

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

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

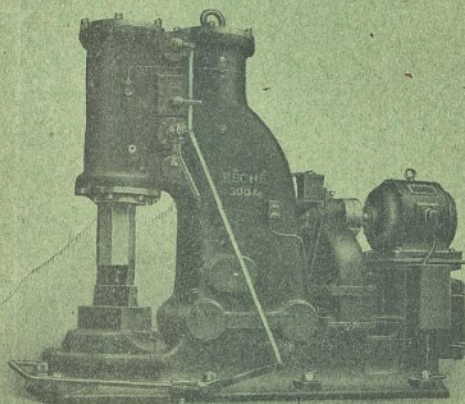
REVISTA QUINZENAL
Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158

MARTELOS PNEUMATICOS

BÊCHÉ

em todos os tamanhos e
para todos os usos, com
maços de 40 até 2.500 kg.
de peso, sem piston mer-
gulhador D. R. P. e pa-
tentes estrangeiras



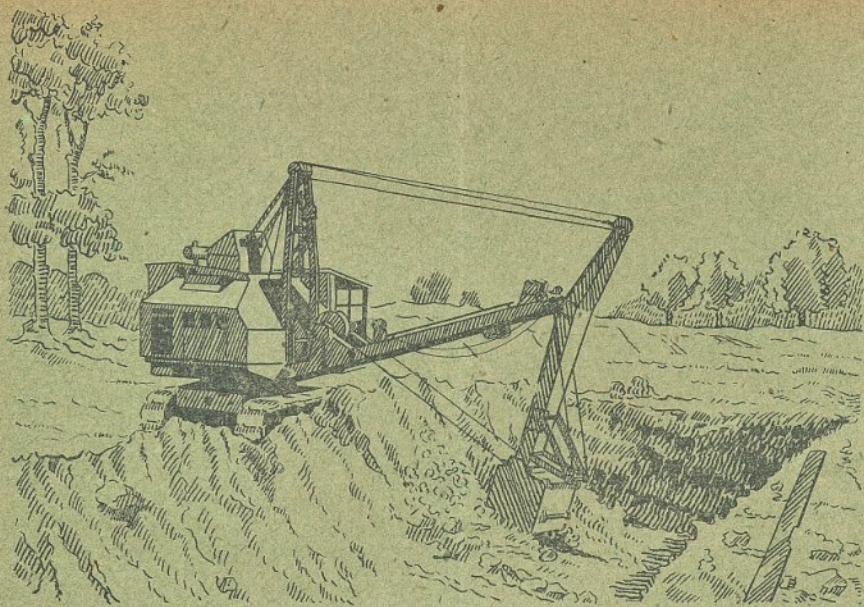
Maximo rendimento, regulação e segurança, assim como
duração quasi ilimitada são as principais vantagens do

MARTELO PNEUMATICO "BÊCHÉ"

BÊCHÉ & GROHS

G. M.
B. H.

FABRICA DE MAQUINAS E FUNDIÇÃO DE FERRO
HÜCKESWAGEN (Rhenania)
Representantes: **BELLO & BRAVO** -- Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º -- Lisboa



As principais vantagens da Draga de colher MENCK para dragagem profunda

Modelo II (0,45 metros cúbicos)

GRANDE PROFUNDIDADE DE DRAGAGEM (5,9 m)

GRANDE ALCANCE DE DRAGAGEM (10,3 m)

A draga de colher pode facilmente ser mudada para trabalhos de dragagem alta, terraplanagem, dragagem com balde accionado por cabo, ou para draga de garra, guindaste ou bate-estacas



MENCK & HAMBROCK
ALTONA-HAMBURG



Representante Geral para Portugal:

Carlos J. Michaëlis de Vasconcellos
ENGENHEIRO

PORTO—Praça da Liberdade, 114

Telefone 4481

Telegramas: DIPLING

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

WESTINGHOUSE
ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA



VIZEU—Um trecho das trazeiras da Sé

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O:

O Marechal Gomes da Costa e o II aniversario da sua morte, por CARLOS D'ORNELLAS. — A crise ferroviaria, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Um novo barco de passageiros entre Lisboa (T. do Paço) e Barreiro. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — A rede de Marrocos com a bitola de 0,º60, pelo Coronel de Engenharia J. LOPES GALVÃO. — A tonelagem da frota comercial de todo o mundo, hoje immobilizada, ascende a cerca de 12 milhões. — «Portugal de além mar». — Imprensa. — Parte Oficial. — Ha quarenta anos. — Vizeu. — Ecos e comentarios. — A inauguração da linha ferrea da Senhora da Hora a Trofa só se efectua a 8, 9 e 10 de Janeiro do proximo ano.

1931

ANO XLIV

16 DE DEZEMBRO

NUMERO 1056

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

JOSÉ NATIVIDADE GASPAR

O Marechal Gomes da Costa

e o II aniversario da sua morte

Por **CARLOS D'ORNELLAS**

(Comb. da Grande Guerra)

«Peço a todos que me perdoem! Á minha familia
«e aos meus amigos peço que sejam todos amigos
«uns dos outros para sempre. E peço-lhes, tambem,
«que amem o nosso Portugal, a quem servi e ameie
«com tenacidade e dedicação.»



MARECHAL GOMES DA COSTA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

FORAM estas as ultimas palavras proferidas pelo saudoso marechal, essa figura gloriosa — o combatente mais illustre dos combatentes portugueses — que deixou na historia um punhado de rasgos de heroicidade que muito honra os portugueses.

Que mais se deve dizer do Marechal Gomes da Costa!

Estão cheias paginas e paginas de revistas, livros e jornaes, tanto em portuguez como em lingua estrangeira, que demonstram bem o valor heroico d'essa figura que a pé firme, nos campos de batalha, foi o espelho claro do valor, da lealdade e da valentia da raça portuguesa.

Vejo-o, ainda, n'aquella primeira linha, malfadada lhe chamava eu, mas da qual hoje falo com saudade, passando a sua habitual revista, vasculhando todos os pontos e armamento. Não queria um só cartucho no chão.

REDACCAO, ADMINISTRACAO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone **P B X 2 0158**

DIRECCÃO 2 7520

(Continua na pagina 510)

A CRISE FERROVIARIA

MALES E REMEDIOS

P. lo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA

POR toda a parte lutam os caminhos de ferro com dificuldades financeiras mais ou menos graves originadas por causas diversas, entre as quais avultam as repercussões da crise economica mundial e até certo ponto o desvio de trafego pela concorrência do automovel.

Continua o caminho de ferro sendo o meio de transporte por excelência para as grandes distancias. Passageiros e mercadorias podem effectuar rapidamente por grandes grupos extensos percursos. Ha porem o trafego a pequena distancia, em que o veiculo automovel de passageiros ou de carga multiplica as carreiras e transporta, do coração dos centros de povoação ao local de destino, pessoas e coisas, evitando trasbordos, com liberdade de tarifas e horarios, escolhendo trafego mais rico, sem sujeições policiaes e fiscaes comparaveis com as regras rigidas impostas aos caminhos de ferro e derivadas do caracter de monopolio que revestem.

Essa inferioridade tem-se acentuado nas linhas secundarias e pequenos ramais, em que a exiguidade do trafego mal comporta os custosos encargos da exploração com certo numero de comboios diarios servidos por quatro ou cinco agentes e representando consideravel peso morto mobilisado para transportar escasso numero de unidades de trafego.

Juntam-se a essas circunstancias as nefastas invasões socialistas na politica ferroviaria, a nocividade do *Estatismo*, com os exageros fiscaes, as intromissões politicas, a regulamentação excessiva.

Tomemos um exemplo frisante, que nos oferece a situação dos caminhos de ferro franceses.

Como é sabido, aparte certas linhas secundarias e de interesse puramente regional, a rede franceza estava dividida por seis grandes companhias concessionarias, cujas convenções com o Estado, sucessivamente revistas, haviam assegurado a construção da rede completa, a favor de cujos encargos revertiam os lucros das linhas ricas depois de assegurado o dividendo das acções.

A evolução da politica franceza para a es-

querda fez surgir uma campanha a favor do resgate dos caminhos de ferro e da sua exploração pelo Estado. Começou essa operação pela rede da Companhia de Oeste. Já se havia constituido a rede explorada pelo Estado mercê do resgate de varias linhas secundarias e permutas com as Companhias de Oeste e Orleans. Nela foi incorporada a rede de Oeste, formando-se uma grande administração, que se tornou logradouro da clientela dos politicos e ainda hoje se encontra em inferioridade relativamente ás redes das Companhias.

Foram tão desastrosos os resultados que se poz de parte, a não ser como aspiração socialista que não logra vingar, o resgate das outras redes.

Em 1921 celebrou-se um convenio comum a todas as seis grandes empresas, incluindo os Caminhos de Ferro do Estado. Creou-se o Conselho de Caminhos de Ferro com ingerencia em todas e um fundo comum.

Cada empresa cobra as suas receitas, paga as suas despesas, compreendendo um premio de exploração para as empresas e o pessoal. Paga-se o cupão das obrigações e determinado dividendo ás acções. O saldo da receita liquida reverte para o fundo, o qual supre as deficiencias das redes em que as haja.

Quando haja deficit, procura-se cobri-lo elevando as tarifas. Entre tanto o Estado adianta ao fundo o que fôr necessario.

Por este sistema de autonomia restricta e associação financeira das empresas, manteve-se intacto o seu credito, pois que as acções e obrigações tem o seu rendimento assegurado. Foi essa situação que tornou possível com exito grandes emissões de obrigações das companhias para se realizar a reconstrução das linhas nas regiões devastadas pela guerra. A situação actual, mercê das causas apontadas, é inquietadora.

O deficit final foi de 1884 milhões de francos em 1930, deve elevar-se a 2.944 milhões em 1931 e prevê-se para 1932 o de 2.940.

Num excelente artigo de Mr. Antonio Kergall, filho de Kergall de saudosa memoria, fundador e director da *Revue Économique et*

Financière é exposta a situação deficitária dos caminhos de ferro franceses, frisando-se as suas causas.

A crise geral por toda a parte se faz sentir, pois o deficit atinge 10,6 % na Inglaterra e 14,6 % na Alemanha um quarto e em França é de 10 % em 1926.

É apontada em primeiro lugar a insuficiência da tarifa de passageiros. Tomando o coe-ficiente 1 relativo a 1913 e tendo em vista a variação do valor da moeda, encontramos actualmente:

França	0,68
Italia	0,90
Belgica	1,16
Polonia	1,30
Checoslovaquia	0,80
Alemanha	1,14
Inglaterra	1,50
Suissa	1,52
Dinamarca	1,51
Holanda	1,50
Suecia	1,90

Em compensação o imposto sobre os transportes ferroviários representa 1.896 milhões de francos em 1930, em vez de 400 que corresponderiam á base de antes da guerra.

Alem doutros impostos, os caminhos de ferro suportam o encargo de transportes gratuitos ou a preço reduzido de certos serviços publicos, no valor de 700 milhões.

Ha ainda reduções diversas a mutilados, familias numerosas, etc.

O total de diversos encargos que o Estado impõe aos caminhos de ferro representa 3½ bilhões mais que o deficit, que atinge 2.944 milhões.

Outro factor do estado deficitario é o enorme acrescimo de pessoal (mais 100.000 agentes que em 1913) e dos salarios.

Só a lei das 8 horas deu logar a um encargo de 1.700 milhões. O pessoal custa 8.460 milhões.

O pessoal superior representa 0,25 % em numero e 1,6 % em vencimentos do total do pessoal.

Calculou-se que os caminhos de ferro trabalham 53 dias por ano para o Estado, 160 dias para o pessoal de menor categoria e uma hora para o Conselho de Administração.

Deve-se mencionar ainda a obrigação de reembolsar os deficits dos primeiros cinco anos de applicação da convenção de 1921.

Mantem-se nas linhas secundarias a obrigação do minimo de tres comboios por dia.

Vem finalmente como factor importante da depreciação de receitas a concorrência do automovel. Ora a conservação das estradas

custa mais de 3 bilhões, enquanto os impostos sobre a gazolina e a circulação dos automoveis não vão alem de 1.600 milhões. A conservação, dos caminhos de ferro é feita para a conta das suas receitas.

Mr. Dautry, director geral dos Caminhos de Ferro do Estado, num belo estudo publicado no *Européen*, enumera, com o Mr. Kergall, os diversos encargos que o Estado impõe aos caminhos de ferro, que, alem de ocorrerem ás despesas de conservação e exploração e aos encargos do capital, são pesadamente tributados pelo Estado sob varias formas.

O cupão das obrigações soma 3½ bilhões ou 22,3 % das receitas.

O dividendo das acções, junto ao premio de exploração, soma 210 milhões ou 1,33 %.

O mesmo engenheiro faz a frísante comparação entre o peso dos importes antes e depois da guerra. O passageiro, que pagava 112 francos, 12 dos quaes para o Estado, paga hoje 450,5 papel, cabendo ao Estado 110,5.

* * *

Como remediar a crise ou pelo menos atenua-la?

Pode-se e deve-se regulamentar os serviços publicos de automovel para que se modifique a situação de privilegio em que circulam, sem tarifas nem horarios homologados, nem tributações equivalentes á dos caminhos de ferro; tendo a plena liberdade de escolha do trafego, sem obrigações de o servir nas ocasiões de grande affluencia, sem sujeições de vigilancia e conservação da via.

Devemos tornar menos rigorosas e formalistas as regras a que estão sujeitos os caminhos de ferro, que perderam o character de monopolio. Ha que restringir a liberdade de concorrência, não deixando arruinar um poderoso instrumento de fomento creado á custa de pesados sacrificios, assim como as pautas aduaneiras regulam o commercio externo para protegerem a industria nacional.

E' preciso porem encarar o problema com mais largueza e como observa judiciosamente Mr. Dautry, modernisar os instrumentos de trabalho e os metodos de exploração.

Não se podem aplicar os mesmos processos ás grandes linhas e aos troços secundarios. Importa condenar na sua acção os diversos meios de transporte.

As exigencias do publico ácerca da velocidade, frequencia de comboios e conforto são cada vez maiores, o que agrava as condições de exploração deficitaria das linhas secundarias.

Um comboio pesando 100 a 120 tonela-

das com um cento de logares oferecidos e escassamente ocupados, com 4 ou 5 agentes, representa pesado encargo, chegando o peso útil a representar menos de 2 % do peso total.

Veiu a concorrência do automovel tirar ao caminho de ferro o trafego rico, deixando-lhe o mais oneroso, que ainda assim tende a diminuir, pois a «técnica moderna tende a transportar a energia de preferencia ás fontes dela». Queima o carvão em centraes termicas e transporta a energia electrica. Diminuiu o peso dos motores e portanto o da maquinaria a transportar.

A rede telefonica dá logar á supressão do grande numero de viagens supridas em matéria de negocios por comunicações verbais incomparavelmente menos onerosas.

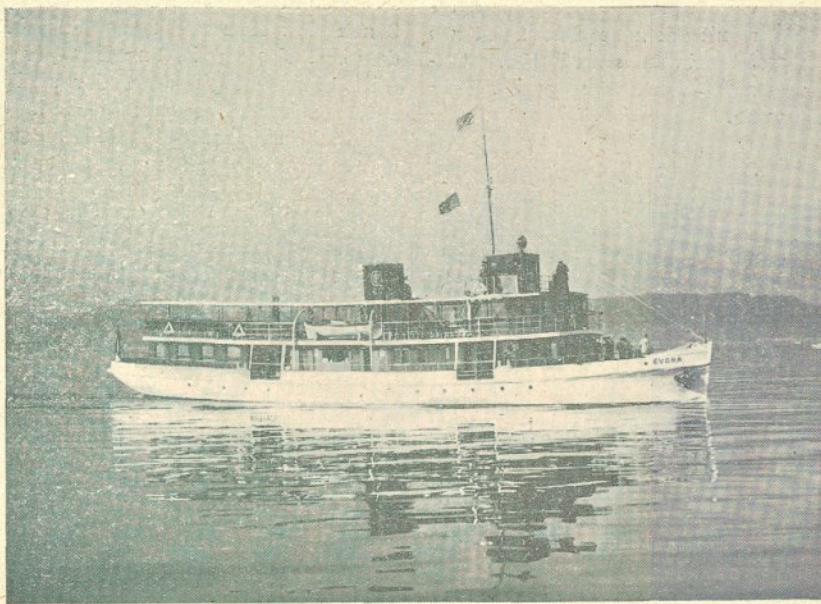
O instrumento poderoso de transformação salvadora parece dever ser o que Mr. Dautry chama o autocarril e que reveste três formas distintas: a automotora com motor de ex-

plosão, ou mesmo de vapor, e susceptível de transportar cerca de 40 a 70 passageiros e que pode ainda rebocar um ou dois vehiculos; o omnibus-automovel com pneumaticos, rodando exclusivamente sobre carris, hoje em experiencia de impressionantes resultados sob a forma, já universalmente conhecida, das *Michelines*; o *ro-railer*, vehiculo automovel, que alem das características do material dos caminhos de ferro, tem tambem rodas de pneumaticos para circular nas estradas, podendo ir assim de extremo a extremo com aproveitamento dos carris na parte principal do percurso.

Devemos ainda mencionar o *container*, caixa ou gaiola de agrupamento de volume para transporte sobre vagão ou caminhão entre o caminho de ferro e a casa do grande expedidor ou consignatario com rapidez e economica baldeação global.

Noutro artigo analisaremos estes meios de transporte, mostrando o alcance do seu emprego.

Um novo barco de passageiros entre Lisboa (T. do Paço) e Barreiro



O novo navio «Evora» a que já noutro numero da *Gazeta* nos referimos, está já ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que o adquiriu para o transporte de passageiros entre Lisboa (T. Paço) e Barreiro e Sul e Sueste.

Este navio que tem a sua lotação de 400 passageiros é munido de dois motores «Diesel» de construção moderna que trabalha a quatro tempos e cada de 6 cilindros de 250 H. P. que lhe dão a velocidade de 13 nós.

E' dotado de varios salões bem arranjados e ornamentados que lhe dão um aspecto limpo e comodo, tendo alem disso um magnifico convés e um «bar» para servir o publico durante as travessias.

Segundo nos informa a *Revista Portuguesa de Importação Exportação e Turismo*, o «Evora» é o primeiro barco do mundo cujas hélices são de aço inoxidavel e incorrosivel de aço Krupp V 2 A e foi adquirido por intermedio dos representantes da Krupp em Lisboa, Cudell & Weltzien.

Linhas estrangeiras

Espanha Anuncia-se para breve a abertura ao publico da linha entre Caravaca e Murcia que entroncará em Alguazos com a rede M. Z. A..

— Uma comissão de deputados pela provincia de Badajoz, aproveitando a recente visita do Ministerio do Fomento, solicitou do mesmo a construção do Caminhão de Ferro de Fregenal-Badajoz-San Vicente, de há muito projectado.

— Com vista ao novo estatuto ferro-viario parece estar deliberado em reunião de Conselho de Ministros o abandono da ideia da nacionalização dos Caminhos de Ferro como de principio se pensou, na parte já aprovada da Constituição que prevê a nacionalização ou Socialização da riqueza, sobretudo aquella que se relacione com serviços publicos.

— Pelo ministerio do Fomento e por proposta do director geral dos Caminhos de Ferro, foram autorizadas as obras da linha San Martin de Valdeiglesias, no intuito de conjurar na medida do possivel a crise de trabalho que atravessa a região por onde se projeta a construção deste ramal.

Alemanha Com o fim de obter melhores resultados na exploração e tanto quanto permita a resistencia das suas linhas, estão-se construindo vagoes com maior carga e capacidade do que os actuais.

Brasil Os industriais do prospero municipio de Nova Trento, um dos mais adeantados da zona colonial italiana do Estado do Rio Grande do Sul, grande productor de vinho e especialmente trigo, resolveram, no intuito de incrementar a sua exportação, construir um ramal ferroviario ligando a sede do municipio á Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, cuja estação mais proxima é a de Caxias.

Esse ramal será construido ás expensas dos mesmos industriaes, que já subscreveram todo o capital necessario.

Estados Unidos Quarenta e seis Companhias ferroviarias de acordo com os Sindicatos de pessoal, concordaram em reduzir as horas de trabalho aos guarda-freio, moços e capatazes de manobras, com o fim de obstar ao despedimento de numeroso pessoal.

China O governo Chinez enviou ás fabricas de material ferroviario inglesas alguns estudantes de engenharia para que pratiquem nas materias que se hão desenvolver no seu paiz.

Linhas portuguesas

Caminho de ferro de Lamego Uma comissão representante dos interesses de Lamego entregou ao Sr. Ministro do Comercio

o seguinte pedido:

A Sua Ex.^a o sr. Ministro do Comercio.

Tiveram agora os Lamecenses uma grande satisfação ao verem que dentre as resoluções ministeriais uma se refere ao Fundo Especial dos C. de Ferro porque a sua via ferrea que bem contra justiça esteve durante muitos e muitos anos votada ao mais completo e criminoso esquecimento entrou, desde que o Grande Protetor, dos interesses de Lamego, o illustre Ministro do Comercio Ex.^o Dr. João Antunes Guimarães sobraçou a sua pasta, numa fase de actividade que faz prever dentro de muito pouco tempo a sua inauguração. E assim deve ser, pois que a conclusão dos trabalhos demanda já pouco despendio de capital.

Que parte da doação agora estipulada se applique á conclusão da linha que fica com o nome duma das cidades que pela sua antiguidade, beasas naturais e vizinhança de terras muito importantes bem merece o patrocínio de quem nos governa.

As obras de vulto estão quasi prontas, pois que a principal — a ponte sobre o Douro — pode dizer-se concluida e a construção das Estações de Lamego, Sande e Portelo e assentamento da via serão o remate da obra. Faça, pois, Sua Ex.^a pôr em arrematação estas obras e legitimo credor será da gratidão de todos os Lamecenses que desde ha muito vêem em Sua Ex.^a o Homem Amigo de Lamego que anseia por ver realizado o seu sonho e aspiração de muitos anos.

Cria Sua Ex.^a que todos os Lamecenses amigos da sua terra e sem distincção de credos politicos se confessam seus devedores e pelo maior beneficio que lhes podia ser dado.

Valle do Tamega Tendo-se constatado que a exploração da linha do Valle do Tamega tem sido deficitaria e que essa situação não provém de menos cuidada economia e zelo na sua administração, factos estes que colocam a referida linha em condições iguaes ás do Corgo e do Sabór, o sr. ministro do Comercio assignou um decreto tornando extensiva áquella exploração as disposições do decreto n.^o 19.503, de 16 de Outubro findo.

Unificação de tarifas O sr. presidente do Ministerio recebeu os representantes das Companhias de Caminhos de Ferro da Beira Alta, Vale do Vouga, Nacional, Norte de Portugal e Sociedade Estoril que solicitaram a sua interferencia no sentido de ser dada solução a uma exposição entregue ao Sr. ministro do Comercio, em 14 de Maio do corrente ano, sobre unificação de tarifas.

PROMETEMOS, no último número da *Gazeta*, dar uma idéa da rede ferroviária de 0,^m60, construída pelos franceses em Marrocos, por ser esta rede a mais importante até hoje construída com esta bitola.

As linhas férreas de bitola estreita, montadas sobre travessas metálicas, mais conhecidas pelo nome do seu inventor M. Decauville, tornaram-se muito conhecidas e populares na Exposição de Paris de 1889, onde foram empregados para estabelecer as comunicações dentro dos recintos da Exposição.

Apesar disso, confinaram-se à missão para que foram inventadas: aos pequenos transportes nas explorações agrícolas.

É realmente nesta função que elas têm prestado e continuam prestando excelentes serviços.

Que o digam os roceiros de S. Tomé, por exemplo.

Na África Oriental Portuguesa, uma empresa que explora plantações de Sisal, tem uma rede de 200 quilómetros desta via.

Na Grande Guerra também ela prestou excelentes serviços principalmente no transporte de munições.

* * *

Foi na Damaralandia (Sudoeste Africano) que em 1905 se iniciou a construção dum caminho de ferro de via estreita (0,^m60) para servir as minas de cobre de Ottavi e de Tsumeb, que ficavam a muitas centenas de quilómetros do litoral.

O único porto que os alemães, então donos desta Colónia, tinham, era o mau porto de Swakopmund, mas que preferiram ao nosso excelente porto de Porto Alexandre, ou ainda o da Baía dos Tigres, donde uma linha férrea para servir aquelas minas poderia e deveria partir.

Erro grave que mais tarde quizeram redimir... apressando-se do sul de Angola!

A casa Koppel, bem conhecida pelo fabrico do seu excelente material ferroviário, tomou à sua conta, a construção daquela linha numa extensão total de 566 quilómetros, conseguindo com ela um grande successo ferroviário. Em presença desta utilização e como consequência do grande réclame feito a uma tal linha, começaram a fazer-se caminhos de ferro de bitola estreita por toda a parte.

Na África do Sul Inglesa construíram-se para cima de 100 quilómetros de linha; na Damaralandia 727; no Congo Belga, 297; nas possessões portuguesas 405 e no norte de África 1098.

E à medida que se ia alargando o seu emprego ia-se melhorando não só a superestrutura, como o material circulante e de tracção.

A rede de Marrocos com a bitola de 0,^m60

Pelo Coronel de Engenharia LOPES GALVÃO

Tão longe se foi no aperfeiçoamento destas linhas que chegaram a construir-se carruagens leitos (sleeping cars). Foi encontrá-las na Colónia do Cabo, na linha de Port Elisabeth a Aventura.

A medida, porém, que se intensificava o tráfego em tais linhas, reconhecia-se que a sua capacidade de transporte era assás limitada, apesar de todos os aperfeiçoamentos introduzidos.

Combóios com mais de 100

toneladas não se conseguiram, apesar do emprego de máquinas tipo Mallet e do sistema de eixos articulados que permitiram a construção de locomotivas com 5 eixos conjugados.

Por outro lado e como consequência dessa pequena capacidade de transporte, reconheceu-se que a exploração ficava muito dispendiosa.

E assim, os entusiasmos esmoreceram, o que não quer dizer que não se estejam ainda construindo linhas férreas com a bitola de 0,^m60, como em Marrocos acontece e já vamos ver.

Um dos primeiros insucessos foi registado em terras portuguesas, na Colónia de Moçambique.

A linha férrea da Beira a Umtali, na Rodésia, foi construída com a bitola de 0,^m60. O tráfego, nulo até então, cresceu rapidamente e a linha teve que ser levantada para dar lugar a uma outra de bitola de 1,^m067 que é a normal na África do Sul.

A nova via foi posta na plataforma da primitiva, sendo por isso as despesas com a substituição reduzidas ao mínimo.

A linha levantada encontrou fácil colocação. Parte dela está assente no caminho de ferro de Chai-Chai a Manjakase e Jinabai, nas margens do rio Inharrime, onde têm prestado bom serviço.

Não obstante estes inconvenientes encontrados, continuaram a construir-se linhas de bitola estreita.

É que as facilidades de construção duma linha de 0,^m60 são tão grandes que quando há urgência em estabelecer comunicações aceleradas com possibilidades de tráfego pequenas, é esta a linha que se recomenda. Esta e não a de 0,^m75 que têm praticamente os inconvenientes daquela sem a contra partida das suas maiores vantagens.

Não são só as facilidades de construção que recomendam o seu emprego: o material, quer de via quer de tracção, encontra sempre fácil colocação quando a linha tem de se levantar. De sorte que o prejuizo que resulta de substituição da linha por uma de bitola maior, quando tem de fazer-se, é muito atenuado.

O material levantado dum caminho de ferro, vai ser lançado numa outra região, onde as possibilidades de tráfego são pequenas. E nos países de grande actividade

económica, este material constitui um excelente instrumento para a construção das grandes linhas de maior bitola. Por último, tal material, é sempre cobinado para as explorações agrícolas.

Muitas vezes emprega-se como auxiliar da construção de estradas em regiões onde os transportes são difíceis. E emprega-se sempre como auxiliar de construção dos caminhos de ferro.

Aí por 1910 pensou-se em construir uma estrada para automóveis entre Lourenço Marques e Marraquene, a 32 quilómetros da capital.

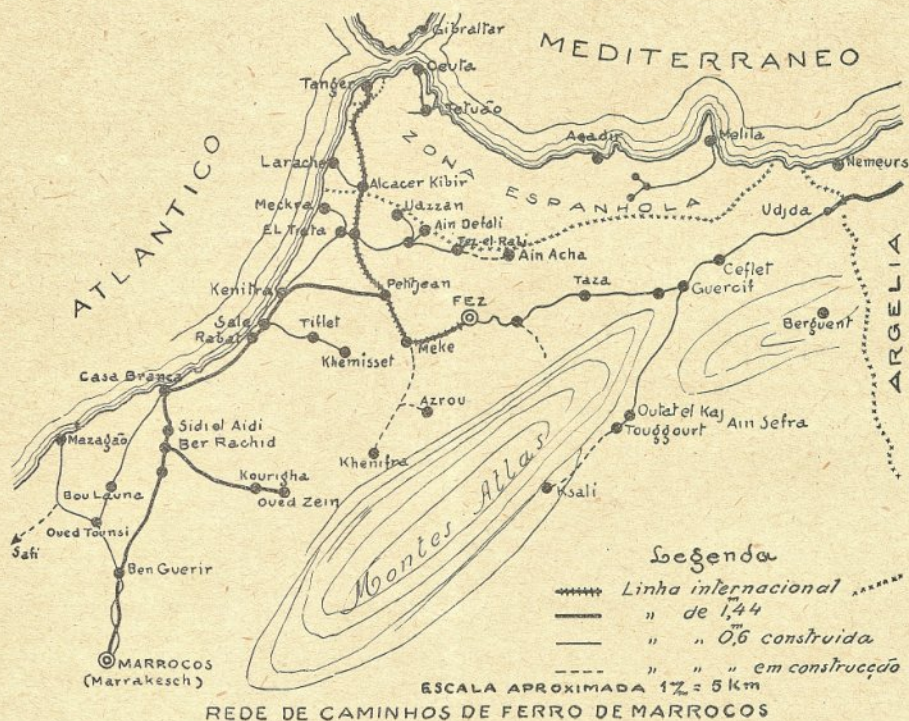
O solo era todo arenoso, o trânsito, mesmo de carroças, impossível. A estrada só podia ser construída

tola normal (1,067), mas construída por regiões diferentes.

Ora foi precisamente por serem linhas de fácil estabelecimento, que os franceses fizeram delas largo uso na ocupação de Marrocos. E largo uso estão fazendo na sua completa pacificação e ulterior segurança.

Decidido o estabelecimento do protectorado, após o incidente de Agadir e consequente tratado franco-alemão, que se lhe seguiu, foi necessário empreender operações de grande vulto para que os marroquinos aceitassem a intervenção estrangeira.

Fez-se então um plano de verdadeira conquista, que



aproveitando-se o leito que fôsse sendo preparado para os transportes para os troços a seguir.

Por isso o custo da estrada foi computado em 100:000 libras e possivelmente não se faria por esse preço.

Verificou-se então que a solução prática era construir primeiramente uma linha decauville que serviria para estimular o tráfego utilizando ao mesmo tempo para construir a estrada. E assim se fez.

A linha férrea foi construída em 64 dias úteis. Foi um sucesso em terra portuguesa, sucesso que foi devido à acção sempre inteligente do coronel de engenharia Carlos de Sá Carneiro ao tempo director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

Desempenhada essa função primordial, a linha foi mais tarde levantada, dando lugar a uma outra de bi-

só não tinha esse nome por o tratado lh'o não dar, como acontece hoje com a guerra entre a China e o Japão, que... não é guerra, embora pareça!

As autoridades militares viam-se na necessidade de assegurar as comunicações com os territórios que iam ocupando: era preciso facilitar os transportes numa região onde não havia vias de comunicação. Nesta emergência, só a linha decauville podia satisfazer.

A engenharia militar francesa foi encarregada de montar várias linhas que retalharam o território marroquino e permitiram o fácil acesso às principais regiões onde as operações militares de pacificação se iam desenrolando.

Começaram desde logo a construir-se linhas férreas de leste para oeste e de oeste para leste, tendo como primeiro objectivo a capital do território-Fêz.

Os vários portos do Atlântico serviram de base para linhas «decauville» de penetração e assim se isolou dentro de pouco tempo, o território, inibindo-o de qualquer comunicação perigosa com o mundo exterior.

Uma rede de postos militares ao norte, construídas ao longo da fronteira de Marrocos espanhol: uma rede de postos ao sul, isolando da planície as montanhas do Atlas, eis o plano que havia de surtir o magnífico resultado que depois se viu.

Nem a convulsão da Grande Guerra, onde a França teve de empregar todas as suas forças, permitiu a esses, até então indômitos marroquinos, levantar a cabeça.

É interessante notar que a ocupação do território começou pela bitola de 1 metro, prolongando-se um dos caminhos de ferro de Argélia em direcção a Ujdada, a 15 quilómetros da fronteira fixada pelos franceses. Mas com uma tal bitola, não se caminharia com a rapidez que o desenrolar das operações militares requeria; e por isso se recorreu à bitola de 0,60.

Apezar de tudo porém as dificuldades a vencer foram muito grandes porque a região é bastante acidentada. E assim se explica que só em 1914 se tenha atingido Masoum a 201 quilómetros da fronteira argelina, entre Ceflet e Taza.

Do lado do Atlântico, lançaram-se simultaneamente várias linhas a partir de Casa Branca, de Rabat, de Sale, de Kenitra e de Mekra.

Entretanto veio a Grande Guerra e os trabalhos foram suspensos, dando em resultado que só em 1921 a grande transversal que devia desligar a Argélia com a Casa Branca por Fez ficou concluída.

Assim se ligou por uma linha férrea de bitola estreita o Mediterrâneo ao Atlântico.

Da fronteira de Argélia ao porto de Kenitra são pela via férrea cerca de 560 quilómetros que foram todos construídos em linha de bitola estreita de 0,60, com excepção dos primeiros 15 quilómetros até Ujdada que o foram com a bitola de 1 metro, mais tarde modificada para 1,44.

A partir de Gueraf construiu-se um ramal para sudoeste numa extensão de 132 quilómetros, contornando os Montes Atlas pelo sul, e tendo como objectivo Tougourt e Ksabi.

Na costa do Atlântico lançou-se desde logo uma linha tendo como base Mechra e estabelecendo comunicações com Uasan, Aïn Defali e Fez-el-Rabi. De Sale fez-se outra linha por Teflet em direcção a Khemisset.

Casa Branca, essa bela cidade fundada pelos portugueses, serviu de base para o estabelecimento da rede principal. Assim, ligou-se com Fez por Rabat e Kenitra; ligou-se com Oued Dom por Ber Rachid; ligou-se com a cidade de Marrocos (Marrakesh) por Ben Guezir e ligou-se ainda por Bon Laouna com Oued Tounsi na linha Magazan Marrocos.

Esta cidade de Magazan fundada por nós em 1502, conservou-se na nossa posse até 1769.

Olhando para o mapa, vê-se que o império, ou Califado, foi sendo apertado num círculo de ferro e de...

fôgo, podendo assim sufocar-se prontamente qualquer veleidade de resistência que se manifestasse.

É sem dúvida a linha «decauville» que a França deve a maravilha da ocupação... pacífica. E é a ausência de vias de comunicação, como o mapa também mostra, que a Espanha deve os revezes que de quando em quando sofre.

Algumas das linhas de 0,60 foram já substituídas por outras de bitola de 1,44, mas os bons serviços por elas prestados fazem com que se estejam ainda hoje construindo novos ramais, principalmente com o objectivo de atingir a base das montanhas do sul.

Chenifra, Azrea, Moussa, são outros tantos pontos estratégicos que em breve devem ser atingidos com os ramais de 0,60.

Ain-Acha na fronteira norte, em breve estará também ligada com Fez-el-Rabi.

Estado actual da rede

A administração e exploração das linhas de bitola de 0,60 está hoje confiada à Régie dos Caminhos de Ferro de 0,60.

Essas linhas podem distribuir-se por três agrupamentos, a saber:

MARROCOS (Norte):

Linha de Kenitra a Udzan, aberta à exploração em 1925.....	158 quilóm.
Prolongamento por Aïn Defali e Fez-el-Rabi (1926).....	65 »
Linha de Kenitra a Mekra El Ader	54 »
Total.....	277 »

MARROCOS (Sul):

Linha de Casa Branca a Marrocos.....	250 »
» Magazan a Boco Laouna.....	} Em construção
» Rabat a Khemisset (minas de ferro)	
Total.....	250 quilóm.

MARROCOS (Oriental):

Linha de Fez a Oudjada.....	401 »
Ramal por Ksabi.....	170 »
Total.....	571 »

O total de caminhos de ferro em exploração pela «Régie» soma pois 1098 quilómetros.

É interessante notar que nalgumas regiões a linha de 0,60 subsiste, não obstante a existência da linha de bitola larga (1,44). Assim, a capital do sul do Império, Marrocos (Marrakesh), está ligada a Casa Branca por duas linhas. Mas a linha de 0,60 não está integrada na Régie.

Principais características da rede

A rede primitiva tinha as seguintes características:

Caminhos de ferro do ocidente marroquino; rampa máxima 20 ‰; curva mínima 100 metros de raio. Nas

linhas da parte oriental, rampa máxima 20‰/m; raio mínimo de curva 50 metros.

O peso do carril, inicialmente do 9,5 e 10 quilos, passou em muitas linhas para 15 quilos.

A princípio teve largo emprego a via militar desmontável, do comandante Pechot.

O balastro empregado é a areia grossa dos rios.

Verificou-se que estas linhas, mesmo construídas com carril pesado, não podem ser balastradas com pedra britada.

Nas tentativas que se fizeram, a via ficava sempre dançando sobre o balastro.

As pontes foram calculadas para locomotivas de 18 toneladas de peso.

O material de tracção empregado na exploração das linhas é muito variado. Empregam locomotivas «decauville» de 10 toneladas; locomotivas, tipo Baldwin, de 12,5; Mallets articuladas de 16 e Wersknechs de 12 toneladas. Estas últimas, em rampas de 20‰/m, rebocam 55 toneladas. As Mallets rebocam, em igual rampa 88 toneladas.

Ultimamente estão empregando locomotivas mais potentes com 5 eixos conjugados.

Para o transporte de passageiros empregam automotóricas inglesas de 20 cavalos que dão uma velocidade de marcha de 35 quilómetros.

As carruagens são de tipo «decauville», montadas sobre «bogies» e pesam 5,5 toneladas, quando vazias.

A capacidade de transporte é variável conforme as classes. Há três classes de passageiros comportando as carruagens de 1.ª, 24 passageiros; as de 2.ª, 36 e as de 3.ª, 48 passageiros.

Os wagons para transporte de mercadorias são de vários tipos. Há wagons fechados e wagons abertos; e destes, uns são de bordas altas e outros de bordas baixas. A capacidade de transporte é em geral, de 7,7 toneladas, sendo a tara de 3,5 toneladas. Há também wagons para transporte de gado.

Métodos da exploração

A organização dos serviços é moldada na organização dos caminhos de ferro de Tunis, um pouco diferente da organização francesa.

Os caminhos de Ferro constituem como já foi referido, a «Régie» dos caminhos de ferro de 0,360, sendo a exploração feita por conta do Governo Cherifiano.

As linhas estão abertas à exploração desde 1915. Antes disso somente serviam às operações militares.

A Direcção Geral do sistema está estabelecida não na capital do Império e ou no seu porto principal, Casa Branca, mas em Rabat, no litoral do Atlântico.

Uma particularidade interessante da exploração: o caminho de ferro não é responsável pelas avarias que se dêem, mas o seguro delas é obrigatório numa companhia que se constituiu para o efeito.

Somente os expedidores, carregando wagons completos, podem deixar de segurar a mercadoria, fazendo-se em tal caso o transporte a seu risco. Mas a direcção exige, neste caso, que os wagons sejam acompanhados pelo expedidor ou por quem o represente.

O pessoal empregado na exploração desta rede anda à volta de 6:250 homens, sendo 1:700 europeus, 4:500 indígenas e 450 militares.

Caminhos de ferro eléctricos em Marrocos

Não fechei estas notas sobre os caminhos de ferro de Marrocos, sem fazer uma ligeira referência aos seus caminhos de ferro eléctricos.

Marrocos têm já hoje várias linhas electrificadas.

A energia é obtida duma central térmica, estabelecida em Casa Branca.

Não faltam em Marrocos possibilidades hidro-eléctricas: basta para isso lembrar que no seu território existe a notável cordilheira dos Atlas.

É por isso assunto que merecerá das autoridades competentes especial atenção quando chegue a oportunidade.

Por agora a Central de Casa Branca vai dando satisfação.

A primeira linha a ser electrificada foi a de Casa Branca a Konrigha, numa extensão de 120 quilómetros.

Esta linha é especialmente destinada ao transporte de fosfatos.

A seguir electrificou-se a linha de Casa Branca a Rabat e a Sale, ao longo da costa.

O número total de quilómetros já electrificados anda por 406.

Em 1928 estes caminhos de ferro transportaram 1:369.064 passageiros e 1:369.064 toneladas de fosfatos.

As receitas da exploração elevaram-se a 59:268.000 francos e as despesas a 42:872.000, havendo por isso um saldo positivo de 16:396.000 francos. O coeficiente da exploração foi nesse ano de 72,3 %.

Lisboa, 1 de Dezembro de 1931.

A tonelagem da frota comercial de todo o mundo, hoje imobilizada, ascende a cerca de 12 milhões

Falando da crise dos transportes marítimos escreveu há dias o *Daily Freight Register*:

«Uma quinta parte da tonelagem global está imobilizada nos portos por falta de tráfego. O desenvolvimento da frota comercial foi tão grande como necessário por um momento.

Mas as nações que se lançaram nessa corrida das construções navais mercantes não pensaram na natural diminuição das necessidades do tráfego, logo que a mobilização da guerra e do post-guerra mais próximo terminasse, como tinha de terminar.

Hoje a tonelagem da frota imobilizada é de 11.400.535.

Os Estados Unidos figuram à cabeça do rol e com quasi 4 milhões. Vem depois a Inglaterra, Alemanha, Itália, Noruega, França, Grécia, Holanda, Japão, Suécia, Espanha e Austrália.

“Portugal de além mar”

O nosso ilustre colaborador, sr. brigadeiro João de Almeida, realizou há dias em Paris, uma notável conferência sobre a acção colonial dos portugueses. Nela se revelam, mais uma vez, os grandes dotes de inteligência do conferente, e, na impossibilidade de a publicarmos, damos a seguir as conclusões finais que, desejamos arquivar na «Gazeta».

A acção dos portugueses na constituição dum grande império e na marcha de uma missão civilizadora que teve, porventura mais que nenhuma outra, um reflexo universal de fulgor decisivo para a civilização do Mundo; resulta pois de um carácter próprio, que se mantém desde as origens em todas as circunstâncias de tempo e de lugar. Nem as vantagens de ordem moral e demográfica, nem a fisionomia política dum accidentada e fulgurante vida histórica do País — escassas as primeiras, demasiadamente movimentada a segunda — poderiam explicar a acção prodigiosa de uma nação tão pouco extensa na Metropole e tão exigentemente povoada. Conduzido á descoberta do Mundo por motivos que enraizam no próprio fundo autoctono da raça e que constituem uma fatalidade étnica de efeitos insuperáveis, o povo português realiza na colonização — essa actividade complementar das descobertas — uma forma superior da sua missão histórica cuja concepção é de princípio, essencialmente, aquela em que todos os países coloniais do presente se encontram.

Simplemente não é, como tantas vezes se tem escrito, uma concepção resultante do movimento de ideias que caracterizou o século XIX, mas sim uma ideia antiga, original na acção portuguesa das primeiras descobertas e ocupações e que dirige e domina todo o exuberante movimento de expansão que chegou a abraçar o Mundo inteiro.

Deste fenómeno cuja transcendência se verifica não só nas descobertas de novos mundos mas, sobretudo, na forma como os territórios eram ocupados, mantidos e civilizados e que oferece ao Mundo aspectos como o desses séculos XVI e XVIII, em que um povo de menos de dois milhões e meio de habitantes ao mesmo tempo coloniza e faz do Brasil a grande nação que hoje é, ocupa, explora cientificamente e coloniza a África Ocidental e Oriental, defende a sua posição na Índia e se tem que haver na Metropole com o imperialismo espanhol ameaçando constantemente a sua independência — deste fenómeno estranho de vitalidade e acção resulta naturalmente uma influência profunda e perdurável que reconstitue e prolonga a Pátria Metropolitana em todos os lugares onde os portugueses se fixam.

De facto, um dos caracteres mais vivos e impressionantes da colonização portuguesa — verificadas ontem através de uma epopeia que é o nosso orgulho, e será o do Mundo no dia em que uma História Universal da Civilização se dê a uma imparcialidade sem fronteiras, verificados hoje nos processos eternos de que nos servimos e que dirigem de muito alto o movimento de ressurgimento em que Portugal se está lançando — é essa faculdade inata de nacionalizar, de prender á Metropole como membros indissociáveis do mesmo corpo, as terras e as populações em que a sua acção se exerce.

A razão dessa influencia reside essencialmente no espirito e na forma da colonização portuguesa, no que podemos chamar o sistema português de colonização, assimilação dos nativos e absoluta exclusão de todo o antagonismo de raças, espírito científico, um método próprio e original de ocupação, uma experiência muitas vezes secular promovendo realizações metódicas e generalizadas em todos os territórios.

Este sistema português — resultante natural e logica de traços psicologicos que determinaram a nossa missão histórica — não se filiou em formulas politicas nem se inspirou em doutrinas livrescas.

O seu espirito existe em cada português como uma fanção própria inerente ao seu temperamento, á sua alma — fanção que faz de cada um de nós, isolado ou em colectividade, uma unidade activa de colonização.

Assim se explica — nem de outra forma a razão o consentiria — que uma população exigua pudessem não só descobrir tantos mundos novos como realizar em todos eles obras coloniais de tal vigor e profundidade que têm resistido ao poder corrosivo dos séculos, ás novas influencias de novos dominadores, á evolução das sociedades e, por vezes, á própria revolução das ideias.

Estamos entre coloniais. Muitos de V. Ex.^{as} têm viajado nesses países novos que são parcelas de grandes imperios uns, que são grandes nações outros. E de certo encontraram sinais indelevelis de uma ocupação portuguesa na Africa, na America, na Asia, na propria Oceanía.

Marrocos que abandonamos há cerca de século e meio, é nas coisas e, muitas vezes, nas pessoas, um arquivo de recordações portuguesas, recordações de uma colonização que exerceu também nas almas — toda a Africa Ocidental e Oriental foi descoberta, explorada e em grande parte colonizada por nós. Lá encontrareis também os sinais evidentes dum genio cristão e de uma arte colonial que perdura e se faz lembrar. Na America existe esse Brasil, moço, vigoroso, prometedor, que nós descobrimos e constituimos em nação poderosa. Tudo desde a sua propriedade economica até ao seu povo e á sua lingua são vivas recordações de uma influencia portuguesa.

Essa influencia foi tão penetrante e exerceu-se segundo uma concepção colonizadora tão avançada para o tempo que, quando decretada a abolição da escravatura, já depois da independencia do Brasil, os escravos libertos foram registrar-se aos consulados portugueses, como portugueses.

Eu proprio observei no Brasil um caso curioso de nacionalização profunda, numa visita realizada há anos á grande nação americana. Uma velha negra centenária que tinha ido para o Brasil ainda no tempo que o Brasil era uma colonia, manifestava o seu patriotismo português depois da independencia deste País, de uma forma original e elementar mas convincente: só tinha relações com portugueses. O unico bem que possuía — um corpo prostituido — em todo o caso apenas o entregava a compatriotes.

A Mariana assim se chamava — era quando a conheci uma velha centenária. Não sei, portanto, que valor intrinseco tinha o seu patriotismo para os portugueses do seu tempo de mulher nova.

No Oriente também ainda hoje são visiveis e claros os



Brigadeiro João de Almeida

traços de uma influencia portuguesa, que na Índia—esse magnifico imperio que foi doado no século XVII como presente de nupcias a uma princesa que casou com um principe inglês e onde a acção colonizadora dos portugueses alcançou com Albuquerque a sua mais alta expressão imperial, quer na Indo-China e em todo o Extremo Oriente. O actual bispo de Macau conheceu há anos em Java o director do arquivo de Batavia, um erudito holandês que lhe chamou a atenção para certo livro ali impresso em lingua portuguesa, no ano de 1725. Ora se os portugueses tomaram Java em 1521, quere dizer que, 20 anos depois da sua entrada naquela ilha ainda lá se falava a lingua portuguesa apesar da pressão durante tanto tempo exercida pelos invasores holandeses que obrigavam os naturais, tornados catolicos pela dominação de Portugal, a apostatarem.

Verificava-se que nesse tempo era a lingua portuguesa a official, a que estabelecia a ligação entre europeus e orientais, com o mesmo valor que hoje têm o inglês e o francês.

Esta influencia profunda, que é sensível ainda nas colonias ou nações que um dia estiveram sob a acção colonizadora dos portugueses, é, natural e logicamente, mais penetrante e nitida naquelas que hoje ocupamos.

Podemos dizer-lo com inteira verdade e com justificado orgulho!

No imperio português não há colonias—há apenas provincias de um país unitario, que o mar junta, provincias portuguesas pela organização, pela mentalidade, pela nacionalização dos nativos, pela acção portuguesa que desde sempre nelas temos exercido! Este fenomeno que é a propria essência da nossa existencia imperial tem uma realidade que como tantas outras que se desenvolvem na trajectoria historica de Portugal, é de todos os tempos da nossa acção colonial. A unidade imperial de Portugal—resultante final de uma influencia de colonizadores de raça—tem aspectos originaes e unicos, como os seguintes;

O Marquês de Pombal—um grande estadista português do século XVIII—pensou em transferir para o Ceará, no Brazil, a capital do imperio. E o facto apresentava-se naturalmente porque na realidade essa terra distante era bem portuguesa e era nosso—nosso por tantos titulos!—o mar que a separava.

Mais tarde o rei D. João VI, quando as tropas do Exército napoleónico comandadas por Junot entraram em Portugal, não estando em condições de resistir, limitou-se a transferir para o Rio de Janeiro a capital do País, tão naturalmente como durante a Grande Guerra a França transferiu a sua capital para Bordeus e a Belgica e a Servia elegeram capitais fóra do seu territorio.

Não havia pois—como não há hoje—efectivamente, uma

Metropole e Colonias. Havia e há de facto um imperio uno e indivisivel, cujas provincias estão na Europa e em mais três partes do Mundo.

Da mesma forma não se pode rigorosamente, dizer que haja na essencia uma diferença entre a maneira de ser dos portugueses de então e os de hoje. Resta-nos ainda um grande imperio onde se manifesta a mesma unidade, o mesmo espirito cioso de independencia e de gloria, a mesma ansia de realizar grandes obras e afirmar o espirito eterno da nossa raça. O nosso passado com a sua gloria e a sua grandeza não é para os portugueses de hoje uma paisagem extatica de belesas para exhibir perante o Mundo. O nosso Passado temo-lo nós como uma força que conta no Presente e no Futuro, não platonicamente como uma expressão sentimental, mas praticamente como o alfobre da nossa experiencia, como a força disciplinada e dinamica que projecta no futuro e que nos tem permitido no presente—embora com o desconhecimento de muitos que das coisas portuguesas tudo ignoram—sem dinheiro, sem os recursos economicos dos países muito ricos, sem o reclamo que também as nações não dispensam, mas com o engenho, a experiencia e o saber que são proprios da nossa raça—fazer nas nossas colonias o mesmo e por vezes muito mais do que as avançadas nações coloniais têm realizado. O Mundo não o sabe—e parece ás vezes não o querer saber—mas Portugal está hoje apetrechado para cumprir a sua missão histórica nesta etapa do presente, com uma mocidade conquistada para a causa da expansão de Além-Mar sempre viva na alma portuguesa, uma organização eficiente, uma ciencia em plena produção. Fizemos a ocupação moderna das nossas provincias africanas em condições unicas de esforço e de falta de recursos, desbravámos-las em todos os sentidos, organizámos a preparação de novos coloniais, promovemos a evolução das ciencias, temos uma bibliografia colonial notabilissima, estabelecemos a paz, aperfeiçoámos os metodos de protecção ao indígena, tornámos as colonias transitaveis, desenvolvemos as comunicações e os meios de transporte, fixámos populações brancas—reintegrámos-las, enfim, na fase de crescimento regular e metodico que corresponde á sua idade e aos nossos recursos.

Percorreram-se as nossas colonias: estão inteiramente ocupadas não só nas posições estrátegico-economicas mas em toda a sua extensão. Pregunte-se ao negro de Moçambique ou de Angola, ao indio, ao macaista, ao timorense, homens de todas as raças, de todas as religiões, diferentes na antropologia, na psicologia e na organização social, qual é a sua Pátria.

Nenhum vos dirá senão o que vos digo, senhoras e senhores, falando de mim proprio: SOMOS PORTUGUESES.

Imprensa

«Novidades»

Entrou no 8.º ano da sua publicação o nosso preado colega «Novidades» pelo que felicitamos todos os que naquela casa trabalham em prol duma causa sã e de educação social.

«Revista de Importação Exportação e Turismo»

Dirigida por Alberto Gomes, foi publicado o n.º 2 desta revista que se apresenta com um belo aspecto gráfico, bom papel e colaboração escolhida, notando-se os artigos de maior interesse do seu di-

rector, Dr. Nuno Simões, capitão Geraldo dos Reis, Orfélio Lucas e Carlos d'Ornellas.

O número publicado é referente a Novembro do corrente.

«Revista Insular e de Turismo»

Está publicado mais um número—o 45—desta revista mensal, baluarte dos interesses insulares e de turismo em Portugal.

Publica artigos de interesse de Manuel de Seixas, Alberto Figueira Gomes, Honório de Carvalho, D. Maria de Assunção da Silva.

No próximo mês entra a Revista Insular e de Turismo no seu 5.º ano de publicação, representando um grande esforço em prol do turismo português e insular.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Decreto n.º 20:594

Autoriza o ministro do Comércio e Comunicações a tratar com a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha de Vale de Vouga, a redução das classes de passageiros para duas.

Decreto n.º 20:618

Autoriza o Governo a inscrever no orçamento do Ministério, como subsídio ao Fundo Especial de caminhos de ferro, até à soma de 100.000.000\$00, para a execução de obras de melhoramentos indispensáveis nas linhas férreas do Estado que constituíram objecto do contracto de arrendamento de 11 de Março de 1927.

Pela pasta do Comercio vai ser publicado os seguintes decretos:

Artigo 1.º — E' o Governo autorizado a inscrever no orçamento do Ministerio do Comercio e Comunicações, como subsídio ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro, até á soma de 100,000 contos, para a execução de obras e melhoramentos indispensaveis nas linhas ferreas do Estado que constituíram objecto do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927.

§ unico — Da soma mencionada neste artigo, 7.500 contos serão destinados exclusivamente a habitações do pessoal.

Art. 2.º — A importancia fixada no artigo anterior será distribuida pelos seguintes anos economicos:

1931-1932, 30.000.000\$00; 1932-1933, 25.000.000\$00; 1933-1934, 25.000.000\$00; e 1934-1935, 20.000.000\$00.

Art. 3.º — As obras e melhoramentos referidos no artigo 1.º serão executados de modo que o Fundo Especial não seja obrigado a satisfazer, em cada ano economico anterior não tenha sido applicada toja a dotação orçamental, cujo saldo acrescerá então a dotação do ano que a este se seguir.

Art. 4.º — E' o Governo autorizado a obter por meio do emprestimo as quantias a que se refere o artigo 1.º deste decreto, devendo os respectivos encargos nos anos economicos de 1931-1932 a 1934-1935 ser acrescidos á importancia do mesmo emprestimo.

Art. 5.º — O juro e a amortização deste emprestimo, a partir do ano economico de 1935-1936, ficam a cargo do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º — Durante os anos economicos de 1931-1932 a 1934-1935 as despesas com as citadas obras e melhoramentos serão custeadas exclusivamente pelo subsidio concedido nos termos dos artigos 1.º e 2.º deste decreto, applicando-se as importancias livres dos orçamentos do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, relativas aos citados anos economicos, á intensificação dos trabalhos nas linhas novas ja em construção.

§ unico. — Nos orçamentos do Ministerio do Comercio e Comunicações e do Fundo Especial de Caminhos de Ferro respeitantes ao ano economico de 1931-1932 far-se-ão as alterações necessarias de conformidade com o determinado neste artigo.

Art. 7.º — Para complemento nos anos de 1935-1936 e 1936-1937 das linhas novas em construção, poderá ser elevado

até mais 40.000 contos o emprestimo de que trata o artigo 4.º deste decreto.

Art. 8.º — Nos dois primeiros serão executados de preferencia, as obras em que haja de empregar-se o maximo de trabalho e material nacional.

Art. 9.º — Fica revogada a legislação em contrario.

* * *

«Artigo 1.º E' autorizada a «The Trans-Zambezia Railway Company Limited», sociedade anonima, com sede em Londres, a «emitir obrigações com o juro de 5,5 1/2 e 6 % ao ano, até o montante de libras 2.100.000, nele compreendidas libras 1.400.000 de obrigações já emitidas.

Art. 2.º O capital realizado pela emissão das obrigações destina-se exclusivamente ao cumprimento dos contratos de concessão e encargos da emissão, e bem assim ao prolongamento da linha do caminho de ferro de que «The Trans-Zambezia Railway Company Limited» é concessionaria até o local onde vai ser construida a ponte sobre o Zambeze.

Art. 3.º A «The Trans-Zambezia Railway Company Limited» poderá dar ás obrigações já emitidas as seguintes garantias:

a) Privilegio creditorio sobre todo o activo da Companhia e garantia hipotecaria, de juros e amortização sobre quaisquer bens ou direitos imobiliarios que lhe pertençam, não podendo, porém, a hipoteca sem o privilegio recair em bens imoveis e direitos imobiliarios que, segundo a lei e os contratos de concessão, á Companhia é defeso transferir livremente;

b) Consignação, no todo ou em parte, dos rendimentos líquidos da exploração do caminho de ferro.

Esta consignação operar-se-á sem transferencia, no todo ou em parte, da construção e exploração do caminho de ferro e seus anexos para o poder dos obrigacionistas.

Art. 4.º Cada obrigação, nominativa ou ao portador, terá o valor nominal de £ 100, £ 500 e £ 1.000.

Art. 5.º O prazo de amortisação das obrigações não excederá o que, nos termos dos contratos de concessão, faltar para a reversão do caminho de ferro para o Estado. O prazo de amortização das obrigações já emitidas continuará, porém, segundo o que estiver estipulado nos termos dos respectivos contratos, designadamente na clausula 6.ª do contrato de 6 de Maio de 1919.

Art. 6.º Salvo o disposto nos artigos anteriores, a emissão das obrigações a que se refere o presente decreto, regular-se-á em tudo pelos contratos de concessão e disposições legais em vigor, não assumindo o Estado nenhuma responsabilidade, directa ou indirecta, que possa resultar da emissão das referidas obrigações.

Art. 7.º A referida Companhia fica, em tudo, sujeita ás leis e tribunais portugueses, nos termos dos contratos celebrados com o Estado ou com a aprovação deste, os quais continuam em pleno vigor.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrario.»

Tambem vai ser publicado um decreto autorizando a «The Central Africa Railway Company Limited», sociedade anonima, com sede em Londres, a emitir obrigações, com o juro de 5 % ao ano, até o montante de £ 1.750.000, que se destinará exclusivamente á construção da ponte sobre o Zambeze, nos termos dos contratos de concessão.

As restantes condições são iguais ás mencionadas no decreto que acima reproduzimos.

Ministério dos Estrangeiros

Aviso

Torna público ter o Governo da Finlandia aderido, a partir de 1 de Janeiro de 1932, á Convenção Internacional de Navegação Aérea, assinada em Paris em 13 de Outubro de 1919, e aos Protocolos de 27 de Outubro de 1922 e de 30 de Junho de 1923, relativos a emendas áquella Convenção.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 15 de Dezembro de 1891

Boletim financeiro

Mais uma quinzena decorrida e não se pôde dizer que tenha melhorado muito sensivelmente a nossa situação. Continuaram as afirmações e as promessas de um próximo restabelecimento da nossa regular vida económica, mas continuaram também os boatos pessimistas, que tanto desalentam e perturbam. O estado geral dos mercados estrangeiros melhorou consideravelmente, havendo abundância de ouro em Londres, subindo a reserva metálica do Banco de Inglaterra a 46,06 %, e diminuindo a sua taxa de desconto a 3 1/2 %. Em todas as Bolsas houve bastante animação, sendo a nota predominante a da alta. Em Madrid celebrou-se no sábado o contracto para o novo empréstimo de 250 milhões de pesetas, destinado à consolidação da dívida flutuante, operação que se realizará em títulos internos, apesar de ser auxiliado por capitalistas ingleses e franceses.

Apesar da melhoria que se acentuou lá fóra para os fundos estrangeiros, os nossos continuaram a oscilar sob a influência dos boatos, repetidas vezes espalhados nas diversas Bolsas contra o nosso crédito, embora logo desmentidos. O último foi o do rompimento das negociações entre a *Companhia Real* e o *Banco de Paris e dos Países Baixos*. Assim o nosso fundo externo em Londres oscilou entre 33 e 35. Em Lisboa a Bolsa esteve muito pouco animada. Fracas as inscrições, limitado o movimento nos diversos títulos. Não se publicou ainda a reorganização do Banco de Portugal. A magna questão dos caminhos de ferro, a causa directa de todos os nossos males, continúa a caminho de final resolução, aguardando-se com interesse o resultado da assembléa geral de 23 do corrente, em que ela parece deverá ficar quasi liquidada. Causou impressão a declaração, feita no parlamento pelo sr. ministro da fazenda, de que, quanto humanamente era possível supor-se, esperava ter restabelecida em fevereiro a circulação metálica.

Apesar do câmbio os últimos paquetes do Brazil têm trazido para Lisboa algumas remessas de papel cambial. No entanto o cheque sobre Londres tem regulado a 41 e sobre Paris de 680 a 685. A situação do Brazil não é a mais propícia para fazer alimentar a esperança de em breve se restabeleça ali a ordem financeira, antes pelo contrário tudo parece indicar que aquella importante nação está em vésperas de graves agitações políticas e de muito sérias perturbações financeiras. O fim do ano ha-dé trazer fatalmente consigo maiores dificuldades pela liquidação de contas e pelo vencimento das letras sacadas do estrangeiro e que avultam por muitos milhares de contos representando o valor do material para fábricas, caminhos de ferro, etc., recentemente importado no Brazil e cujo custo fica agora agravado com a baixa do câmbio. Os desastres financeiros, que parecem iminentes no Brazil, não podem deixar de reflectir-se em Portugal, onde vive muita gente que têm os seus rendimentos dependentes da situação dos mercados brasileiros.

Os fundos portugueses ficaram ontem em Londres a 33 3/8 e em Paris a 33,06 — as acções dos caminhos de ferro a 68. Na Bolsa de Lisboa, venderam-se: — obrigações prediais de 4 1/2 a réis 80\$00, — do empréstimo português de

coupons a 52\$500 réis, — inscrições de assentamento a 43 p. c. — inscrições de coupons a 42,25 — títulos da dívida externa a 43. Pouco sensível a alteração nas cotações dos diversos bancos e companhias.

Ontem causou certa sensação o facto de alguns cambistas haverem suspendido a compra de *coupons* da nossa dívida externa a pagar em janeiro, parecendo quererem insinuar pouca confiança no pagamento dêsse *coupon*. Afinal verificou-se que se tratava apenas duma *revanche* por haver o sr. ministro da fazenda desatendido as reclamações dos cambistas que não queriam pagar imposto pela compra de ouro e prata que têm feito como especulação comercial.

O sr. ministro da fazenda apresentou hoje às câmaras a proposta de lei relativa à pauta geral das alfândegas. É precedida de um extenso relatório em que é largamente exposta a questão sob todos os seus pontos de vista do interesse geral do estado e dos interesses especiais do comércio e da indústria. É um documento que deve produzir boa impressão no país e fóra dele.

Bolsa de Paris, 12.

A quinzena que vai finda foi, neste mercado, uma successão de operações de alta, o que era de esperar depois da campanha baixista que os estrangeiros tinham conseguido sobre os fundos russos e por antipatia, sobre os nossos fundos do estado.

Mas, tudo acaba neste mundo, e portanto, logo que os vendedores, apanhados nos próprios laços, quizeram recomprar, não encontraram a quem, de fóra que, os que tiveram que continuar a guerra, viram-se forçados a pagar até 3 francos de *déport* cada 3 francos de renda nova, ou, por outra fóra, sobre o curso de 79 cotou-se 76, seja 3 francos menos.

Hoje têm realizado muitas recompras porque o fim do ano e o coupon 3 % ajudam a alta e a menos de um caso extraordinário, tudo parece disposto para o que o ano termine nas mais vantajosas condições para os vendedores.

Juntamos a estes motivos de subida um que se produz regularmente todos os anos nesta época, — a necessidade que têm as sociedades financeiras de todas as nacionalidades de fazer elevar os cursos dos seus papeis para fecharem mais vantajosamente o seu balanço a apresentar aos acionistas, permitindo valorisar os seus títulos em carteira de uma fóra que elles não conseguiam meses antes.

Os fundos franceses estão firmes a 96 francos e 104,87.

Este último, 4 1/2 não parece inquietar-se com a espada de Damocles que, sob a fóra de uma conversão, facultativa, lhe pende sobre a cabeça até 1895.

Os estrangeiros são geralmente procurados; o Turco sóbe bastante, e a acreditar no que se diz, é muito possível que obtenha o preço de 20 francos.

Os valores bancários continuam geralmente firmes; 1:235 o *Foncier*; 4:570 o *Banco de França* e 2:725 o *Suez*. Sem negócios as acções das nossas grandes companhias.

Os caminhos de ferro espanhóis mantêm 239 tanto o *Zaragoza* como o *Norte*.

O italiano elevou-se a 91,50; pelo que se vê que o sindicato berlinês vai sabendo encaminhar as coisas razoavelmente.

Este numero foi visado
pela
Comissão de Censura

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

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

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

Dr. Casimiro Chamico R. Garrett, 74, s.l.

Águas Termais — Devemos preferir as águas nacionais não só por patriotismo mas porque temos águas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Fabrica de Louça de Sacavem — 126, R. da Prata, 1/2 — Lisboa.

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

Todos da Cruz & Filhos, Ltd.ª — Madziras. — Praia do Ribatejo.

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

Med'cos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Armando Narciso — P. dos Restauradores, 49, 1.º — Lisboa.

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

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

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

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

Marcas e Patentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

O Marechal Gomes da Costa

e o II aniversário da sua morte

(Continuação da página 496)

Depois da revista olhava aquelle magestoso Bosque que sempre nos foi misterioso e onde misteriosamente tudo ali desaparecia com um olhar firme de quem queria d'ali qualquer coisa e quebrava finalmente com um sorriso ironico como quem denunciava o desejo d'um «raid» na futura noite.

O quanto Elle gostava das ofertas espontaneas dos graduados para os assaltos traiçoeiros que a metralha desfia sepultando aqueles que desgraçadamente tinham de nos acompanhar!

Por algumas vezes me falou em aventuras para os quaes me não oferecia não por medo mas sim receio, pois já havia sido escaldado com uma patrulha que me foi dizimada pelo «boche».

Quem me dera agora poder dizer-lhe baixinho ao ouvido, que estava pronto a oferecer-me para um «raid», para vêr brilhar de alegria, aqueles olhos vigorosos, cheios d'alma e de luz, aquela mascara raiada de golpes das estrondosas campanhas da Africa e da Flandres, e ouvir aquella voz de comando que energica e valente era doirada de bondade de ternura e de emoção.

Dois anos vão passados sobre a morte dessa Gloria Nacional, dessa brilhante figura que conquistou os galões combatendo «en front» e não anichado nos palacetes, nos «Es. amine» ou em casas particulares.

Uma das homenagens que presto ao glorioso Marechal é a transcrição de um livro de Ferreira do Amaral «A Mentira da Flandres»:

Uma Avê-Maria

(Humbe, 26 de Setembro de 1904)

Nas imediações do forte de Humbe ia-se proceder ao funeral de dois officiaes e de duas dezenas de soldados, todos mortos em combate na manhã de 25 de setembro de 1904.

Estavamos no dia seguinte áquella em que um destacamento do comando do capitão de artilharia Pinto d'Almeida tinha perdido em combate mais de metade do seu efectivo.

Nêsse combate, ao escassearem as munições, tinha-se tentado em duas cargas impetuosas dominar o genio do Cuamati, mas os esforços desesperados dessa gente portuguesa tinham sido infrutiferos e o epilogo fôra um horrivel e pavoroso massacre a quatro quilometros, se tanto, do Rio Cunene, na região do Cuamati.

O combate durou três quartos d'hora, seguindo-se depois o massacre.

Como iamós dizendo, procedia-se ao funeral de algumas victimas dêsse combate. Estavam abertos três covaes. Dois com as dimensões vulgares para os dois officiaes: o tenente de infantaria Luz Rodrigues e alferes Rodrigues, do quadro dos almoxarifes, como então se denominava o actual quadro auxiliar.

Quanto ao terceiro coval, era uma vala de alguns metros, onde as praças, ao lado umas das outras descansariam o ultimo dos sonos, entregando a carne aos vermes e os ossos definitivamente á terra.

Em frente a êsse improvisado cemiterio estavam debaixo de forma todas as forças que compunham os restos da columna da campanha de 1904 «Além Cunene».

Essa columna tinha-se constituido com forças coloniaes e o seu efectivo compunha-se das seguintes unidades:

Uma companhia do batalhão disciplinar d'Angola, Uma companhia europeia, Uma companhia indigena d'Angola (Lunda), Uma companhia indigena d'Angola (15.), Uma companhia indigena de Moçambique, Uma bateria mista de artilharia, Um esquadrão de dragões do Planalto, Uma secção de metralhadoras de marinha.

Porem, na tarde a que nos vimos referindo, a que estado estavam reduzidos os efectivos d'algumas unidades!

Era pavoroso observar a companhia dos disciplinaes reduzida a um pelotão!

A companhia europeia reduzida a metade do seu efectivo.

A bateria d'artilharia representada apenas por um grupo d'homens!

O esquadrão de dragões estava tambem reduzido a umas três duzias d'homens, se tanto!

Uma das companhias indigenas (a da Lunda) estava reduzida a dois pelotões.

Só as outras duas companhias indigenas estavam por assim dizer intactas!

Uma era a 15.ª d'Angola, a outra era a de Moçambique e essa estava *absolutamente* intacta.

Não tinha sido utilizada alem Cunene, embora fosse, como sempre são as companhias de Moçambique, uma unidade de tanto valor como uma companhia de soldados europeus aguerridos.

Lembro-me de que era seu comandante o capitão Remedios da Fonseca, a quem a politica mais tarde havia de passar á classe civil por se dizer ou provar que era hostil ao regimen republicano.

Da parte do comando d'esta columna havia uma certa relutância em utilizar forças estranhas á colonia e assim ficou durante esta campanha uma forte força de marinha estacionando inutilmente a umas centenas de quilómetros de distancia da zona de operações activas.

Do grupo de forças que estavam debaixo de forma e em frente dos covaes deviam fazer parte mais de 1500 homens e não estariam mais de 800.

O clima feroz, as balas do inimigo e o massacre da véspera, tinham, em menos de três meses (Julho, Agosto e Setembro) rapado e inutilizado o melhor de 700 homens.

Quanto a officiaes o quadro dos presentes era tão desolador como o das praças.

A artilharia estava comandada por um official apenas, um alferes!

A cavalaria tinha á sua frente só um capitão e um alferes.

A companhia dos disciplinaes apenas estava entregue ao comando de dois officiaes, o capitão e um alferes.

Na companhia europeia havia unicamente um capitão e um alferes.

Na companhia da Lunda faltavam um tenente e um alferes.

O comandante das forças tinha perdido o seu ajudante de campo que, como voluntario, pedira para comandar no combate de véspera as praças montadas do esquadrão do Planalto.

Mais officiaes faltavam e entre êsses estavam o capitão medico da armada Silveira e o tenente, tambem da nossa marinha de guerra, Faria Roby.

E' que nêsse combate morreram 16 dos 19 officiaes que comandavam e acompanhavam o destacamento, e dos três sobreviventes havia um gravemente ferido.

Dos dois sobreviventes válidos um era o alferes de cavalaria Vendeirinho, morto ha anos com um tiro de revolver por motivo de discussões politicas ou de cousa semelhante.

Seriam pois umas quatro ou cinco horas da tarde, talvez, quando se estava procedendo á triste cerimonia a que me venho referindo.

O que havia... para enterrar eram apenas aquêles que os camaradas tinham conseguido arrastar do local do combate até onde estacionava o resto da columna junto á margem esquerda do Cunene nesse dia 25.

Quanto ao resto das baixas, eram 285, ao todo, e... tinham lá ficado... Nunca mais voltaram!

Fazia parte dessa columna o capitão de infantaria Gomes da Costa que nela desempenhara até êsse dia as funções de comandante dos *Auxillares*, ou *Irregulares*, como lhe queiram chamar. Este cargo nas campanhas coloniaes é sempre arriscadissimo e ingrato.

O official comandante dos *Auxiliares* é pelos seus camaradas considerado uma creatura *sacrificada* sem remissão; mas a esta enorme *consideração* não correspondem as honras militares respectivas porque não tem *consideração* de comandante de unidade; é apenas considerado chefe de serviço!

A carne dos pretos seus subordinados é sempre considerada *carne sem valor official*, embora, e talvez por isso mesmo, seja destinada a cobrir de qualquer ataque de surpresa a *carne de 1.ª qualidade* dos que constituem as forças regulares d'essas colunas. Por vezes os *auxiliares*, no desempenho das suas funções *tacticas* (?) destacam da coluna, perdendo por horas e até ás vezes por dias a ligação com as forças da coluna.

No entanto só um official com predicados especiaes pode desempenhar com êxito taes funções. E' preciso que tenha uma longa permanência nas colonias, é necessario que tenha qualidades patentes de valor pessoal, é necessario ser uma creatura que se esqueça absolutamente de si para se lembrar só de todos os outros.

Como disse, nas colunas em Africa, êsse precioso elemento de cooperação é sempre, e apesar de tudo, considerado um *animal exotico*.

Como comanda uma *pretalhada* suja, cheia de cebo humano, esfarrapada, descalça, resumando *cattinga* e sem manobras formada e á voz da ordenança, é considerado também... *official indígena*.

Se á coluna escasseiam os viveres é êle que, sósinho com os seus *indigenas*, vai ao encontro do inimigo *roubar-lhe a tiro* (é o termo) os bois de que a coluna precisa, mas a coluna come a carne toda e os *auxiliares*, êsses... só ficam com as cabeças e os chifres para roerem.

Se a coluna *morre de sede*, é o comandante dos *auxiliares* que vai com os seus *colegas indigenas* á cáda dos logares onde possivelmente se encontre agua, é êle e os seus *indigenas* quem conduz a coluna até lá, mas chegados todos até junto das *cacimbas*, sitios onde ha agua, o comandante dos *auxiliares* vê os seus homens serem enxotados a sopapo, sóco, pontapé e coronhadas, como miseraveis reptis que pretendessem disputar o que é considerado só... dos outros!

A's vezes até succede, ao estabelecer contacto com o inimigo, êle, o *official indigena*, e os seus *colegas indigenas* verem cair nas suas proximidades balas de artilharia que são destinadas ao... inimigo!

Como ás vezes amigos e inimigos são só pretos e é só entre êles o tiroteio, não ha excepções!

O comandante dos *auxiliares*, sempre a cavallo, é ás vezes o unico branco entre os pretos. Tendo como arma de defesa pessoal por vezes uma carabina, por vezes uma pistola e um chicote de *cavalo marinho*, a ausência da rutilante espada tira-lhe todas as honras de official e comandante de tropas; é para todos os efeitos... *reles indigena*.

Dentro de um *quadrado* ninguém o toma a serio; de cada vez que sae do *quadrado* com a sua gente é considerado um homem *liquidado*; quando na coluna se ouve o tiroteio distante, da sua gente com o inimigo, solta-se um suspiro geral de *alívio* porque cada um adquire desde logo a certeza de que ainda dessa vez a coluna não será atacada de surpresa. Outras vezes todos na coluna rangem os dentes e afiam o paladar *fazendo dêlo*, por assim dizer, a um bom naco de carne fresca de boi. Outras vezes êsse tiroteio é indicio quasi certo de que o *official indigena* e a sua *gente indigena* encontraram a almejada agua que o inimigo defende a tiro!

Eis o que é o comandante dos *auxiliares* em Africa, eis as funções que desempenhava na coluna de 1904, "Alem Cunene" o capitão Gomes da Costa.

Os restos da expedição de 1904 estavam formados em linha de colunas das diferentes unidades, e representavam o que tinha sobrado de uma campanha que, tendo começado por ser alcunhada de simples passeio militar, acabára n'um

drama que não só abalou profundamente as familias que lá tinham os seus, mas ainda o paiz todo.

Estou em dizer que abalou mais o paiz do que em 9 d'Abril de 1918 quando da offensiva alemã.

Tratava-se, pois, de prestar a derradeira homenagem e as ultimas honras funebres aos sacrificados no altar do Dever. O comandante da coluna encarrega n'essa occasião o capitão Gomes da Costa de dizer duas palavras ás tropas, acerca do que se estava passando.

Então é que eu vi bem quanto êsse official tinha alma de verdadeiro soldado e, não só alma, mas também *hábito externo*!

Alto, forte, seco, pele enegrecida e requeimada por uma longa permanência nas colonias, olhos negros que nos momentos solenes chispavam com brilho intenso e desusado, a sua figura, n'esse momento, impressionou-me.

Já o conhecia de vista e de nome. Quando eu era ainda rapaz estive a banhos na Ericeira e aí o vi pela primeira vez; era êle então tenente e comandante da secção da Guarda Fiscal. Mais tarde, quando de um triste incidente havido na barra do nosso Tejo, em que foi levada para o meio do Oceano uma pequena embarcação com dois naufragos, que eram as victimas de um passeio divertido e regado a vinho, em um domingo da semana que ia começar, o tenente Gomes da Costa, em uma pequena embarcação, á vela e a rémos, procurou entre a Ericeira e o cabo da Roca, percorrendo o mar deserto, as duas victimas do fatal passeio.

Infelizmente as suas pesquisas resultaram infrutíferas, embora durassem muitas horas seguidas, incluindo nessas horas algumas da noite e da madrugada.

O seu nome, na época em que se passaram os acontecimentos que acabei de narrar, fazia parte dessa plíade de heroes e benemeritos da Patria como o foram Antonio Ennes, coronel Galhardo, Eduardo Costa, Freire d'Andrade, Paiva Couceiro, Mousinho d'Albuquerque, Sanches de Miranda, Diogo do Couto, medico da armada Amarel, Caldas Xavier e muitos outros que a fraca memória dos portugueses suprimiu já da *1.ª de gratidão* dos povos!

Esses benemeritos eram heroes porque não hesitavam em misturar o proprio sangue para afrontarem o inimigo comum.

A politica dos ultimos anos da monarchia e dos primeiros do regimen republicano lançou outra especie de heroes que misturam o proprio sangue é certo... mas é em lutas fraticidas que por vezes teem atingido a ferocidade de lutas selvagens; e ao glorificarem-se nessas lutas não percebem, vencidos e vencedores, que todos se enfraquecem!

Mas... não baralhemos assumos incompativeis...

O capitão Gomes da Costa, voltando-se então para as forças formadas em linha de colunas com frente aos covaes, descobriu-se, fitou as forças durante alguns segundos percorrendo-as com a vista e, numa voz sentida e solene ainda que vibrante, disse:

— «Senhores officiaes e sargentos!... Vamos prestar as nossas ultimas homenagens e despedidas áqueles dos nossos companheiros que, victimas dos mais sagrados deveres militares, caíram para sempre na luta de ha vinte e quatro horas!»

Calou-se uns momentos como que a medir as palavras que ia proferir e recomeceu, avançando para os soldados e mostrando os mortos com o gesto simultâneo dos braços que estendeu para os covaes, ao longo dos quaes estavam estendidas umas três dezenas de cadáveres.

— «Soldados!... O ideal, a consolação suprema e o ultimo desejo do soldado que não pôde vencer é uma baia inimiga na testa e um palmo de terra a cobrir para sempre!»

Depois, voltando costas ao fúnebre espectáculo das carnes esburacadas que começavam a apodrecer e bem de frente para as tropas, fitando em especial os officiaes, disse:

— «Meus senhores e camaradas!... O soldado não vence quando morre, mas sempre que pôde!... Se porém ao lutar cae vencido... ao morrer... só quer uma coisa!... Quer que o vinguem!»

Ao apontar então para os covaes, disse:

— «Não devemos esquecer os que morrem!... Por isso, áqueles que são religiosos e acreditam em Deus, eu peço que rezem uma Ave-Maria, por alma dos nossos bravos companheiros, que não puderam vencer!... e aos que não creem em Deus eu peço que por momentos, alguns apenas, entreguem o seu pensamento á memoria dos que estamos vendo, pela ultima vez!»

Ao acabar a ultima frase, punha um joelho em terra e, um pouco curvado, esteve uns momentos com a cabeça descoberta.

A coluna ajoelhou toda instintivamente e, ao levantarem-se, todos os soldados das unidades europeias tinham os olhos rasos d'agua e alguns choravam convulsivamente.

Que dizem a isto os livres-pensadores, que *trincam e mastigam* os santos, sempre que sabem que ninguém lhes faz mal, nem mesmo os proprios santos?

Naturalmente esses *valentões* acabam também por chorar á força de rir! Etc..



V I Z E U

VIZIU Vista parcial

QUEM hoje chegar a Vizeu, pelo caminho de ferro, ou pelas estradas que lhe dão acesso, não pôde reter um movimento de espanto, de admiração, ao deparar-se-lhe o espectáculo surpreendente do seu panorama.

Vizeu é uma das cidades mais progressivas, senão a mais progressiva que têm Portugal.

Ao lado da vetusta Sé; monumento maravilhoso pelo traço da sua edificação; cheio de beleza evocadora das mais belas tradições, têm o seu hospital, monumento de bondade, de ternura pelos que sofrem e precisam arri-
mo na desgraça.

O carácter do beirão, forte, audacioso, cheio de rude franqueza que encobre a mais afectiva sensibilidade, traduz-se na delicadeza do rendilhado do seu granito; nos monumentos que as gerações acumularam uma inteligente harmonia.

A Sé, externamente impõe-se-nos pela arrogância das suas linhas, pela solidés das suas muralhas, pela força da sua estrutura.

Internamente, a audácia das suas abóbadas que ner-

vuras delicadas sustentam, lá muito no alto, na meia luz indecisa tão suave que nos convida à oração; internamente, o seu património artístico não têm par.

Vizeu, teve a felicidade de assentar numa ridente colina de granito que lhe permitiu admirável material para as suas construções que desafiam os séculos com sereno desdem.

E teve a felicidade de possuir o animador, o homem de acção que é o Capitão Almeida Moreira, que conseguiu à sua imensa ilustração aliar uma espantosa actividade, coroada pela mais requintada sensibilidade artística.

A cidade velha, sagrada pelos séculos ficou enquadra-
da pela cidade nova que a enlaçou com formosíssima grinalda de artísticas casas novas.

Para qualquer sítio que nos voltemos, apresenta-se-nos maravilhoso cenário.

Na Praça da República, de qualquer dos seus pontos há um delicado cenário, cheio de luz e de cor, onde se desenvolve a mais moderna actividade.

A sala de visitas de Vizeu, é o seu Rossio adorável de equilíbrio e de bem estar.

A igreja de S. Francisco, com o seu atrio elegante, domina um dos seus lados, destacando-se no fundo azul do céu num monte de elegantes linhas; o edificio do Banco de Portugal é imponente e belo; por toda a parte há detalhes que nos prendem a atenção; desde a pequena fonte com seus bancos azulejados, à glorieta de Tomás Ribeiro aos lindos «paneaux» de azulejos reproduzindo costumes beirões; por toda a parte se sente a vida, a ância de perfeição que brota da abençoada terra de Viriato, o lendário general lusitano, o grande génio da guerra que fez frente ao poderio quasi invencível de Roma.

O Museu de Grão Vasco, criação quasi inacreditável de Almeida Moreira, tem o quadro de Vasco Fernandes, O Calvário, que só por si daria renome a um museu; é tal o movimento e vida que têm as figuras, especialmente as dos judeus, que largo tempo foram anavilhados pelos ingênuos cristãos que sentiam, ao contemplá-lo, a maldade dos crucifadores de Cristo.

A composição e movimento desse calvário não têm descrição possível. E como se não bastasse a Vizeu o atractivo do seu museu, tem na Feira Franca a exposição de todas as actividades das Beiras que são vastas.

Vizen é terra ideal para se viver. Tem bons ares; as gentes acolhedoras; com um carinho, com um culto digno de ser imitado, pela sua terra que dia a dia se torna mais digna de ser visitada; que, dia a dia a transforma numa grande cidade.

Vale a pena visitar Vizeu; é um exemplo de amor pela sua terra que dão os visienses; é um grande centro de comércio; é um honroso hino ao trabalho inteligente e sã.

GARAGE LOPES

VIZEU-PORTUGAL

AGENCIA

TELE (gramas): - Garage Lopes
(fones): - N.º 30

AUTOMOVEIS CAMIONETES

Officinas, etc. - Cabines - Vulcanisações - Acessórios, etc.



O NOVO OPEL 6

oferece luxo e economia

O Opel 6 é construído na Europa - pela mais importante fábrica - segundo a técnica americana e com os recursos de produção e de organização da General Motors.

AGENTES EM VIZEU

EMPRESA VISENSE DE AUTOMOVEIS, LTD.ª

"STAND AVENIDA"

AVENIDA ALBERTO SAMPAIO
VIZEU

Armazens da Rua da Paz

de Julio Francisco da Silva

Completo sortido em mobílias

Revendedor dos Candieiros VACUUM

Telefone N.º 62

VIZEU

Estação de Serviço da Beira

Lubrificação a alta pressão

Reconstrução de pneumáticos e camaras de ar
Óleos Gargoyle-Mobiloil - Gazolina, Auto-Gaso

Carga de bateria - Serviço de ar seco e filtrado

RUA DA PAZ

TELEFONE 204

VIZEU

GRANDE HOTEL AVENIDA

Proprietario e gerente

João de Matos

RUA MIGUEL BOMBARDA (Frente ao Rossio)

VIZEU

Recomendado pelo Automóvel Club de Portugal

Conforto e preços moderados

Leitaria PETIT BIJOU

Fundada
em 1915

Leite, chá, café e cacau - Lanches a toda a hora de Fiambre, Lombo de porco assado, Salame, Queijo da serra e flamengo - Recomenda-se pelo seu serviço e LIMPEZA sendo no seu genero o mais bem frequentado das Beiras

Rua Formosa, 55 - VIZEU

Hotel Portugal

PROPRIETARIO

José Casimiro d'Almeida

Um dos melhores hotéis de VIZEU

MANUEL ALMEIDA LOPES

- CONSTRUTOR CIVIL -

Com Fábrica Construtora Visiense, em Vizeu - Serração, moagem e carpintaria - Fábrica Cerâmica, em Oliveira Barreiro, denominada a «Luzitana» - Encarrega-se de toda e qualquer construção.

Vizeu

Ecoss e comentarios

A eleição presidencial em Madrid

Em Outubro d'este ano, num almoço oficial um dos elementos de maior preponderância dentro da nova república, e na altura dos vinhos finos, disse que, felizmente tinham acabado as palhaçadas dos «coches» reais e os cortejos com os estádões enormes que representavam uma afronta ao povo espanhol.

Apoiados não faltaram, vivas, morras, etc., — o costume.

Pois agora a comitiva presidencial utilisou, para a eleição presidencial de Alcalá Zamora, as carruagens que serviram á familia real.

O ministro da fazenda, sr. Prieto, disse que para a eleição presidencial era necessário utilizar, para a comitiva, três carruagens á «Daumont» e quatro «landeaux» reais, com postilhões e correios a cavalo.

A porta do Congresso, segundo diz a imprensa espanhola, lá estava armado o docel real que era uso servir no tempo da monarchia para inauguração das côrtes.

Segundo um telegrama para a imprensa portuguesa o Nuncio foi quem fez o discurso de cumprimentos do Corpo Diplomático ao Chefe do Estado.

Tudo fogo de vistas... á excepção dos 11 contos diários que ganha o novo presidente.

Os papeleiros

Com o título de «nova ofensiva» publicava o jornal «O Século» o seguinte.

Apesar dos tremendos direitos alfandegários que incidem sobre o papel estrangeiro, não estão satisfeitos os papeleiros portugueses. E' o que se depreende da conferência que acabam de realizar com o sr. ministro do Comércio, a quem foram pedir a adopção de várias medidas, tendentes a proteger a sua industria. E' de calcular o que essas medidas sejam: pautas mais elevadas, barreiras alfandegárias mais altas e espessas, como se as diferenças cambiais que neste momento incidem sobre o custo do papel estrangeiro não representassem já, só por si, uma protecção elevadíssima e, em muitos casos, incomportável.

Dir-se-á que se o papel exótico subiu de preço, por virtude do agravamento do câmbio, outrotanto succedeu com as matérias primas, destinadas ao fabrico do papel, que também vêm de fóra. A isso objectaremos que há que levar em linha de conta o custo da mão de obra, que em Portugal é irrisório, o que não impede que o papel nacional atinja preços fantásticos. O que quer a indútria papeleira? Se está nos seus intuitos aniquilar de vez as indústrias gráficas, temos de reconhecer que já pouco falta para conseguir esse seu *patriotic* objectivo. Já não se editam livros e as revistas nacionais desapareceram, substituídas pelas estrangeiras, indiscutivelmente muito superiores, as quais entram no País sem pagarem direitos. Dai ao resto, vai um passo. Pretendem os papeleiros portugueses dá-lo desta feita? Tudo indica que sim, dada a desenvoltura com que reclamam medidas que lhe permitam continuar vivendo a vida ficticia que têm vivido até aqui.

A situação dos industriaes do papel perante as indústrias gráficas está-se parecendo muito com a do cavalo do inglês. Assim, se uma dia a industria papeleira se considerar satisfeita, o que será difícil por ser insaciável, tudo indica que neste momento morrerá por falta de mercado, por ninguém lhe poder consumir os produtos, mais caro do que o próprio ouro. É para essa situação que se caminha?

Bastam vezes temos aqui falado da série de embaraços que os manufactores de papel em Portugal, com o rótulo de «Protecção á Industria Nacional» têm arranjado á importação de papel estrangeiro e depois de conseguirem aumento de tarifas alfandegárias para o importe do referido papel aumentaram em 40 %, de cada vez, o custo de papel nacional.

Por exemplo o papel com que é feita esta revista custou, livre de direitos alfandegários 43\$60, vendendo-se cá em Portugal o mesmo papel a 78\$60.

Conseguiram os protectores da industria nacional que aumentassem os direitos alfandegários no importe de papel a tal

ponto que é impossível importá-lo e depois da cama feita, aumentaram o papel ainda mais, custando hoje para cima de 100 escudos.

Grandes patriotas e protectores da *Industria Nacional*.

Mortos da Guerra

O Ministerio da Guerra mandou expedir por ordem do respectivo ministro, circulares a todas as unidades militares com o seguinte teor:

«Considerando que em quasi todas as localidades que têm guarnição militar existem já monumentos aos mortos da Grande Guerra;

Atendendo ao alto significado moral que tais padrões representam e, consequentemente, a veneração e respeito que lhe são devidos por todos os cidadãos portugueses e, especialmente, pelos militares;

Tornando de imperiosa necessidade mostrar aos nossos vindos:ros a magnitude de abnegação e do sacrificio dos mortos gloriosos dessa luta sangrenta e mundial que tantas vidas tombou ao serviço da Pátria para manterem intactos a honra do seu nome e o patrimonio legado pelos nossos maiores; e

Considerando ainda que tais monumentos bem merecem as devidas manifestações do mais profundo respeito e a exteriorização constante do preito piedoso do nosso sentir:

Determina Sua Ex.^a o ministro da Guerra que todos os militares isolados, bem como as forças, lhe prestem continencia devida.»

Até que enfim são prestadas honras militares aos mortos da guerra que tem o seu simbolo nas cidades, vilas e nas pequenas aldeias dos portugueses.

Foi uma medida acertada que muito honra o exercito e o povo portuguez.

Gralhas

O numero passado, principalmente nesta secção, veio cheio de gralhas, o que bastante nos incomoda o que pedimos desculpa aos nossos leitores não prometendo que ellas novamente apareçam porque a «gralha» acompanha-nos eternamente.

Energia electrica

Não contentes com a cambalhota que nos arranjaram para o aumento da energia electrica que, pagamos com lingua de palmo, apesar da campanha da luz feia por parte do comercio da capital, campanha essa, que, como todas, ficou em aguas de bacalhau, novamente se preparavam para um novo assalto.

Felizmente que altas entidades não consentiram em tamanho assalto.



A INAUGURAÇÃO DA LINHA FERREA DA SENHORA DA HORA A TROFA SÓ SE EFECTUA A 8, 9 E 10 DE JANEIRO DO PROXIMO ANO

No ultimo numero desta Revista informavamos que a inauguração da linha ferrea da Senhora da Hora á Trofa, Tunel da Trindade e obras do Porto de Leixões se realisava nos dias 20 a 22 do corrente, o que não é possível fazer-se em virtude de n'esses dias, não ser possível a varias autoridades assistir aos festejos que o Porto prepara para as inaugurações.

Sabemos no entanto que, não havendo motivo de força maior, os mesmos ficaram transferidos para os dias 8, 9 e 10 de Janeiro do proximo ano, devendo assistir a todos os actos o sr. Presidente da Republica e varios ministros, assim como todas as autoridades do Porto que para isso foram convidadas.

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMIÇO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 2 0524

LISBOA



AÇOREANO NA GRANDE GUERRA.

POR

CARLOS D'ORNELLAS

ENCONTRA-SE Á VENDA EM TODAS
AS LIVRARIAS

ALFAIATES

OLD ENGLAND

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

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES

CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
FATOS PARA CRIANÇAS

DESCONTO 5% AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE

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

LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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

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

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

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

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilómetros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilómetros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES, 150, 1.º — LISBOA

Produção, transporte e distribuição
:: :: de energia eléctrica :: ::

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

HOTEIS

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAIVEM
(FUNDADA EM 1850)

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

Lisboa: 126, R. da Prata, 132 Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOATomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara
LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

Dr. Armando Narciso

Praça dos Restauradores, 48, 1.º—LISBOA

NAVEGAÇÃO

Royal Mail Steam Packet Company

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



Nos preços das passagens incluye-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas—Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa JAMES RAWES & C.º

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

No Porto TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

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

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SECA, 7, 1.º—Lisboa

Telefone (P B X) 2 0158

PATENTES E MARCAS

PATENTES Y MARCAS

Para su obtención en España y en la Oficina Internacional de Berne (Suiza)

DIRIGIRSE A

The Union

Agencia fundada en 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Profesor Mercantil y Agente Oficial de la Propiedad Industrial

MADRID (España)—Barquillo, 18—Teléfono, 19329—Apartado 137

Si desea vender o comprar en España, anúnciese en la Revista "THE UNION". Cada uno de sus números constituye el repertorio más numeroso y más útil de importadores y Exportadores españoles. (Solicite un ejemplar que remitiremos gratis).

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades.

:: rivalizando com as dos fabricantes ::

:: :: inglezes, allemães, e outros :: ::

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

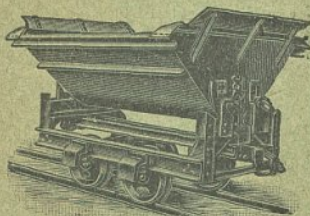


Material DECAUVILLE

KRUPP

Carris de todos os pesos e perfis
: : : correntes : : :

Agulhas e croximas com comprimentos,
raios, angulos e bitolas desejadas



Wagonetas de todas as especies,
carros para cana, troncos, etc.
Locomotivas a vapor, e com motores,
e qualquer outro material fixo e
rolante para linhas Decauville

DIRIJAM-SE A'

Agencia KRUPP

CUDELL & WELTZIEN, LIMITADA

LISBOA — AVENIDA DA LIBERDADE, 3, 1.º

Telefone 2 3938

Telegramas KRUPPAGENT



COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

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

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.
ANGOLA	8315 "
QUANZA	6639 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "
MOÇAMBIQUE	5771 "
AFRICA	5491 "
PEDRO GOMES	5471 "

Vapores

LUABO	1385 ton.
CHINDE	1382 "
IBO	884 "
AMBRIZ	858 "
SAVE	890 "

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

Vapores de carga

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

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

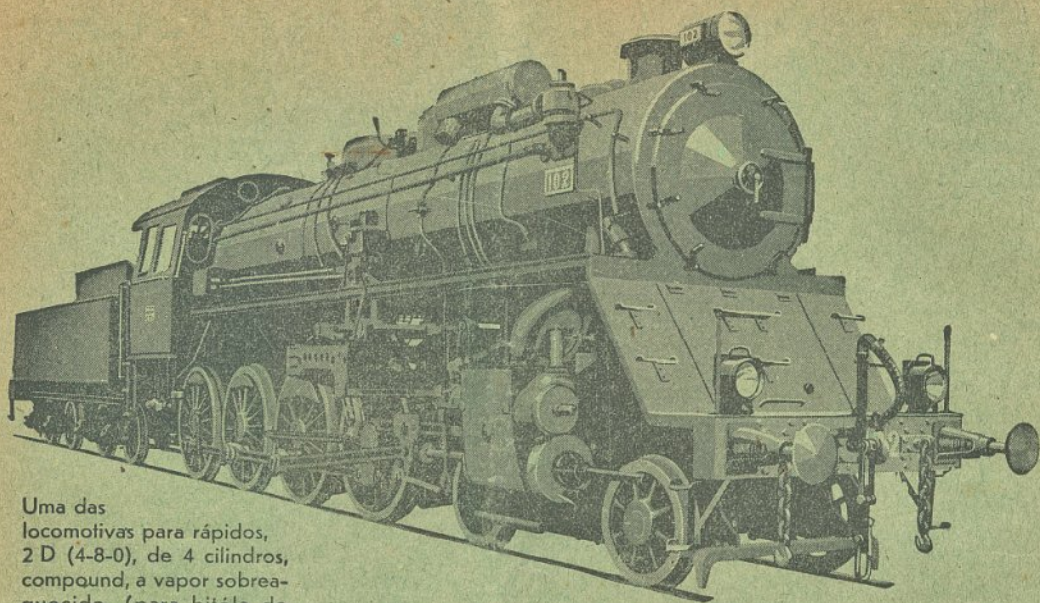
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando
aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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

Telefones: — Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

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



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio século

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA