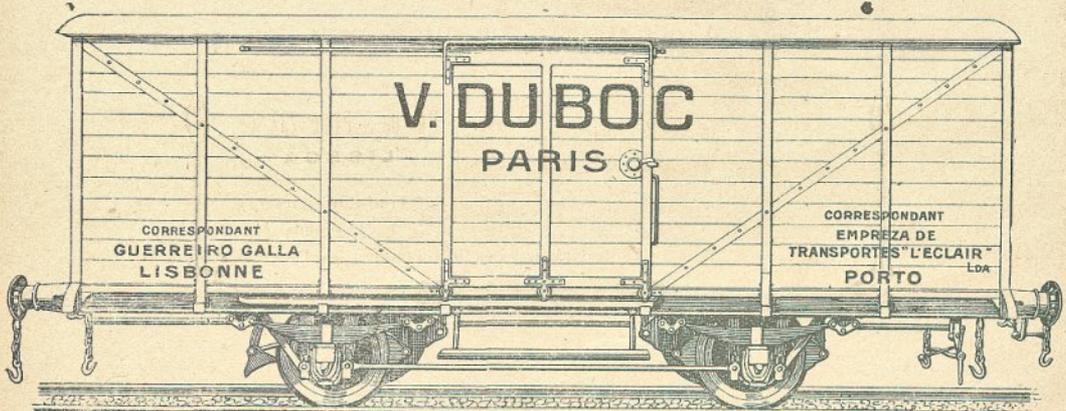
e seus depósitos em toda a provincia

**Rapidez  
Economia  
Segurança**

Não mais trasbordos nas fronteiras  
Não mais roubos de mercadorias  
Utilizai o serviço de transportes inter-  
nacionais nos vagões de eixos in-  
termudáveis

**V. DUBOC**

15, Rue Beaurepaire PARIS Teleg.: "Vieduboc"



AGENTE EM LISBOA

**GUERREIRO GALLA**

AGENTE NO PORTO:

**Empreza de Transportes L'ECLAIR, L<sup>DA</sup>**

Largo de S. Domingos, 11, 1.º — Teleg.: «MARAIVA»

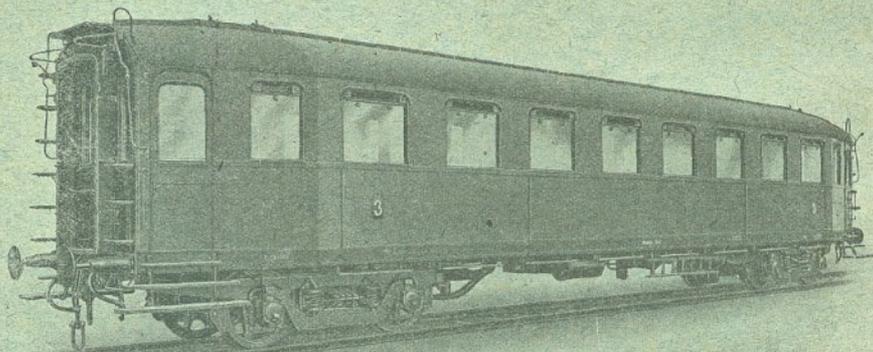
Rua da Fabrica, 5 — Teleg.: «SILREIS»

VAGO

# WAGGON-und MASCHINENFABRIK A-G vorm BUSCH

Bautzen

Weimar



Experiencia delargos anos

Dão-se as melhores referencias

Constructores 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 par. 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 Portuguesa, L. da

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Vinhos licorosos e de pasto para consumo e exportação

TELE { fone 4029 Norte  
gram. s — PARCECOLASUL

CODIGOS } A. B. C. 5 th  
RIBEIRO

Armazens

Praça David beandro da Silva

Telefone 161 P. B.— Poço do Bispo

Escriptorios

Rua da Prata, 234, 2.º

LISBOA

# E. PINTO BASTO & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

Agente das principaes Companhias de Navegação

— Para os mais importantes portos do mundo —

entre as quaes

CAES DO SODRE, 64

T ELEGRAMAS «PINTO» LISBOA  
3 6 0 1 - 3 6 0  
ELEFONES - C. 3 6 0 3 - 3 6 0 5

- 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 Società 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 Works—Locomotivas de todos os typos, a vapor, electricas, sem fornalha e de combustão inter na. Acessorios e sobreceletes. Toda e qualquer obra de fundição e officina 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 vagon. Toda e qualquer obra de officina metalurgica.

Stothert & Pitt Limited—Guindastes electricos, a vapor e manuaes de todos os typos. Titans, pontes rotantes etc. Garras para descarga de carvão e minerios. Aparelhos de gare Cabrestantes electricos. Rodanas 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 estancas para anteparas e bombas manuaes para exgot. Bussolas e Telegraphos de navegação. Escotilhas, Lavatorios de cabine e restante material para instalações de bordo. Metal anti-rifração 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 bates 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, vagon, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de maddouros. Machinas para ensaios de materias

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

P. H. Muntz & Co. Ltd.—Chapãs «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 enfiar

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

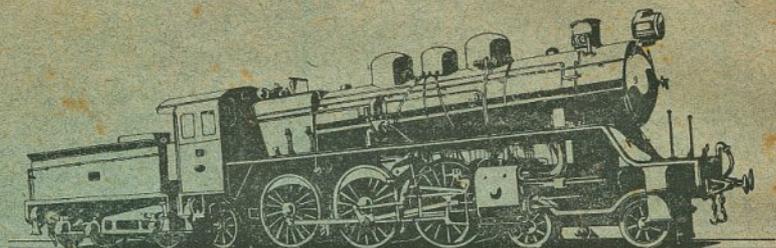
# HENSCHEL & SOHN G. m. b. H.

CASSEL (Allemanha)

A MAIOR FABRICA DE LOCOMOTIVAS DA EUROPA

Fundada em 1810

Produção 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 tipos 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

Tipos 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»

HENSCHEL & SOHN - Secção Commercial

HATTINGEN-RUHR

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, chássis), chapas para navios, etc.

Pejidos de offertas ou quaesquer outras indicações ao:

REPRESENTANTE GERAL PARA PORTUGAL E COLONIAS

**CARLOS EMPIS**

Rua de S. Julião, 23, 1.º = LISBOA