

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

Manufacture de Tissus et Treillages Métalliques

Usines Guilbert

Meirelbeke

Belgique

Teias e redes metálicas de todos os generos em
cobre, latão, galvanizadas e pintadas. As mais
perfeitas e mais acreditadas em toda a Europa.
Executa-se qualquer pedido de malhas especiais.

**PREFERIR SEMPRE
AS REDES E TEIAS**

GUILBERT

Agentes gerais para Portugal

BELLO & BRAVO

RUA DOS FANQUEIROS, 122 TELEFONE 2 5141

LISBOA

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

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

FROTA DA COMPANHIA

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

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

Vapores de carga

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

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

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

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

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

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

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

O Açoreano na Grande Guerra

Por CARLOS D'ORNELLAS

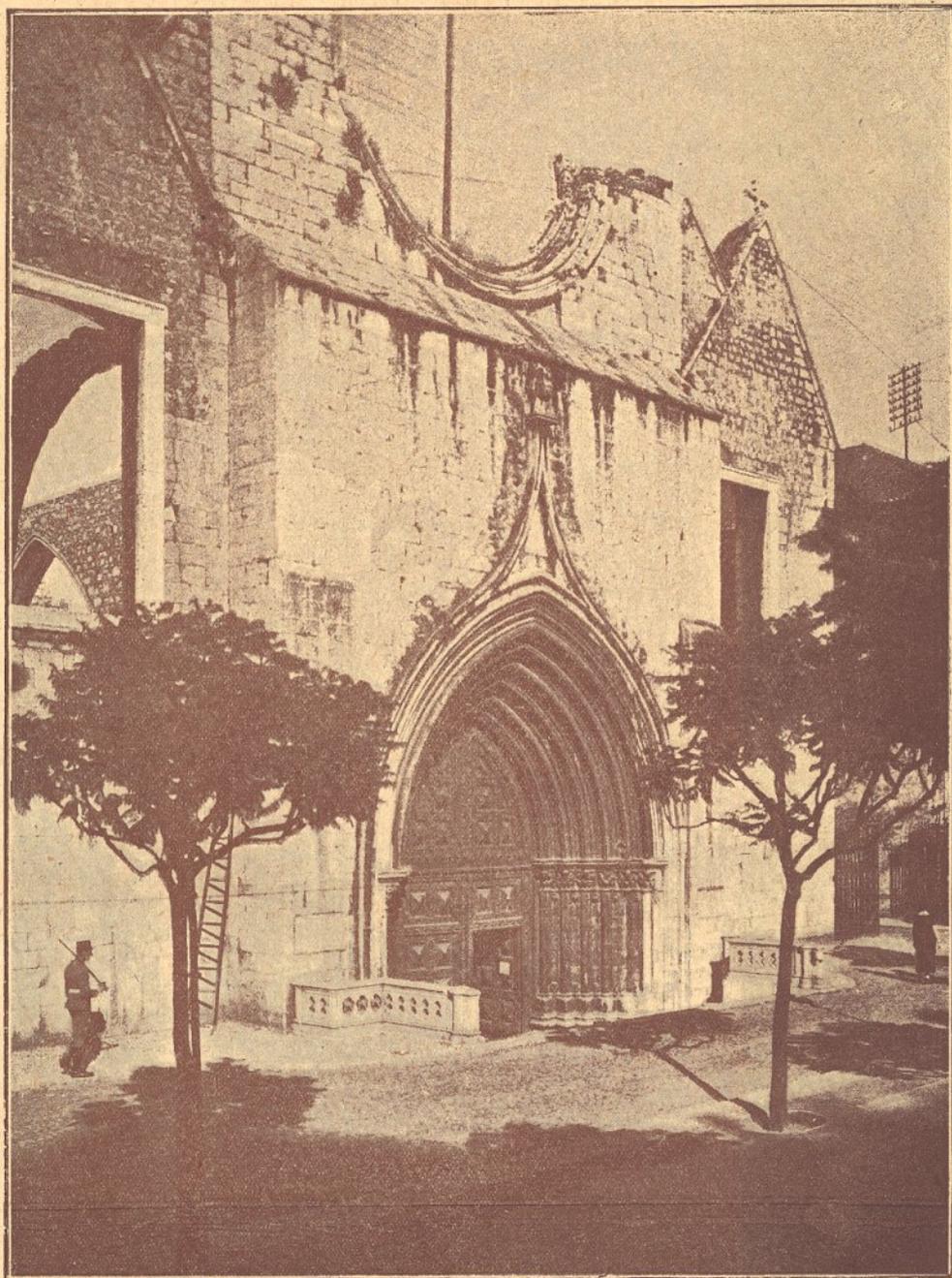
A venda em todas as livrarias de Lisboa

— E NA —

Redacção da REVISTA INSULAR E DE TURISMO — Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA

RECOMENDADA PELA





Lisboa — Museu do Carmo

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. Luís, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O :

Museu Arqueologico do Carmo. — Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — O Fundo Especial e o D. N.º 20.618, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Nova estação do Sul e Sueste. — Linhas estrangeiras. — Paiva Couceiro, por JULIO DA COSTA PINTO. — Ha quarenta anos. — Reliquias gloriosas, por CARLOS D'ORNELLAS. — Os transportes em Caminho de Ferro na Guerra, por DUARTE DA COSTA PEREIRA. — «O Estado e os Caminhos de Ferro» — Navegação. — Ecos e comentários, por SABEL. — Viana do Castelo. — Parte Oficial. — Linhas portuguesas. — Mapas e Plantas. — Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

1932

ANO XLV

16 DE JANEIRO

NUMERO 1058

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

Museu Arqueológico do Carmo

Nas ruínas da igreja erigida em em 1389 pelo glorioso condestável Nuno Alvares Pereira, em cumprimento dum voto feito, segundo uns, na batalha de Aljubarrota, e segundo outros, na de Valverde.

Duas vezes a construção ruiu antes de completa, sendo preciso outras tantas reforçar-lhe os alicerces. Consta que o condestável ao saber do segundo desabamento, exclamou que, se fôsse necessário, construiria a igreja de bronze. Segundo uma crónica do tempo, os operários que trabalharam na construção ganhavam, os mestres, 30, os oficiais, 13, e os serventes, 10 réis.

O alqueire do trigo custava 5 réis.

O interior, amplo e magestoso, tinha 72^m de compr. por 22 de larg. e 24,60 de altura em três naves, divididas por arcos ogivais, assentes em elegantes colunas. O terramoto de 1755 destruiu toda a igreja de que apenas ficaram as ruínas. Junto ao templo existia um convento, onde nos últimos anos da sua vida memorável Nuno Alvares viveu humildemente, tendo antes doado todos os seus bens. Quando saía do recolhimento da sua cela era a pedir esmola para os pobres.

**PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO**

Portugal (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
África ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Linha da Boa Vista á Trindade

De harmonia com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, o sr. ministro do Comercio assinou uma portaria aprovando o projecto de substituição do revestimento de alvenaria para o tunel da Lapa, na linha da Boa Vista á Trindade, por revestimento de beton, conforme o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, devendo na sua execução ser tida em atenção as observações feitas pelo mesmo Conselho, sob as clausulas do despacho ministerial exarado no respectivo parecer.

Essa autorização é concedida desde que da substituição proposta não resulte maior encargo para o Fundo Especirl dos Camiuhos de Ferro.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone **P B X 2 0158**

DIRECÇÃO 2 7520

O FUNDO ESPECIAL E O D. N.º 20.618

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

DEl conta, no numero anterior, do importante decreto n.º 20.618 de 4 de dezembro ultimo, pelo qual se procura melhorar os antigos Caminhos de Ferro do Estado, não só fazendo nas linhas em exploração importantes obras, como concluindo os troços complementares em construção, tanto na rede do Sul e Sueste, como na do Minho e Douro. Autorisa-se para isso um emprestimo de 100.000 contos em quatro prestações de 30.000, 25.000, 25.000 e 20.000 de 1931-1932 a 1934-1935, a que se juntarão mais 40.000 contos em 1935-1936 e 1936-1937.

Os encargos dos primeiros quatro anos economicos juntam-se ao capital, de modo que o fundo especial de caminhos de ferro só suporta os encargos da operação a partir de 1935-1936.

Para cabal conhecimento do diploma, que vou analisar importa reproduzi-lo na integra.

Decreto n.º 20.610

Os caminhos de ferro do Estado, cuja exploração se encontra hoje arrendada a três empresas ferroviárias, necessita de obras urgentes e melhoramentos inadiáveis, cujos encargos, nos termos dos respectivos contractos, devem ser custeados pelo Fundo especial de caminhos de ferro.

Alguma cousa tem feito o Estado em beneficio das referidas linhas, bastando dizer-se que o Fundo especial de caminhos de ferro, despendeu já, desde 11 de Maio de 1927 até agora, com obras complementares, renovação de via e de pontes e material circulante destinado às suas linhas, importância superior a 40.000 contos.

Importa porém effectuar ainda outros melhoramentos, relativos em especial à segurança da circulação, que implicam um dispêndio de avultadas quantias.

A construção de casas de habitação para o pessoal das linhas do Estado, na sua maioria mal alojado ou mesmo sem alojamento, mereceu a especial atenção do Govêrno, que lhe destina a importância de 7.500 contos de subsidio que pelo presente decreto é estabelecido para a execução de melhoramentos, nas referidas linhas.

Por outro lado constituem também encargo do mesmo Fundo as obras de construção de novas linhas, às quais se tem dado um desenvolvimento bastante apreciavel nos ultimos quatro anos.

Executadas segundo um plano elaborado pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e aprovado pela comissão administrativa do Fundo Especial, é mester que se lhes procure dar ainda um maior impulso, a fim de que se possam concluir rapidamente todas as linhas actualmente em construção, valorizando-as pela sua abertura à exploração, podendo então continuar metódicamente a construção das linhas que fazem parte do plano da rede ferroviária sem v dispersão, em geral pouco

reprodutiva, de verbas relativamente insignificantes na construção simultânea de numerosas linhas.

Uns e outros encargos (melhoramentos nas linhas do Estado e construções de novas linhas) são porém incomportáveis nas receitas normais do Fundo especial, das quais uma parte se encontra já comprometida com diversos outros encargos que atingem a importância anual de 9.000 contos.

Para evitar os prejuizos incalculáveis que resultariam da paralisação das referidas obras, e ainda para atenuar a crise de trabalho que últimamente se tem accentuado no nosso País, resolveu o Govêrno orientar o seu programa ferroviário por forma a conseguirem-se os objectivos acima indicados (realização dos melhoramentos mais urgentes nas linhas do Estado e conclusão das linhas actualmente em construção) em prazos de tempo relativamente curtos, quatro e seis anos respectivamente.

Para a solução do problema, orientado por esta forma, necessário se torna habilitar o Fundo especial de caminhos de ferro com os recursos indispensáveis para ocorrer às despesas a effectuar com aqueles trabalhos.

No presente decreto se concretizam as medidas que se julga conveniente tomar para esse fim, e que resultam de minucioso estudo a que se procedeu sobre o assunto.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.551, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º É o Governo autorizado a inscrever no orçamento do Ministerio do Comercio e Comunicações, como subsidio ao Fundo especial de caminhos de ferro, até a soma de 100.000 contos, para a execução de obras e melhoramentos indispensaveis nas linhas férreas do Estado que constituiriam objecto de contracto de arrendamento de 11 de Março de 1927.

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

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

1931-1932.	50 000.000\$00
1932-1935	25.000.000\$00
1933-1934.	25.000.000\$00
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 económico importância superior a que no artigo precedente lhe está attribuida, salvo o caso em que no ano económico anterior não tenha sido applicada toda a dotação orçamental, cujo saldo acrescerá então a dotação do ano que a este se seguir.

Art. 4.º É o Govêrno autorizado a obter por meio de emprestimo as quantias á que se refere o artigo 1.º deste decreto, devendo os respectivos encargos nos anos economicos de

1931-1932 a 1954-1955 ser acrescidos á importancia do mesmo emprestimo.

Art. 5.º O juro e a amortização dêste 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 1954-1955 as despesas com as citadas obras e melhoramentos serão custeadas exclusivamente pelo subsidio concedido nos termos dos artigos 1.º e 2.º dêste decreto, applicando-se as importâncias livres dos orçamentos do Fundo especial dos caminhos de ferro relativas aos citados anos economicos á intensificação dos trabalhos nas linhas novas já em construção.

§ único. 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 empréstimo de que trata o artigo 4.º deste decreto.

Art. 8.º Nos dois primeiros anos serão executadas de preferência as obras em que haja de empregar-se o maximo de trabalho e material nacional.

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

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

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da Republica, em 4 de Dezembro de 1931.—Antonio Oscar de Fragoso Carmona — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — Mario Pais de Sousa — José de Almeida Eusébio — Antonio de Oliveira Salazar — Antonio Lopes Mateus — Luiz Antonio de Magalhães Correia — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

As quantias que em cada ano fiquem *livres* serão applicadas á construção dos troços referidos e que enumerei no mencionado artigo.

Destes preceitos tem-se querido inferir que durante largos anos nenhum troço de linha ferrea, alem dos que estão em construção, poderá ser construido.

E' preciso dissipar esse erro, esclarecendo a situação. Para isso vou desenvolver o calculo sumario feito em 1 do corrente, de modo que se contrastem afirmações erroneas feitas a tal respeito.

O fundo especial era dotado com 30.000 contos anuaes. Na corrente gerencia foi essa dotação reduzida a 27.000 contos para facilidade do equilibrio do orçamento e não é de esperar que nestes anos mais proximos seja aumentada.

Ha apenas receitas novas que vão derivar da abertura dos troços em construção e que não são despiciendas, pois representam 82% da respectiva receita bruta.

E' pois razoavel encontra-la com os encargos do troço de que provenham.

Súporei, no calculo a que vou proceder, que os emprestimos são feitas ao juro de 7% com a amortização em 40, o que dá logar á anuidade de 0,075. Se fôr a 6 1/2% por 35 anos, como o emprestimo

de consolidação, a anuidade será de 0,07306, pouco inferior portanto.

Os encargos actuaes do fundo especial são :

Direcção Geral e Delegação nos C. F. E.	3.400
Encargos de emprestimos	3.600
Total	7.000
Garantias de juro do Norte de Portugal ; troços em construção : (Trofa á Senhora da Hora, Boa Vista á Trindade e Povia a Fão, liquidos do imposto e da receita liquida) e outras	3.000
Total	10.000
Disponibilidades do fundo	17.000

Deve-se notar que as garantias do Norte só se tornam integralmente efectivas dentro de dois anos.

Vejamos agora os encargos do emprestimo, em contos, que em 1931-1932 se reduzem apenas a um semestre :

1931-1932 — $\frac{1}{2}$ 30.000 \times 0,075	1.125
1932-1933 — 30.000 \times 0,075	2.250
25.000 \times >	1.875
1933-1934 — 80.000 \times 0,075	6.000
1934-1935 — 100.000 \times >	7.500
Total	18.750

A partir de 1935-1936 o fundo especial suportará os encargos de 118.650 contos, cuja anuidade será 118.650 \times 0,75 = 8.900 contos.

Acrescerão a esse encargo os dos 40.000 contos emprestados nas duas gerencias seguintes, a saber :

1935-1936 — 20.000 \times 0,075	1.500
1936-1937 — 40.090 \times >	3.000

Total dos encargos de emprestimos a partir de 1936-1937, 11.900 contos: com que se devem encontrar impostos de novos troços, que computaremos em 400 contos apenas. Ficam 11.500, que, juntos aos 10.000 actuaes, representam 21.500 contos anuaes ou um saldo de 5.500 contos pelo menos a partir de 1935-1936.

Vejamos agora o que fica *livre* nas quatro gerencias até 1935-1936.

Em 1931-1932 nada mencionarei, pois a distribuição de fundos foi feita na devida altura.

1932-1933 27.000 — 10.000	17.000
1933-1934 > — >	17.000
1934-1935 > — >	17.000
1935-1936 > — >	7.000
1036-1937 > — >	5.500
	63.500
Empréstimo para construcções	40.000
	103.500

Ficam pois disponíveis, para concluir os troços em construção, 103.500 contos nos proximos futuros cinco anos economicos.

E' preciso não esquecer, porem, para decoro do Estado, compromissos formaes tomados por contratos ou promessas do contrato, a que me tenho referido por mais de uma vez e que importa recordar.

Por contrato de 6 de maio de 1927 foram concedidas as linhas com tracção electrica de Cacilhas a Sezimbra e Setubal, com garantia de anuidade, á Companhia Tejo-Oceano-Sado. Por contrato adicional de 2 de janeiro de 1930 foi reduzida a 7 1/2 % a taxa de juro e determinado o adiamento da tracção electrica, substituída provisoriamente por locomotivas Diesel ou equivalentes, modificando-se o projecto de modo que se suprimisse a maior parte das passagens de nivel. A Companhia fez rever o projecto e apresentou-o com o novo orçamento, que subiu a 61.690 contos, a que se juntariam 4.600 de juros intercalares.

Sugeriu o Governo a necessidade de diminuir o custo da linha pelo das expropriações, pelo adiamento da maior parte dos edificios das estações e pelo emprego de automotoras, *Michelines* ou *Ro-railer*. Sem consideravel redução de dispendio foi declarado impossivel o cumprimento do contrato por falta de disponibilidades do fundo especial.

Está procedendo a Companhia a essa revisão e espera reduzir o capital garantido na fase inicial a cerca de 44.000 contos, cujo encargo inicial, deduzidos os impostos e a receita liquida, não irá alem de 2.000 contos e só se tornará efectivo em 1934-1935. Desse ano economico a 1936-1937 inclusive, serão pois 6.000 contos a deduzir na soma das disponibilidades do fundo especial, o que reduz a 97.500 a quantia a aplicar á conclusão de troços, ou praticamente 100.000, pois ha saldo de 1931-1932 não incluido nos calculos.

Outros compromissos importa ainda mencionar.

Por decreto de 15 de novembro de 1926, foi concedida á Companhia Portuguesa para a construção e exploração de Caminhos de Ferro a linha de 1^m da estação de Aveiro a Cantanhede, classificada por D. n.º 12.682 da mesma data.

O D. n.º 18.190 de 28 de março de 1930, que aprovou o plano geral da rede ferroviaria, manteve nele aquela linha prolongada até Coimbra-B e incluiu-a na primeira fase do programa de construção.

O decreto de 1926 tornara a concessão definitiva da celebração do contrato, em que se fixassem as respectivas condições.

A Companhia declarou que aceitava as do D. n.º 13.829 de 17 de junho de 1927.

A celebração do contrato era, não facultativa, mas obrigatoria.

A Companhia julgou-se obrigada pela concessão que lhe fôra feita e fez elaborar o respectivo projecto, com 48 km. de extensão, orçados em 43.700 contos, incluindo avultada dotação de mate-

rial circulante para ocorrer ás necessidades das linhas em exploração agravadas pela abertura da nova linha.

O encargo respectivo, depois de encontrado com ele o imposto e a receita liquida, subiria, quando muito, a 3.500 contos, susceptivel ainda de redução ao maximo de 3.000 contos.

Deve-se ponderar que o tributo da nova linha va e aumentar a receita da antiga e portanto acelerar o reembolso dos adiantamentos por garantia de juro.

Assim pois, podemos fixar em 5.000 contos a soma dos encargos do Tejo-Oceano-Sado e da linha de Cantanhede, que tem largo cabimento no fundo especial e são obrigatorios para o Governo, que seguramente zela o decoro do Estado pela satisfação de compromissos tomados.

E' de esperar que no periodo que va e decorrer o fundo especial possa ser mais largamente dotado.

Não se deve, pois, afiançar com parcialidade manifesta, que não ha meio de honrar contratos e compromissos tomados. Muito se pode fazer, desde que haja largueza de vistas e renuncia ás demasias do *Estatismo* burocratico.

Nova estação do Sul e Sueste



Ainda não está definitivamente assente o dia em que será inaugurada a nova estação que vai substituir o velho casarão que no Terreiro do Paço acusa um efeito pessimo e cheio de miseria.

Linhas estrangeiras

Bélgica O governo d'êste país encomendou às fábricas nacionais, material ferroviário no valor de 106 milhões de francos, obra esta que dará trabalho a 11:000 operários desempregados.

Brasil O Estado de Pôrto Alegre abriu concurso para a construção de uma nova linha férrea, de Giruá a Porto Mauá.

A nova linha que seguirá o curso do rio Paraguaçu, atravessa uma das mais ricas regiões do Estado de Pôrto Alegre, que verá com o novo caminho de ferro a sua agricultura e pecuária desenvolver-se grandemente.

— Chegaram á Santa Maria e devem entrar brevemente em serviço, nos comboios nocturnos da linha de Porto Alegre, seis luxuosos carros Pullmann dotados de completas instalações de luz, ventilação e sanitarias, proporcionando todo o conforto que o passageiro pode exigir em viagem.

Os carros dormitorios são constituídos de camarins para duas e quatro camas, altas e baixas, podendo ficar duas completamente separadas em compartimento fechado.

A iluminação é farta e regulada á vontade dos passageiros.

Todos dispõem de agua corrente.

Espanha Para o estudo do tunel hispano-africano sob o estreito de Gibraltar, já foram designadas às pessoas que hão-de fazer parte da respectiva comissão.

França Os caminhos de ferro do Estado puzeram ao serviço 430 carruagens de construção inteiramente metálica com os quais esperam obter melhores resultados do que com os que até agora se tem empregado.

— Novas experiências com a automotora munida de pneumáticos, entre Deauville e Paris, deu o resultado de ter percorrido 221 quilómetros em duas e três minutos, isto é, uma vantagem de trinta e dois minutos sôbre os combóios mais rápidos.

Inglaterra Segundo uma estatística commercial inglesa, metade dos 3:000 milhões de litros de leite consumidos anualmente por êste país, são transportados em caminhos de ferro.

— O combóio de luxo Londres-Roma por Paris, a partir de 1 do corrente leva carruagens camas de 2.^a classe.

Polónia Com o fim de socorrer os desempregados, as tarifas ferroviárias d'êste país vão ser aumentados um por cento.

Allemanha Ao maior comprimento dos carris empregados nas vias ferreas corresponde, graças á consequente diminuição das trepidações, uma maior commodidade para os passageiros. Guiando-se por esta consideração, os Caminhos de Ferro Allemaes têm-se preocupado desde ha muitos annos em aplicar carris de grande comprimento nos trajectos onde é mais intenso o trafego de passageiros e muito especialmente as linhas mais frequentadas pelo grande expresso internacionaes.

A principio empregaram-se carris de 15 a 18 metros, estes ultimos nas pontes, tuneis e viaductos. Mais tarde — ha já bastantes annos — ensaiaram-se com grande exito os carris deste comprimento, mais de 3.800 kilometros de via. Contudo, não se dando por satisfeita com os excellentes resultados obtidos — todas as pessoas que tenham viajado pela Allemanha poderão attestar a excepcional suavidade da marcha dos comboios em comparação com outros paizes — a direcção dos Caminhos de Ferro Allemaes está actualmente levando a cabo ensaios com carris de 60 metros, obtidos por meio de soldadura autogenica de dois tramos de 30 metros cada um. Estes ensaios deram igualmente o resultado que delles se esperava, e em vista disso o uso dos carris de 60 metros será corrente de agora em diante na rede ferroviaria allemã.

— As obras de construcção do caminho de ferro subterraneo de Gesundbrunnen a Neukoelln, atravez Berlim, tinham sido confiadas á Sociedade A. E. G., antes da guerra; já estavam muito adeantadas, quanto a crise monetaria obrigou a referida sociedade a entregar a sua conclusão á Municipalidade de Berlim.

Faltava construir, então um trecho que devia ladear, a oeste, uma parte da linha do caminho de ferro do Reich, comprehendida entre as estações de Alexanderplatz e de Jannowitzbruecke. A Municipalidade de Berlim decidiu fazel-o passar pelo lado este desta linha, para que as mencionadas estações pudessem ser communs ás duas linhas. A realização deste projecto occasionou trabalhos muito importantes e de grande interesse tecnico, pelo facto da nova linha ter de atravessar o Sprea, por meio de um tunnel, e por baixo de uma ponte de alvenaria ali existente, a ponte de Jannowitz.

Esthonia Este paiz, que tem uma área de 47.558 kilometros quadrados, possui uma rede de caminhos de ferro com a extensão de 1.898 kilometros, assim distribuidos: via normal, 1.122 kilometros, via estreita 776.

Em 1918, o total da rede ferroviaria era de 1.387 kilometros, tendo-se construido de então para cá a linha de Perdan-Eidapere, 500 kilometros aproximadamente. Actualmente está em construcção a de Tartu-Petseri e no proximo ano começarão os trabalhos da linha de Rappel-Werder, já aprovada, mas ainda não adjudicada.

FIGURAS D'AFRICA

PAIVA COUCEIRO

Por JULIO DA COSTA PINTO

COUCEIRO é um nome que define uma época; é um nome que é uma synthese, que é um hymno á gloria, á bravura, ao patriotismo, a tudo o que é grande e alevantado.

Couceiro não foi apenas o bravo combatente de Marraqene e de Magul; não foi só o soldado heroico das campanhas da occupação militar, nesse periodo de renascimento colonial que tem como expoentes maximos — Mousinho d'Albuquerque e Antonio Enes.

Couceiro não foi só o homem que, num dado momento consubstanciou em si a reacção contra a estupidez crescente que tentou por todas as formas avassalar o subverter a nacionalidade num mar de crimes sem nome.

Couceiro, o lendario organisador da benefica reacção que desabrochou na nossa terra na maravilhosa ressurreição da vida municipal, foi mais do que um soldado, do que um symbolo da Honra e do Dever.

Couceiro foi tambem um consciante e previdente administrador.

O governo da provincia d'Angola, apenas durante dois annos, foi de tal ordem fecundo que, não ha forma de se poder querer apreciar a administração d'aquella nossa provincia sem se esbarrar a cada passo com a obra genial que foi a administração de Couceiro.

Ha vinte annos que esse Homem deixou de governar Angola; e a sua obra de animador foi tal, que não tornou á provincia d'Angola outro homem que o iguallasse; e ainda hoje o nome de Couceiro se repercute pelos mais reconditos desertos africanos.

A occupação dos districtos de Huila e do Bihé; do Congo, de Benguela e de Luanda, são paginas do seu

inconfundivel genio militar que honram qualquer nação.

O impulso dado aos caminhos de ferro de Mossamedes, de Benguela, do Lobito, do Golungo Alto e da Canhoca, são a demonstração da visão superior da administração colonial.

O carinho com que foram estudados os portos de Luanda e Ambriz; do Chiloango e do Lobito, da Bahía dos Tigres e de Porto Alexandre, é a afirmação vibrante da alta e superior comprehensão do problema economico da provincia d'Angola.

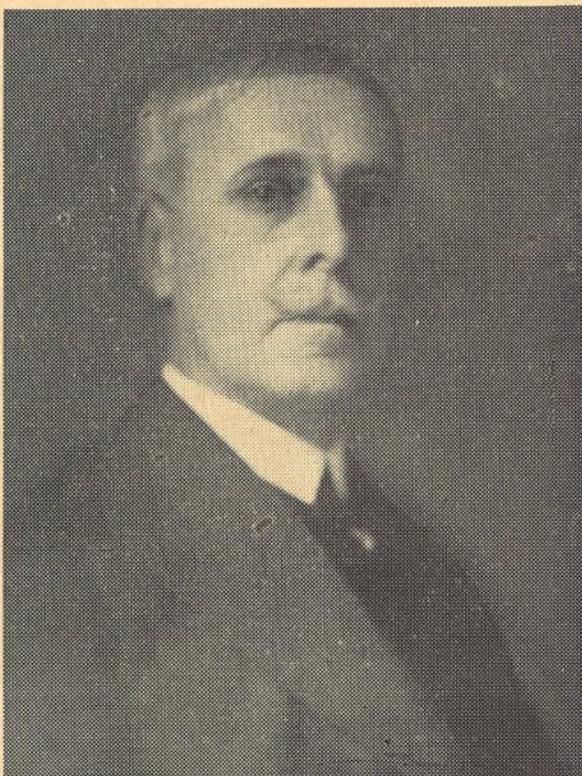
A maneira energica e persuasiva como se transformou a cultura da cana para fabrico da aguardente, nas fazendas de algodão e assucar, é a mais profunda manifestação do tacto administrativo de Couceiro; a demonstração da sua sagacidade para dirigir um grande imperio, dando uma lição proficua que não puderam ou não quizeram aproveitar os seus sucessores.

E como, se não bastassem tantas e tão complexas qualidades para

impôr Couceiro á admiração nacional, nem sequer lhe faltou a lenda a nimba-lo de extranho halo que mais faz resaltar a grandiosa figura do animador do nosso grande imperio colonial que, mais do que nunca precisamos conhecer bem para melhor o amar e comprehender.

Couceiro tem a sua vida tão intimamente ligada ao nosso patrimonio ultramarino, que não é possivel arranca-lo ao seu verdadeiro meio, o colonial.

E, enquanto houver provincia d'Angola, não poderá nunca deixar de se falar em Couceiro que ali deixou indelevelmente vincado o seu nome, a sua personalidade em todas as manifestações do trabalho colonial.



HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Janeiro de 1892

Os acontecimentos da Companhia Real

«Que de factos temos que relatar aos nossos leitores, que, para o fazer miudamente, não chegaria todo o nosso jornal!

Relatemo-l-os placida e simplesmente, deixando para o final as considerações que nos suggerem.

Como annunciámos, no dia 7 reuniu a assembléa geral d'esta companhia, presidida pelo vice-presidente o sr. Francisco da Silveira Vianna, sendo escrutinadores os srs. Carlos Maria Eugenio d'Almeida e Victorino Vaz, e secretario o sr. Diogo Patrone; estando presentes ou representados 107 accionistas com 19.971 acções e 445 votos.

O sr. Antonio Centeno, administrador, que anteriormente se havia occupado de varias negociações tendentes a regularisar a situação da companhia, mandou para a meza, em nome do conselho, um bem elaborado relatório expondo a situação, e as propostas que, com o accordo do conselho fiscal, aquelle conselho apresentava, segundo promettera nos annunciós.

Estas propostas resumem-se em :

1.^a A assembléa reconhece a obrigação de pagar todos os seus debitos, não só os que constituem divida fluctuante, mas os encargos das obrigações.

2.^a A assembléa ratifica todos os contractos celebrados com a Companhia Norte de Hespanha e Grand Central e resolve inscrever no seu passivo a annuidade de 900:000 francos, que se deriva d'aquelles convenios.

3.^a E' auctorizada a administração a fazer as operações necessarias para a emissão de bonds e outros titulos tendentes a obter recursos, com a expressa clausula de que os rendimentos liquidos da companhia serão applicados ao pagamento dos juros e amortisação das obrigações.

4.^a Nomeação de uma commissão composta de sete membros, sendo dois nomeados pelos crédores por divida fluctuante, dois pelos obrigacionistas, dois pelos accionistas, e um pelo conselho d'administração, para apreciarem as propostas acima e darem o seu parecer á assembléa.

5.^a Reforma de alguns artigos dos estatutos, não só para a redução do numero dos administradores, que será de 9, mas para que, junto ao conselho de administração, funcione uma commissão permanente dos portadores de obrigações, emquanto o respectivo serviço do coupon não estiver em dia.

Os encargos em 31 de dezembro de 1891, diz o relatório, eram de reis 5.042.671\$461; calculando que as receitas liquidas, pelo balancete até 30 de Setembro, atinjam 1.984.650\$065, ha um deficit do anno findo de 1.058 contos.

A divida fluctuante n'essa data era de	10.706.041\$643
A conta de devedores accusava um saldo de	4.778.745\$578
Liquido da conta credores	5.927.296\$265

Este relatório foi origem da discussão que se travou, e em que tomaram parte os srs. Franzini, Centeno, doutor Alves de Sá, condes de Magalhães e de Burnay, Reis Torgal, conselheiro Serpa, Marquez da Foz, Luciano Monteiro e outros accionistas, discussão que correu acalorada, elegendose por ultimo, a requerimento do sr. doutor Torgal,

uma commissão encarregada de tratar com os crédores, a qual ficou composta dos srs :

Dr. Antonio Centeno, Dr. Luciano Monteiro, Conde de Burnay, Conde de Magalhães, Marino Franzini, Dr. Alves de Sá, Adrião de Seixas, Gernaert, Dr. Campos d'Andrade, Feliciano Antonio d'Abreu, Dr. Antonio Maria de Carvalho, Victorino Vaz Junior.

Em seguida a assembléa foi suspensa até o dia 9, a fim da commissão poder desempenhar-se da sua missão; da qual a parte mais urgente era apreciar as propostas que lhe seriam apresentadas por alguns representantes de obrigatarios estrangeiros, que haviam vindo a Lisboa tratar d'esta questão, e uma outra que o sr. Burnay promettera que seria apresentada e que disséra «havia de dar satisfação aos crédores e reservar, n'um futuro proximo, uma situação desafogada á companhia».

A commissão encetou os seus trabalhos no dia seguinte, continuando-os até sabbado 9, em que a assembléa geral reunida ouviu, com desgosto, na bocca do sr. presidente a declaração de que nada se havia concluido, porque no seio da commissão se levantára a duvida se ella havia de sómente tratar a questão do annunciado accordo com os obrigatarios, ou apreciar tambem o relatório do conselho e suas conclusões, o que parecia logico a alguns dos seus membros, visto que, para se negociar aquelle accordo, era indispensavel conhecer a verdadeira situação da companhia.

O debate começou logo azedo pelas declarações, por vezes amargas, do sr. Luciano Monteiro, fallando além d'este os srs. drs. Alves de Sá, Reis Torgal, conde de Burnay e Marino Franzini, sendo, a requerimento do primeiro, posta a questão á votação e resolvido por 270 votos contra 47 que os poderes da commissão se estendiam a apreciar o relatório do conselho.

Votaram contra, os accionistas francezes, o sr. conde de Burnay e os seus amigos, um dos quaes, Luciano Monteiro, deu a sua demissão da commissão.

De novo a continuação dos trabalhos da assembléa foi adiada, não se indicando então para quando, mas annunciando-se em 13 que a nova reunião seria no dia 16, para a continuação dos trabalhos encetados.

N'esse intervallo passaram-se factos extraordinarios que bastante teem emocionado todo o paiz e devem ter produzido lá fóra o reflexo bastante para a satisfação d'aquelles que, sem consciencia pelos nossos males, só se regosijam e se locupletam com o descredito que é lançado sobre tudo que é portuguez.

Contaremos esses factos chronologicamente, para que aqui fique a historia, embora resumida, de todos elles.

O sr. dr. Luciano Monteiro, que é tambem deputado, por Celorico de Basto, levantou na camara, em sessão de 11, a questão do caminho de ferro, denunciando quantos *raccontars* ouvira na assembléa; os srs. Laranjo e Reis Torgal referiram-se tambem ao assumpto, emquanto que, na camara das Pares, o sr. Marquez de Vallada falla tambem nos negocios da companhia, egualmente fazendo-se ecco dos boatos que corriam no publico.

Houve n'uma e n'outra camara declarações dos srs. Ministros da Fazenda, Reino e Justiça, promettendo o segundo que em breves dias a camara teria completo conhecimento do resultado da questão.

O sr. Marianno de Carvalho dava n'esse dia a sua demissão de Ministro da Fazenda.

Entretanto, malogradas as combinações da companhia com os obrigatarios francezes, estes retiravam de Lisboa, deixando uma carta ao sr. presidente da assembléa geral, carta em que se fazem insinuações e criticas acrimoniosas para a Companhia e para o Paiz.

N. R. — Segue-se varia correspondencia trocada entre os delegados em questão, presidente da commissão e varias outras entidades e o resultado da assembléa geral que a falta de espaço nos impede de publicar.

RELIQUIAS GLORIOSAS

O MUSEU NACIONAL DOS COCHES

Por CARLOS D'ORNELLAS

POR iniciativa da rainha D. Amelia e do seu estribeiro menor o sr. coronel Alfredo de Albuquerque, foi em 1905 inaugurado a Museu Nacional dos Cochês no antigo edificio do picadeiro de Belem, mandado construir por D. José, obra do arquiteto italiano Jacome Azzolini, feita durante a regencia de D. João VI, modificada mais tarde para museu, no tempo do rei D. Luiz, sofrendo então importantes modificações, sendo o teto restaurado por Malhõa.

Possue o Museu dos Cochês uma riquissima coleção de viaturas artisticas, sendo considerado o primeiro no mundo pela sua incomparavel curiosidade o que é digno de ser visitado e apreciado pois foi um excelente serviço prestado á arte portuguesa a organização de tão importante museu.

A parte historica respeitante aos 62 cochês que no museu se encontram, está descrita no livro catalogo do museu, pelo seu director Luciano Freire, illustre professor da Escola das Belas Artes de Lisboa.

O salão onde estão instalados mede quarenta e sete metros de comprimento por quatorze de largo e é decorado por alguns artistas cujos nomes são desconhecidos á excepção de Francisco Setubal e Nicola de la Rive, artista italiano. Ladeiam este salão duas galerias com colunas para as tribunas onde estão em exposição varios carrinhos antigos, selins, escudos, liteiras, telizes e meias-selas.

Repletas de tradição historica são todas as viaturas que se encontram no magnifico museu.

Principiamos pela Berlinda de Nossa Senhora

do Cabo que era destinada á condução da imagem da Virgem no cirio que percorre as vilas e aldeias de 20 em 20 anos. As quatro lanternas e os dois

cereaes de prata ladeavam a berlinda, conduzidos pelos mordomos da festa da povoação que anualmente era encarregada de receber o cirio; As liteiras A B e C, usadas em Portugal ainda em meados do seculo XIX parece terem sido construidos em França no estilo da epoca de Luiz XV; O coche de Filipe II, utilizado quando este rei fez a sua primeira viagem a Portugal onde o deixou; O elegante coche de D. Maria Pia de Saboya foi oferecido por Luiz XIV de França, a esta princeza, por ocasião do seu casamento com D. Afonso VI de Portugal; Coche de D. Maria Ana d'Austria, foi construido por D. José I, imperador da Austria e oferecido a sua irmã a Arquiduzes D. Maria Ana, noiva de D. João, primogenito de D. Pedro II.

Este côche foi restaurado em 1862, para servir

por ocasião do casamento de D. Luís; côche da corõa, diz José Augusto Correia, nas «Cidades de Portugal», a página 326 que foi mandado construir por D. João V e no «catálogo do Museu Nacional dos Cochês» a página 14 diz Luciano Freire que foi mandado construir em França por D. Pedro II para ser utilizado por ocasião do casamento de seu filho D. João, príncipe real, com Maria Ana, Arquiduzes da Áustria. Este côche é assim intitulado em virtude de hostentar o emblema da realza, na parte central do agadilho e por ter sido usado exclusivamente pelo rei. É um exemplar notabilissimo no gé-



Côche da embaixada ao Papa Clément VI (Jogo traseiro)

nero, em estilo Luís XIV, sendo notável pelas suas pinturas distinguindo-se também pela sua riqueza; o côche D: João V de que publicamos gravura, é dos princípios do Século XVIII cujos painéis são de José da Costa Negreiros e a talha dos irmãos José d'Almeida escultor e Vicente Felix de Almeida, arquiteto. É de um conjunto lindíssimo e ornamentado a lindíssimas pinturas tendo sido encomendado pelo monarca D. João V; côche do Papa Clemente XI, conhecido pelo «Côche das Bênçãos», mandado restaurar em 1845 por ordem do príncipe D. Fernando, para servir no batizado de sua filha D. Antónia, retocado de novo para tomar parte no casamento de D. Pedro V, oferecido por Clemente XI em 1715 a D. João V. Foi fabricado em Italia, sendo todo em talha dourada, com as figuras das quatro partes do mundo; côche do Infante D. Francisco, construído em 1722 para servir na jornada de Caia, por ocasião da aliança matrimonial dos filhos de D. João V com os filhos de Filipe V, de Espanha; côche de D. Maria Ana Victória, também chamada «Colunas de Ouro». Dizem ser de origem espanhola o que se não confirma, não havendo mesmo qualquer documentação sobre a sua origem.

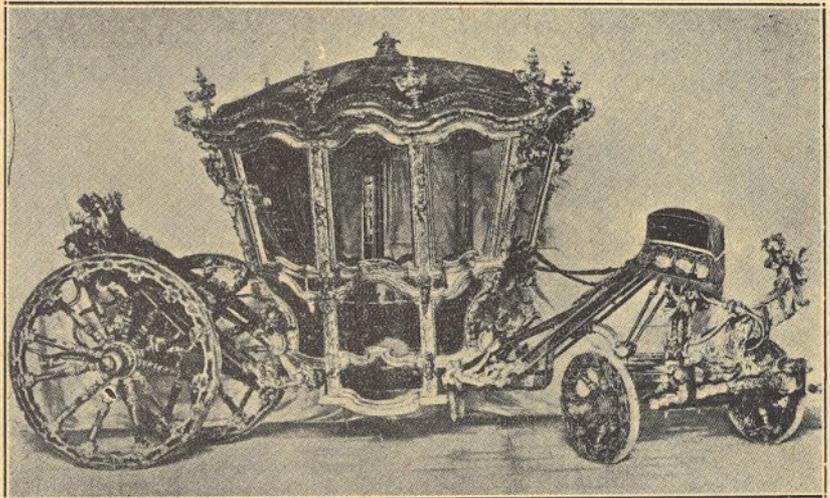
Os côches da embaixada do Papa Clemente XI foram utilizados em 1716 por D. Rodrigo de Menezes, Marquez de Fontes, mais tarde de Abrantes, quando da embaixada ao Papa tendo sido executados em Roma, segundo o plano de Clemente XI, para quando D. João V fôsse dar obediência ao Papa Clemente XI.

A gravura que publicamos é o jogo traizeiro do côche B que têm as figuras representativas de Minerva, Navegação, Guerra e Esperança agrupados com o da Justiça e Prudência e, como alusão à nossa epopeia marítima o gigante Adamastor.

O tejadilho deste côche assenta sobre quatro colunas de madeira forradas de veludo vermelho; o côche de D. José é elegantíssimo, envidraçado, com molduras em talha dourada e as caixas com pinturas sobre o fundo dourado que são atribuídas a Pedro Alexandrino.

A gravura que também publicamos dá uma idéa da obra notável do estilo Luís XV, crê-se que a obra de talha seja de António José de Almeida, escultor do côche D. João V; o côche de D. Maria Benedita é também um dos mais interessantes da coleção,

sendo envidraçado e primorosamente decorado a pinturas. Foi feito para o casamento desta princesa irmã de D. Maria I, e para o serviço da antiga Casa Imperial da Áustria. As pinturas são de Pedro Alexandrino; a berlinda de D. Maria I, foi construído para servir nas festas da bênção da Basílica do Coração de Jesus, de Lisboa, sendo mais tarde mandada restaurar pelo príncipe D. Miguel; os três côches denominados côches D. Carlota Joaquina, quando esta senhora veio matrimoniar-se em 1816, com João VI. O terceiro desta coleção que é o mais modesto, serviu no entêrro do malogrado rei D. Carlos, bárbaramente assassinado em 1 de Fevereiro de 1908; a carruagem da corôa foi incorporada no museu depois de 1910. É um exemplar



Côche de D. João V

riquíssimo com uma esplêndida obra de talha, construído em Inglaterra, em 1816, para o serviço de D. João VI, então regente do reino. Foi restaurado várias vezes inclusivamente lhe mudaram as rodas que conserva ainda hoje em regular estado.

Além destas carruagens, coches e berlindas, o Museu Nacional dos Coches possui em volta do salão, nos armários numerosos arreios de várias épocas respeitantes aos côches reais.

No pavimento superior existem também umas poucas de salas com armários envidraçados que contêm fardamentos e calçado do pessoal dos côches, assim como instrumentos músicos, etc.

As paredes que rodeiam as galerias, têm arreios, pingalins, cobertas, freios, estribos e mais objectos assim como a equipagem de S. Jorge que figurava na procissão de Corpus Christi.

* * *

Na descrição que fizemos do côche do Infante

D. Francisco utilizado na jornada de Caia transcrevemos do «Catalogo do Museu» uma interessante resenha sobre tal jornada.

«Mais de quarenta coches, e berlindas de Titulos, tiradas a seis frizoens, e todos seguidos de grande numero de criadagem, riquissimamente libreada; e não menos de cavallitos á destra.

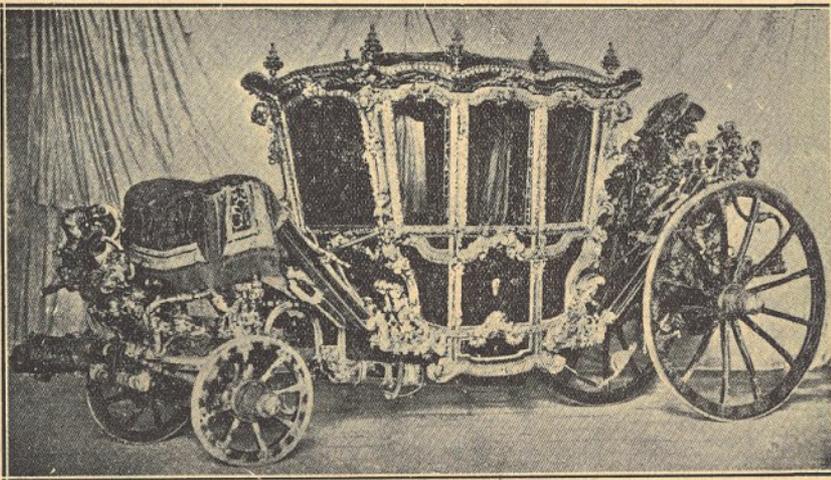
Huma partida de quinze cavallo, commandada por hum Alferes. Vinte e quatro Trombeteiros, e Atabalatores de El-Rey D. João, pomposamente vestidos de veludo encarnado, agalaoado a ouro, com trombetas de prata.

Seis cavallitos de mão, do Duque de Cadaval Estreibeiro mór. Desasseis cavallitos de mão dos Senhores Infante, D. Antonio, e D. Francisco, cobertos de teizos de veludo, com bordadura de ouro e prata.

Trinta e seis cavallitos de mão de El-Rey, e do Serenissimo Principe do Brazil, com jaczes bordados de prata, e guarniçoes de ouro. Huma partida de quinze cavallitos, commandada por hum Tenente. Doze postilhoens do Gabinete, fardados de pano escarlata, com guarniçoes de alamares de prata.

Tres Sótas-cavallarios. Hum coche dos moços da Guarda-roupa do Senhor Infante D. Antonio. Assim esta, como as seguintes carruagens, todas hiaõ tiradas a seis.

Hum coche dos moços da Guarda-roupa do Senhor Infante D. Francisco.



Coche de D. Jose

Huma berlinda do Confessor, e Medico da Senhora Rainha.
 Huma, do Mordomo mór, e Porteiro da Camara da mesma Senhora.
 Huma, dos Padres que acompanhavaõ a El-Rey.
 Huma, dos moços da Guarda-roupa.
 Huma, do Corregedor do Crime da Corte, e Casa, e do Padre Martinho de Barros, Confessor de El-Rey.
 Hum coche dos Camaristas do Senhor Infante D. Antonio.
 Hum coche dos Camaristas do Senhor Infante D. Francisco.
 Huma berlinda dos Vereadores da Serenissima Princeza das Asturias.
 Huma, do seu Estreibeiro mór, e Mordomo mór.
 Duas, de Veadores da Senhora Rainha, e Moços Fidalgos.
 Huma, do Estreibeiro mór da mesma senhora.
 Huma, dos Veadores de El-Rey.
 Huma, dos Moços Fidalgos do mesmo Senhor.
 Huma, dos Officiaes da sua Casa.
 Huma do Estreibeiro mór, e de alguns Genis-homens da sua Camara.
 Hum coche de respeito do Senhor Infante D. Antonio.
 Hum, de respeito do Senhor Infante D. Francisco.
 Hum, de respeito da Senhora Princeza das Asturias.
 Hum, de respeito do Serenissimo Principe do Brazil.
 Hum, de respeito da Senhora Rainha; precedido do seu Estreibeiro menor, a cavallo.
 Hum, de respeito de El-Rey; precedido de seu Estreibeiro menor a cavallo.
 Hum, da pessoa do Senhor Infante D. Antonio.
 Hum, da pessoa do Senhor Infante D. Francisco.
 Hum, das Serenissimas Senhoras, Rainha de Portugal e Princeza das Asturias.
 Hum, em que hiaõ, El-Rey, o Serenissimo Principe do Brazil, e o Senhor Infante D. Pedro; tirado por oito frizoens, e seguido de quarenta e tres Moços da Camara, em sejes; e de vinte e cinco da Estribeira, a cavallo, mui rica, e pomposamente vestidos.
 Tres sejes da Pessoa de El-Rey.
 Tres, da Pessoa da Senhora Rainha.
 Huma, do Senhor Infante D. Antonio.
 Huma, do Senhor Infante D. Antonio.
 Huma Berlinda das Camareiras mões.
 Tres, das Senhoras de honor, e Damas.
 Tres, de Moças do Acatate e Camara.
 Mais cento trinta sejes, em que hia a Familia da Casa.
 Cobria esta taõ apparatusa comitiva, hum corpo de quinhentos cavallitos, que vieraõ de Lisboa de guarda a Suas Magestades, com quatro Esquadrões na retaguarda de toda esta comitiva.
 Tanta era a grandessa da Real Cavallaria, que havia nella perto

de dous mil criados, e mantia passante de mil seiscentas e quarenta bestas. Não faltando nos de fro nobre, senão em Reposteiros, Moços da prata, e muito outros semelhantes, havia perto de Setecentos. Tambem não faltando nos Officiaes menores da Casa, e em muitas outras pessoas do servico nobre, Clerigos, Medicos, e Cirurgiões.

Chegado este apparatuso acompanhamento, em que naõ se via mais, que ouro e prata, ao rio Caia, de que então eraõ as vistosas margens dous immensos mares de povo de ambas as Naçoens, que alli concorreraõ, foraõ rodeados com duzentos Archeiros, que haviaõ já marchado adiante a cavallo, os coches de Suas Magestades, pelos dous Capitães da Guarda, o Conde de Pombeiro, que agora fora ao lado direito de D. Francisco de Sousa, praticando o contrario, quando se recolheu a Elvas. Ambos estes Capitães foraõ vocalmente advortidos, para acompanhar, como acompanharaõ, a cavallo. Os vinte e cinco Moços da Estribeira quiõ dissemos que haviaõ seguido o coche de Sua Magestade, se apareaõ, e postos em duas zias, foraõ, deante do coche Real, quando este caminhava para a casa do Caia. O mesmo, e com a mesma ordem, fizeraõ tambem os quarenta e tres Moços da Camara, que tambem dissemos tinhaõ vindo em sejes atraz do coche Real. Junto da Casa que se fizera no Caia, estavaõ formados a cavallo cento e cincoenta Couteiros, e moços do monte; eraõ as suas fardas verdes, guarnecidas de prata. Quando Suas Magestades, e Altezas, voltaõ a Elvas, foraõ-nas seguindo na retaguarda da Cavallaria.

A Milicia Castelhana, que concorreo ao Caia, consistia maiormente em seis mil homens armados.

Formou-se com soberba, e bem traçada architectura hum Regio Palacio com uma ponte, construida sobre as correntes do Caia, que posto que quiz ameaçar ruina, a esta magnifica architectura, veio a sacrificar todas as suas turmas, como em obsequio da grandezza, e Magestade, com que se levantou esta Casa, posio que nem ainda assim condigna por aquella augustissima accaõ, a que se destinava; nem ainda fora a do mesmo Sol, taõ elegantemente descripta pelo mais engenheiro dos Poetas.

Fizeraõ-se tres Casas: as duas dellas collateraes, para cada hum dos Monarcas, nos seus dominios; e a do meio architectada tambem com taõ de-posiçaõ, que cada hum dos Monarcas tinha assento nos seus dominios, para a cerimonia das Reaes entregas. Tinha este Palacio noventa e oito palmos de área. Ornava-se a fachada exterior da Casa de Castello com as Armas Reaes daquella Coroa, e triunfavaõ semelhançamente na de Portugal, entre duas figuras allegóricas as suas sagradas, e tantas vezes triunfantes Quinas. Havia nella, assim como nas outras duas, hum anella, e estavaõ adereçadas as suas paredes de tapeçarias excellentes, e cortinados de damasco carmezim, com canelãs de brocado de ouro. Por este modo estava tambem igualmente paramentada a Casa do méo, pertencente a Portugal. No tecto havia empenhado a arte os seus ultimos esforços, naõ parecendo a mesma que alli se transformava a mesma natureza.

Armou-se a outra parte da Sala do méo, tocante a Castella, com tiras de brocado branco, e verde, e servia-lhe como de centro, hum gro-lo ramo de ouro de onde ellas sahiaõ. De huma e outra parte havia cadeiras: eraõ as de Castella, e Portugal de tissú; de prata, o das primeiras, que eraõ sejas, para Suas Magestades Catholicas, Principe das Asturias, Princeza do Brazil, e para os Senhores Infantes D. Carlos, e D. Filipe; e de ouro, o das nos-as, que eraõ sete, para Suas Magestades, Principe do Brazil, Princeza das Asturias, e para os senhores Infantes D. Pedro, D. Francisco, e D. Antonio. Aquellas em que se assentaraõ Suas Magestades, tinhaõ por distinctivo ser a madeira dourada, e o brocado mais em quecido de ouro. Alli mesmo se armaraõ duas ostentosa; tendas; huma para os aparaadores, outra para reire-coas.

Chegadas umas e outras Magestades no Caia, limite das duas Coroaes, antes de se lallarem, se detiveraõ cada qual na sua Casa, e outra Coroa. Abriõ-se a hum tempo de parte a parte as porta; de ambas as mesmas Casas, entrãõ juntamente para a do méo Suas Magestades Catholicas, o Serenissimo Principe das Asturias, a Senhora Princeza do Brazil, e os Senhores Infantes, D. Carlos, he de Rea, Naples; e das duas Sicilias, e D. Duque de Parma; El-Rey D. João, a Senhora Rainha D. Marianna de Austria, o Serenissimo Principe do Brazil, a Senhora Princeza das Asturias, e os Senhores Infantes, D. Pedro, D. Francisco, e D. Antonio. Naõ se lê nas Hi torias, que houvesse concurso taõ numeroso, como este, de Pessoas Reaes.

Interessante é tambem a Descriçõ que fez um italiano o mesmo catalogo do Museu sobre o famoso cortejo da embaixada do Marquês de Fontes ao Papa Clemente XI, que não transcrevemos por falta de espaço. Esta descriçõ é um admiravel documento feito por uma testemunha ocular, do celebre cortejo.

Para a feitura destas descrições foram consultados os «catalogos do Museu Nacional dos coches de Lisboa,» «guia de Portugal,» «Cidades de Portugal,» «Manual do Viajante em Portugal,» ultima edição que embora resumidamente insere uma interessante descriçõ sobre coches reaes.

OS TRANSPORTES EM CAMINHO DE FERRO NA GUERRA

POR DUARTE DA COSTA PEREIRA

(Conclusão do numero anterior)

Sendo a via férrea o meio de transporte geralmente o mais poderoso e rápido na maioria das hipóteses, ainda reveste modalidades diferentes, de emprego conforme a bitola das linhas.

Assim a via normal permite na maioria dos casos e em condições médias de linha, seu traçado e equipamento, o transporte duma tonelagem média de de 600 a 800 T.^s em longos trajectos e com a velocidade média de 25 Km. h.

Apresenta como toda a via férrea, pontos particularmente vulneráveis, nas obras de arte depósitos e instalações varias, contra os quais se costumam encarniçar hoje os ataques da aviação e artilharia, ataques estes que ainda hoje se não consideram capazes de paralisar completamente o serviço duma linha.

Mais perigosa — pela extensão de brecha que em certas condições de sorte pôdem produzir — são os golpes de mão do adversário, actuando por destruição.

Pensa-se mesmo hoje, e já se assistiu a uma demonstração espectacular de tal sob o duro olhar do «Duce» numas manobra aéreas de Itália em que DUX apareceu escrito no céu por aviões, em constituir destacamentos especializados em destruições, para golpes de mão ousados em pontos fracos e sensíveis da rede ferroviária adversa.

Esses destacamentos, formados por paraquedistas com ferramenta e meios de destruição especiaes e de muito rápido emprego, são lançados de bordo de grandes aviões sobre o ponto requerido e realizado o trabalho internam-se como pôdem no territorio inimigo. Estes raids ultra-modernos têm porém de ser considerados ainda quanto á eficiência e praticabilidade, como simples exercicios das forças do ar.

Resumindo, a via normal é uma verdadeira arma nas mãos do comando, imensamente poderosa e cujo emprego insensível é na maioria dos casos indispensavel, quer para levar as grandes unidades á zona do seu emprego, quer para assegurar a execução de todos os transportes necessarios á conservação e emprego dos seus effectivos e dos seus meios de acção, quer mesmo para efectuar na zona do emprego dos effectivos, movimentos materializadores da ideia de manobra que o comando concebeu.

A via métrica, constitue com a sua

rêde, um meio auxiliar de rendimento, limitado pela fraca tonelagem dos comboios (80 a 100 T.^s), pelo tráfego reduzido das suas linhas de via única e pelos seus recursos relativamente reduzidos em material instalação e mesmo pessoal.

Deve-se por isso, sómente prever o seu emprego, para transportes de pequena importancia, de pesos e volumes relativamente pequenos.

A via de 60, constitue com a sua rêde, um prolongamento tentacular da via normal e métrica e é utilissima, porque a sua grande flexibilidade, aliada a uma potência de transporte ainda apreciavel, a tornam preciosa no transporte de materias pesados e sua distribuição.

Mais tentáculos de prolongamento de via de 60, dirigidos para a frente, estende a via de 40 e outras, que servem para serviços de manutenção e evacuação muito especializados e locais.

Tendo-se já aqui acentuado num exemplo da história, a necessidade da preparação do emprego dos Caminhos de Ferro na guerra, preparação essa que leva longos anos, que obriga a faticantes locubrações de gabinete, depois da difficil colheita de inúmeras informações e dados estatísticos, feita já nas companhias; já no terreno por exame directo, e sendo esta preparação baseada por um lado na escolha dos tipos dos comboios a empregar, por outro lado em organização das unidades de transportes, um enorme cuidado e atuado estudo deve ser votado na eleição dessas unidades de transporte — as cargas completas dos comboios.

A organização das unidades de transporte, deve cingir-se ao estudo das condições particulares de cada linha: Tracção das locomotivas, rampas a vencer, condições de embarque e desembarque, tipos de veículos, suas características etc.

Dizem os regulamentos que, quando um comboio militar transportar pessoal e animal, com a marcha dum comboio de mercadorias, não convém exceder o número 45 para os seus veículos, devendo os comboios ser organizados de forma que se evite fraccionar as companhias de infanteria, os pelotões de cavalaria, as divisões de artilharia etc., de modo que em todas estas unidades siga um ou mais officiaes.

Quem tiver de estudar o transporte

de uma grande unidade, encontrar-se-hia então a braços com a obrigação de organizar combóios que transportem um batalhão de infanteria, uma bateria de artilharia, um grupo de artilharia etc.

Ora estas unidades taticas com uma composição differente, com dotações de pessoal, animal e material absolutamente diferentes, não saberiam encontrar uma composição de combóio, que se chamaria *tipo*, dotado duma flexibilidade tal, dum tal poder acomodaticio, que pudesse arcar com as cargas tão variadas, que os quadros orgânicos apontam.

Se se fôsse procurar o combóio de maior número de viaturas, ver-se-hia que era o do grupo de Cavalaria Divisoria com 51 viaturas — Se fôsse o tipo ter-se-hia de juntar a carga, das outras unidades, fragmentos que a completassem.

Se se optasse por um combóio de menor numero de viaturas, poder-se-hia ainda lançar mão dos combóios de *ramassage*.

O emprego do combóio tipo, ou melhor, o seu estabelecimento é absolutamente necessário para a guerra, mas é difficil.

No estudo a que se procedeu no R. S. C. F. chegou-se á conclusão da vantagem de combóios tipos de várias unidades como :

Combóio tipo de Batalhão de infanteria	44 carruagens
Combóio tipo de Bateria de Artilharia ligeira	47 carruagens
Combóio tipo de Cavalaria Divisoria	51 carruagens
Combóio tipo de Comp. ^o de Transmissões de ordens	44 carruagens

Ainda estes tipos combóios adotados ás várias unidades orgânicas, ou mesmo o combóio tipo de 45 carruagens, apresentam uma difficuldade para serem estabelecidos no nosso País: Possuindo um desenvolvimento de uns 400 metros, linhas há, como a do Douro, que não poderiam receber as linhas de resguardo necessarias para a sua circulação — Possivelmente teremos de criar o *mesmo tipo* ?

Depois d'este rápido deambular pelas propriedades dos transportes militares em Caminhos de Ferro, que trouxe como consequencia imediata, uma ligeira divagação sobre matéria re-

gulamentar, passemos a analisar rapidamente algumas acções dos Caminhos de Ferro na G. Guerra.

No conflito de 1914-1918, sobejamente ficou demonstrado, que a liberdade de acção é uma função de possibilidade de transporte das forças disponíveis.

De nada vale ao comando ter fortes reservas, se faltam os meios de transporte rápidos, para elas, e pôde-se dizer que todas as combinações estratégicas e a maior parte das táticas se basearam, na grande guerra, em princípio — nos transportes por via ferrea; sem esta não seria possível de forma alguma, a grandiosa manobra dos Impérios Centrais, nem tão pouco a não menos importante manobra dos Aliados, por linhas exteriores.

O emprego da artilharia pesada em via férrea veio trazer uma novidade para os Caminhos de Ferro, novidade no emprego e na especialização do estabelecimento de «épis» adequadas ao tiro.

Viu-se na grande guerra a quando da ofensiva aliada na Mesopotâmia, o Caminho de Ferro ser o relógio que batia o ritmo do avanço, pois a manobra era feita ao compasso das travessas que iam sendo lançadas para a via férrea que acompanhava as operações.

Na sequencia das operações, viam-se falar estas manobras, que se tinham tornado numa verdadeira luta de velocidades e tonelagens de transporte, porque vencia sempre a rede melhor dotada.

Von Falkenhayen diz, que a tentativa do envolvimento dos francezes falhou — graças á superioridade da rede da França — o que levou um articulista americano da Railway Age a dizer que a França foi salva pelos seus Caminhos de Ferro.

Na grande guerra houve movimento e houve estabilização — Numa e noutra das situações, já no campo estratégico — já no campo tático, foram os Caminhos de Ferro, um dos factores do successo.

A base de operações converteu-se numa base ferroviária e a zona de operações teve de se sujeitar intimamente ao traçado do feixe de linhas a utilizar.

Para a concentração, nem é preciso citar a importância dos C. de Ferro. Basta citar que o plano Alemão de invasão da França em 1914 se era em parte conhecido pela leitura do livro de Von Bemsidi, o devia ser muito mais pelo traçado das vias férreas Alemãs junto á fronteira, pela sua densidade que os interesses locais não podiam de forma alguma e pela imponentia e desenvolvimento das instalações.

A importancia que os C. de Ferro demonstraram na G. G. não se encontra hoje abatida com o desenvolvimento paralelo dos outros meios de transporte, mesmo dos que estão a evo-

luir com assombrosa rapidez, porque acabam de deixar a meninice — como acontece com o aéreo. Embora já a Inglaterra tenha os seus *Troop carrie* e muito mais seja de esperar, podemos crer que ainda por longo espaço de tempo nenhum outro meio de transporte poderá rivalizar com o ferroviário em potência e rendimento.

A grande guerra que começou em 14 vinha a ser preparada desde 1871. Tendo reconhecido a França que a grande culpa do seu desaire, que acabara pelo humilhante tratado de Frankfurt, estava na sua defeituosa organização militar, procurou tal remediar, e no que diz respeito a Caminhos de Ferro, mui grande foi a actividade, pois viram a luz de publicidade de 71 a 14 nada menos de 17 planos de construção, o que se pôde explicar pela multiplicidade de factores que intervieram na sua confecção, entre os quais enfileiram em primeiro lugar — triste verdade os politicos.

Até ao plano 16 o critério é francamente defensivo, mas já o 17 é preparado ao som daquela fraze do Regulamento de então, que tão bem soou aos ouvidos dos Francezes — *Não há senão um meio de defeza — atacar*. Na mobilização, por 10 linhas estratégicas de via dupla, independentes e de igual rendimento em todas as secções foram transportados á fronteira em 4278 comboios 1.200.000 homens, 40.000 cavalos e 80.000 veículos, constituindo 5 exércitos que ocupavam os seus logares 18 dias depois de começada a mobilização.

Foi tal a regularidade do serviço que, embora alterada a zona de embarque do 4.º exército o ultimo comboio a chegar trazia um atraso de duas horas somente.

Os C. de Ferro Francezes pagaram então brilhantemente, a dívida que tinham contraído ao seu bom nome, em 1870. Do lado Alemão não foi menor a actividade ferroviária durante a mobilização e concentração — Por 13 linhas estratégicas transportaram-se á fronteira 38 Corpos de exército, formando 7 exércitos.

Tendo a Batalha das fronteiras, proclamado o fracasso do plano 17, o Comando Francez começou a estudar uma nova repartição das forças, e principiaaram então os movimentos de retirada, que conduziram ao Marne, quando Gallieni lançou a ideia de atacar o flanco descoberto de Von Kluck, ideia essa que Joffre se apressou a ampliar, ordenando que a ofensiva fôsse geral.

Na manobra de Marne é para salientar o acerto de Joffre, que vendo logo após a batalha das fronteiras que o seu perigo estava na sua esquerda, enquanto o inimigo se enfraquecia em marcha extenuantes, dada a impossibilidade de empregar os caminhos de ferro, destruidos em grande parte, êle contando

em absoluto com êles, conseguiu ir reforçando essa esquerda até que pôde na batalha do Marne antepôr 27 divisões as 15 Alemãs que se lhe defrontavam—. Aqui temos os Caminhos de Ferro a intervir em primeiro plano no resultado duma acção capital.

Na corrida para o mar são chamados ainda como sempre, os Caminhos de Ferro a desempenhar um papel primordial. Com efeito, o conjunto de acções, e conhecido pelas designações de corrida para o mar, foi uma verdadeira luta de velocidade de transporte em que os dois adversários em presença, procuravam cada um envolver o outro.

Joffre que constantemente engrandeceu então o 6.º exército, que tenta, sem o conseguir, envolver a direita Alemã, ordena que corpos vindos da Lorena em C. de Ferro formem um novo 2.º exército para conseguir o seu desideratum.

Os Alemãs por seu turno fazem o mesmo — mandam vir tambem da Lorena o seu 6.º exército, em parte por étapes, em parte por C. de Ferro através da Bélgica, porque as linhas estavam parcialmente destruidas desde a retirada dos francezes. Estes movimentos successivos, em que os transportes de um e outro lado, á frente dos quais os C. de Ferro, lutam em corrida de velocidade — dá a corrida para o mar — sabendo bem os beligerentes, pela unica razão de que corriam, que o premio do que primeiro chegasse a meta — o envolvimento — deveria ser a almejada victoria.

Na segunda parte da acção, na luta ao sul do Ypres, viu-se bem a vantagem dos transportes em c. de ferro chegaram a tempo: Então apesar dos Ingleses defenderam o terreno palmo a palmo, houve um movimento tão difficil para êles, no dizer de French, que uma simples hora de atraso na chegada do 16.º C. E. frances enviado a toda a pressa em seu auxilio, por C. de Ferro, teria causado a perda do monte *Kemmel*, e ella o desbaste do centro do seu exército — Mas os C. de Ferro cumpriram — chegando a tempo.

Se rapidamente passarmos a frente occidental, com esta facilidade e velocidade de transporte que o pensamento permite, e analizarmos a manobra de Tannenberg — constatamos que, quando os Alemãs viram passada a sua fronteira pelos exércitos de Rennenkempff ao norte e Sansonow ao sul, exércitos que somavam 9 1/2 C. E. mais 9 divisões de Cavalaria e atraz dos quais já se movimentavam outras forças de importancia, contando em absoluto com os rápidos movimentos que a rede alemã ia permitir pela sua excelencia, dispuzeram as suas forças num total de 4 1/2 C. E. mais uma divisão de cavalaria mais 3 brigadas mixtas, ao longo da fronteira, pensando em concentra-las depois, onde

mais necessária fosse a sua presença — a mobilidade substituiria o número.

Esta manobra na mobilidade, deu bom resultado final embora de começo parecesse falhar.

Com efeito, Priwitz, que deixa um corpo a observar Sansonow, transporta as forças disponíveis ao norte para bater Rennenkampf, mas é vencido e arrastado pela massa de Sansonow que ameaça as suas linhas de comunicação, retira mais que o necessário, o que lhe vale ser substituído por Hindemburgo com Von Ludendorf em Chefe do Estado Maior.

Hindemburgo é assombroso na mobilidade que imprime nos transportes por Caminhos de Ferro, em que baseia a sua manobra, e que lhe vão render uma retumbante vitória.

Uma simples divisão de cavalaria e depois uma simples brigada, faz cortina a Rennenkampf — tudo o mais é deslocado em C. de Ferro para o ataque a Sansonow, bem como as guarnições de algumas praças e a divisão de Von Goltz, transportado á pressa da fronteira da Dinamarca. O resultado foi a Victória de Tannenberg — 90.000 prisioneiros e 350 canhões.

Contudo era preciso bater Rennenkampf, e imediatamente 2 C. E. mais 1 divisão se deslocam da frente ocidental em Caminhos de Ferro através de toda a Prússia. Com esse reforço é batido Rennenkampf e feitos 50.000 prisioneiros.

As derrotas sofridas pelos Austro-Hungaros na Galícia que tinha ficado quasi por completo nas mãos dos Russos, levaram os Alemães a correr em auxílio dos seus aliados, com uma rapidez incrível, graças ainda aos caminhos de Ferro. Assim o 9.º Exército transportado em Caminhos de Ferro, concentra-se num espaço de tempo curtíssimo, entre Cracóvia e Kzish, ameaçando logo o flanco direito dos Russos. Este rápido movimento tanto surpreendeu os Russos, que constituem para se lhe opor uma imponente massa de 38 C.

E. repartidos em 8 E., que quasi sem interrupção, se estendem do Niemen aos Carpatos.

Com tal massa são os austro-alemães batidos, mas na sua retirada é posto a funcionar um plano completo de destruições que inutilizou totalmente as estradas e os Caminhos de Ferro; os austro-alemães retiraram em socego porque Ludendorf dissera que um exército não se poderia afastar mais de 120 K. das testas das suas vias férreas, e de facto os Russos pararam antes de chegarem a Cracóvia.

Muito mais haveria que dizer dos transportes em Caminhos de Ferro na G. G., como a manobra de Hindemburgo, conhecida por *manobra de Lodz*, em que a base do sistema foi o transporte em via férrea, e inúmeros exemplos seriam faceis de recolher na grande guerra, como fizemos na de movimento, mas sempre chegaríamos á conclusão de que é a via normal um elemento essencial da guerra moderna.

Todos os outros meios de transporte, só podem ser olhados como seus auxiliares, preciosos muitas vezes.

O automóvel é muito demorado e exige muito pessoal baixando o seu rendimento rapidamente com a distancia — Póde mesmo considerar-se impraticavel além de 150 kilometros.

Todas as reservas automóveis postas á ordem do Comando Francês no fim da guerra, absorviam um pessoal computado em 115.000 homens, e tinham um rendimento equivalente a um simples caminho de ferro de via dupla.

A conservação da celebre via sagrada de Bar-le-Due a Verdun exigia 8.200 homens e 2.300 metros cubicos de brita por dia.

Sendo os caminhos de ferro tão importantes na campanha, são no decorrer das operações, o objecto primario das destruições e dado o característico moderno das *destruições maciças*, muito arduo trabalho tem na guerra moderna os Sapadores de

Caminhos de Ferro, na reconstrução das linhas, reconstrução que tem de acompanhar de perto no tempo e no espaço os deslocamentos a fazer numa zona de destruição totaes.

A G. Guerra nos mostrou muitas vezes o enorme trabalho dispendido pelas tropas de C. de Ferro Aliadas, como na ofensiva de 1918, trabalho insano esse de que compartilhou em fadigas mas também em glórias, o então Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro do Exército Portuguez — que de baixo do fogo, nas linhas de Armentières, Berguette, Lillières, Hazebronsk, nas gares de Meroenil, Thalus, La Gorgue, Saylly sur La Lys, Levantie, Mer-ville e outras para não citar mais nomes, trabalhou duma forma tão brilhante que as citações e distincções não faltaram.

O trabalho requerido era enorme, o perigo espantava, traicoeiro em geral, quer sob a forma de bombas de avião, quer sob a forma de granadas de artilharia, quer mesmo e ainda mais covardemente, sob a forma de minas retardadas — mas isso não era motivo para que o Portuguez, bom trabalhador e bom soldado, deixasse de cumprir o seu dever.

Não me sendo permitido alongar mais esta palestra cheia de defeitos, e viciada originalmente pela incompetência de quem foi chamado a faz-la, quero terminar lembrando que os Caminhos de Ferro, instrumentos preciosos da guerra como aqui se quiz demonstrar, são também um factor essencial de propriedade do paiz em tempo de paz.

Factor essencial da propriedade dum pais, como tal sendo uma verdadeira riqueza nacional, póde haver necessidade de os aniquilar no caso duma invasão inimiga, para que elles não se tornem na mão do invasor uma arma de dois gumes.

Então embora isso custe á nossa sensibilidade, — sacrificuemo-los — elles, não se queixarão pois como os verdadeiros heróis estão sempre prontos a morrer pela Pátria.

«O Estado e os Caminhos de Ferro»

É este o titulo de um interessante folheto, publicado recentemente pelo ex-ministro do Comercio e nosso presado amigo tenente-coronel de Engenharia Julio Cesar de Carvalho Teixeira.

Este livro contem uma serie de subsidios para a historia da Ditadura em Portugal, segundo afirma o seu auctor o que realmente se confirma pois insere uma preciosa documentação sobre o arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado á C. P. cuja entrega solene das linhas do Estado se realisou na séde da Administração dos Caminhos de Ferro de Estado, no palacio de S. Mamede (ao Caldas), no dia 10 de Maio de 1927.

De esta interessante publicação transcrevemos no passado numero de 1 do corrente uma parte do Capitulo IV sobre o arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado em que o ilustre Engenheiro teve um preponderante papel, rodeando-se de elementos cuja acção bastante se evidenciou.

O sr. Coronel Carvalho Teixeira foi tambem quem deu bastante impulso para que as estradas fossem reparadas com certa brevidade, demonstrando sempre energia e competencia durante a sua gerencia na pasta do Comercio.



NAVEGAÇÃO

O emprego de T. S. F. a bordo dos vapores de pesca

Há poucos dias foi assignado um contrato em Londres, entre os armadores de vapores de pesca e a Companhia Marconi, para a colocação de aparelhos de T. S. F. a bordo dos vapores de pesca, que decerto virá beneficiar imenso ambas as partes, mas especialmente todos aqueles que pela sua profissão andam embarcados a bordo dos navios de pesca inglezes.

Deste contracto resultou uma enorme baixa de preços, não só nas taxas a cobrar pela referida Companhia nos telegramas como também em todos os sobreceletes para uma instalação completa de T. S. F. a bordo dos navios de pesca.

O numero de navios de pesca que empregavam a bordo T. S. F., que era pouco mais de 300, depois, deste contracto aumentou consideravelmente, pois desta forma ficara facilitada duma forma enorme não só uma localisação rapida dos locais onde se encontra mais peixe, como tambem os proprios navios saberem qual o melhor mercado para poderem vender o referido peixe.

Além disso poderão com enorme facilidade dar a sua posição em qualquer caso de sinistro e tambem prestarem auxilio as embarcações que se encontrem em perigo. Seria um sistema a adoptar entre nós de que julgamos resultariam beneficios inapreciaveis tanto para os armadores como para os proprios tripulantes.

Paquetes de excursionistas visitando o porto de Lisboa

As grandes companhias de navegação inglezas continuam incluindo nos programas de excursões durante este ano o porto de Lisboa, o que é consolador para nós e por isso verifica-se a grande propaganda feita no estrangeiro, do nosso paiz.

A Companhia da Mala Real Ingleza faz visitar o porto de Lisboa até ao mez de Agosto, pelos seus esplendidos paquetes «Alcantara» de volta das Bermudas em Março, e pelo «Atlantis», 4 vezes durante o mesmo período de tempo.

A Companhia Peninsular & Oriental envia o «Mongolia», o «Moldavia» e o «Viceroy of India», todos esplendidos paquetes de primeira categoria e de grande tonelagem, e a Canadian Pacific manda tambem duas unidades da sua frota, o «Duchess of Richmond» e o «Montrose», este visitando pela primeira vez o porto.

Estes paquetes devem conduzir cada um, a bordo mais de 400 excursionistas, demorando-se alguns deles em Lisboa mais de um dia, dando assim tempo aos turistas de poderem apreciar um pouco das belezas do nosso paiz.

Além destas companhias, outras ha, alemãs, norueguesas e francezas que incluíram o porto de Lisboa como escala.

Ecoss e comentários

Por SABEL

Os eléctricos

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que não têm na idéa outra cousa que não seja o *bem do público* vai, dia a dia progredindo.

Conseguiu a feitura de umas dúzias de carros eléctricos, novo modelo, com bancos para duas pessoas que, mesmo magras que sejam não cabem, o que motiva muitas vezes protestos do público contra a Companhia e às vezes conflitos com o pessoal, que felizmente não têm tido conseqüências de maior.

Nas grandes carreiras como seja Lumiar e Bemfica emprega uma grande parte dos eléctricos abertos, carros estes que só devem ser utilizados no verão.

O próprio pessoal como seja o guarda-freio e condutor ficam muitas vezes impossibilitados de guiar os carros e fazer a cobrança porque a chuva, muitas vezes cai demasiadamente forte e outras vezes o frio que o condutor apanha regela-o a ponto de forçar muitas vezes o pessoal a dar parte de doente.

Quanto ao público a companhia carris pouco ou nada se interessa pela sua comodidade.

Os fiscaes de isqueiros

Na noite de 31 de Dezembro para 1 de Janeiro um dos muitos fiscaes que velozmente correm à procura das licenças para isqueiros apanhou em flagrante o portador de um desses objectos e intimou-o a mostrar-lhe a respectiva licença.

Ao homensinho havia terminado a licença horas antes pelo que teve de ser detido e pagar a multa respectiva por tal infracção.

Porque razão não estabelecem um prazo de cinco dias para se poderem tirar as licenças respectivas para evitar scenas que, como esta se proporcionam com facilidade?

Agiotagem miserável

Esta fase que atravessámos é admirável para essa formidável seita de agiotas que emprestam dinheiro com juros elevados.

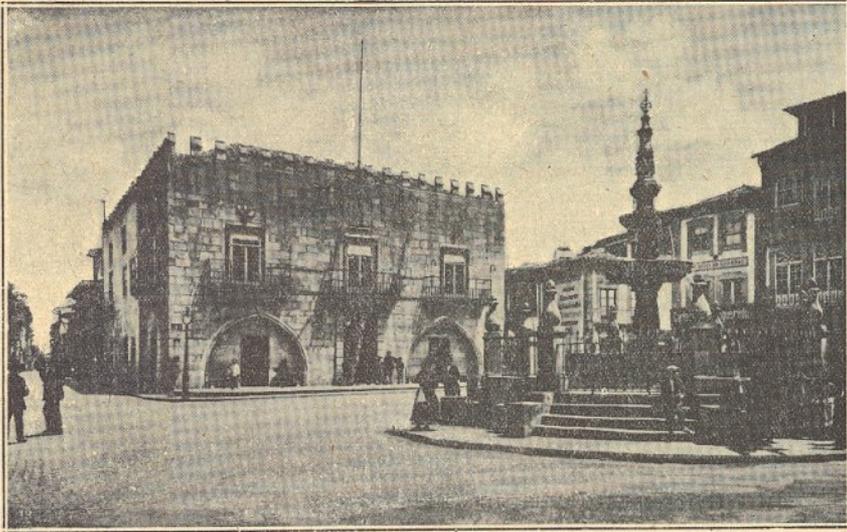
Ao passarmos na rua do Alecrim à porta n.º X estava uma pobre senhora chorando porque tinha sido apresentada a uma francesa que mora mesmo ali, no 2.º andar a quem lhe pedira que lhe arranjasse dois mil escudos.

A bôa da nossa francesinha prontificou-se logo a arranjar o dinheiro com a condição desta senhora lhe pagar mensalmente cem escudos.

Como a urgência de arranjar o dinheiro era grande, aceitou e depois veio lastimar-se e chorar para a porta da rua.

Apesar disso, segundo informou a cliente o escritório estava cheio de freguesas a quem a francesa mesmo em português caça o dinheiro aos desgraçados que ali caem.

Não haverá maneira de acabar com essa agiotagem indecente?...



VIANA DO CASTELO — Paços do Concelho

Viana do Castelo

NA privilegiada região do Minho; na linda e ferassíssima província, tão genuína, tão castiçamente portuguesa; tão aperrada às suas peculares tradições, destaca-se pela sua posição nas margens lendárias do poético Lima, a cidade maravilhosa de Viana do Castelo de tão deslumbrantes paisagens, de tão ridentes panoramas.

Não é possível encontrar-se mais completo cenário do que aquele que nos oferece Santa Luzia.

Todo o vale do Lima se nos desenrola aos pés; e na poalha dourada do anoitecer; na meia luz de sonho do entardecer, parece que pairam ainda as saúdes eternas do poeta genial, amorosamente grandioso da «Menina e Môça».

O mar desdobra-se misterioso na nossa frente, perdido lá muito ao longe, confundido no horizonte com o céu.

E sente-se ância imprecisa, evocadora dos velhos navegadores; dos velhos combatentes de outróra que daqui partiram à aventura, para radicar nos Algarves de Além Mar, e hegemonia de Portugal.

E ao longo da costa, nos recortes caprichosos do mar em perpétuo bulício, numa ância insatisfeita de predomínio, adivinham-se Espozende e Ancora, Moledo e Caminha.

A branquejar na orla da montanha distante, o Bom Jesus, evocadora afirmação da religiosidade, da raça minhota.

Viana do Castelo, mais parece um museu ador-mecido, enamorado das suas belezas, cioso da sua arte do que uma cidade cheia de vida, com um amplo porvir.

É preciso percorrê-la devagar com carinho, para se conhecer bem. Os paços do concelho, velha construção do século XVI, evoca-nos D. Manuel, o quadro venturoso da história de Portugal; e D. João III o unificador da fé religiosa, o homem a quem devemos um dos mais fortes laços que tornaram imorre-doira a nossa nacionalidade.

A trabalhada renascença do edifício de Misericórdia, exemplar único em Portugal, recorda-nos a Rainha D. Leonor, a fundadora d'esses núcleos de caridade, que são uma das mais formosas facetas do espírito bondoso dos portugueses, donde irradiaram poderosamente todas as obras de bem fazer.

A renascença italiana deixou o grande exemplar de S. Domingos, onde repousa o grande arcebispo de Braga, Frei Bartholomeu dos Martyres.

A igreja matriz é um exemplar admirável do estilo romanico bizantino, com o seu pórtico de formosíssimos colunelos, com as suas arrogantes torres ameiadas, de sóbria, de audaciosas linhas.

O palácio dos Condes da Carreira, de sóbrio e rendilhado manuelino; o palácio dos Viscondes de Montedôr, de elegante estilo D. João V, tão admirável que têm inspirado tantos artistas; as janelas do

palácio Costa Barros, delicado lavor no granito; inspirada renda de pedra; todas estas afirmações artísticas que os séculos cuidadosamente nos guardaram, são afirmações da delicadeza de sentir das gentes de Viana do Castelo.

Como altiva afirmação de energia; como afirmação de fé no futuro; de vontade de viver, de progredir, o porto Viana, com as suas cábreas; com o seu afan no trabalho de melhor o petrelhar, abrindo os braços à navegação.

O Asilo da Caridade é uma grandiosa e comovedora demonstração do carinho, do cuidado que merecem à população de Viana, os velhos e entreados; os que sofrem e precisam arrimo seguro no último quartel da vida.

E, como se as belezas naturais não bastassem, perdemo-nos na contemplação das mulheres de airoza figura que alegam ainda mais a paisagem, com o doce do seu sorriso; com a graça das suas atitudes, com a luz do seu olhar de tão variadas tonalidades.

Viana é bem a princesa do Minho; a rainha do Lima; e não pôde entrar-se um dia em Viana sem se ficar prêso à maravilha da paisagem; à evocação da sua história; ao encantador trato dos seus naturais; sem que o nosso coração vibre emocionado pelo carinho com que as mulheres mantêm a tradição dos seus vestuários garridos, de vivas côres, não sabendo nós se é Afife ou Santa Marta que mantém a primasia.

Uma visita a Viana do Castelo, impõe-se como nota de bom gosto, como obrigação de todos os portugueses.

Hotel Central
 Proprietarios **VIUVA CERQUEIRA & FILHOS**

Este hotel
 obedece a todas as exigencias
 do conforto

Rua Candido dos Reis
VIANA DO CASTELO

Grande Hotel de Santa Luzia
 (MONTE DE SANTA LUZIA)
 Proprietarios **VIUVA CERQUEIRA & FILHOS**

Um dos melhores hotéis de
 repouso com maravilhosos
 e artisticos panoramas

VIANA DO CASTELO

DEPOSITO Grandes Armazens de Fazendas
 em frente ao Jardim

CERQUEIRA JUNIOR & C.^a L.^{da}

Camisaria e gravataria—Fotos feitos por medida.
 Seriedade e escrupulo em todas as transações.
 A cargo do sócio António José Cerqueira Júnior a representação da Companhia de Seguros Comércio e Indústria e dos Bancos: Português do Continente e Ilhas, Espírito Santo, Lisboa e Açores, Português e Brasileiro, Comercial de Lisboa, Alentejo, Regional de Aveiro, Comercial do Porto, Aliança, Credit Franco-Português, Borges & Irmão (agencia de Lisboa), José Henriques Tota Lda, Pancada, Moraes & C.^a, Sousa Cruz & C.^a Lda, Pego Doremelho & C.^a Lda.

Telef. 79-Teleg. Cerqueira Júnior-VIANA DO CASTELO

Garage Coelho & Brandão

Avenida dos Combatentes da Grande Guerra

Viana do Castelo

Recolha, aluguel

Reparações, pneus, oleos etc.

PIROTECNIA VIANENSE DE
JOSÉ ANTONIO DE CASTRO & IRMÃO

Agraciado pelo governo com a medalha oficial civil de Merito Industrial e outras dos 1.^{os} premios dos concursos em que tem tomado parte. — Recebe encomendas para todo o paiz e estrangeiro. — Peçam catalogos.

RUA DA BANDEIRA, 529 — VIANA DO CASTELO

Bernardo Dias

Papelaria—Quinquilharia

Revendedores dos artigos da Vacuum Oil Company

Praça da Republica
VIANA DO CASTELO

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 adiante na secção de anuncios.

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

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

Aguas Termais - Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas 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 adiante 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 adiante 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 installação.

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.

Hotéis - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um supplicio.

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

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 106, 1.º.

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

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

Maquinas - A maquina 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 adiante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

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

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

Mercerias - 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 adiante 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 acao nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

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

Parte Oficial

Ministério da Justiça e dos Cultos

Portaria n.º 7:262

Determina que a venda de impressos destinados à obtenção dos bilhetes de identidade seja, depois de 1 de Março próximo futuro, exclusivamente feita pelos arquivos de identificação civil e repartições do registo civil, devendo depois daquela data os estabelecimentos que fornecem esses impressos satisfazer apenas as requisições daqueles arquivos e repartições.

Ministério do Comércio e Comunicações

Decreto n.º 20:702

Autoriza as companhias de caminhos de ferro, a título transitório, a cobrar um adicional de 10 por cento, de aplicação facultativa a estabelecer nos respectivos avisos ao público, sobre todas as cobranças de tráfego.

A REVISÃO DE TARIFAS

da Companhia dos Telefones

O sr. ministro do Comércio assinou a seguinte portaria: «Tendo a Companhia Anglo-Portuguesa de Telefones solicitado um exame à sua situação financeira, para efeito de uma revisão de tarifas, conforme o artigo 26.º do seu contracto, alegando que, da alteração do valor da libra e do funcionamento simultâneo de dois sistemas de tarifas lhe advém agravamento de dificuldades:

Manda o Governo da República, pelo ministro do Comércio e Comunicações que, para proceder ao referido exame, se constitua desde já a seguinte comissão:

Dr. Álvaro Manuel dos Santos Silva Machado, director geral, interino, do Comércio e Indústria, que presidirá; António Ramalho Ortigão Peres, director dos Serviços da 8.ª Repartição de Contabilidade Pública; Vítor dos Santos Brito, representante da Associação Comercial de Lisboa; Augusto Cisneiros Franco, representante da Associação Industrial Portuguesa; Manuel Pinto de Melo, director das Inspekções dos Correios e Telégrafos; José Rodrigues Bizarro, chefe de Divisão, Fiscal do Governo junto da Companhia; e Joaquim Rodrigues Gonçalves, inspector chefe, interino, da 2.ª Divisão da Direcção dos Serviços de Exploração Eléctrica, que servirá de secretário».

Ministério das Finanças

Rectificações do decreto n.º 20.692, que aprova os estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Decreto n.º 20:737

A Companhia de Ambaca, antiga Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de África, movera contra o Estado acções e execuções que desde há muito estavam pendentes e de que no ano findo, em execução de voto unânime da

assembléa geral extraordinária de 6 Dezembro de 1930, veio espontaneamente desistir, procurando assim facilitar a solução da chamada questão de Ambaca.

Ora ainda que fôsse de prever a inviabilidade e a improcedência de tais processos, a Companhia com a sua attitude mostrou decidir-se por um caminho de justiça e boa razão, reconhecendo o sentido e o âmbito verdadeiro dos seus direitos legítimos. Mas com essa attitude ficou sujeita ao pagamento de custas pesadas, parte das quais se destinam aos cofres do Estado.

É de justiça, pois, que o Estado corresponda por si à acção honesta da Companhia, libertando-a aos pesados encargos dela resultantes.

Nestes termos, usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.746, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.331, de 9 de Abril de 1928, sob propostas dos ministros de todas as Repartições.

Hei por bem decretar, para valer como lei o seguinte: Artigo único. A Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de África, hoje denominada Companhia de Ambaca: fica dispensada do pagamento de parte das custas que pertence ao Estado, nos processos que moveu contra Ele e do que veio a desistir.

Ministério da Marinha

Decreto n.º 20:699

Determina que o comando das canhoneiras dos tipos «Beira» e «Zaire» possa ser exercido por capitão-tenente ou primeiro tenente.

Decreto n.º 20.700

Manda que os capitães dos navios entreguem nas alfândegas mais um exemplar dos manifestos de carga, destinado à Direcção da Marinha Mercante.

Decreto n.º 20.715

Dá nova redacção á condição 2.ª da alínea c) do artigo 101.º do decreto n.º 17.807 (Estatuto dos Officiais da Armada), a fim de ser modificado o tirocínio de embarque exigido aos capitães-tenentes para a sua promoção ao posto imediato.

Decreto n.º 20.716

Determina que os cargos que no mapa anexo ao decreto n.º 19.401 são unicamente destinados a capitães-tenentes possam de futuro ser providos por oficiais da patente de capitães-tenentes possam de futuro ser providos por oficiais da patente de capitães de fragata, quando voluntários, sem prejuízo dos oficiais com a patente de capitães-tenentes em igualdade de circunstâncias.

Rectificações ao decreto n.º 20.700, que estabelece as prescrições a que devem satisfazer as emprêsas de navegação que fazem carreiras regulares para as colónias portuguesas.

Este número foi visado
pela
Comissão de Censura

Linhas portuguesas

Linha da Boa Vista à Trindade O Supremo Tribunal de Justiça negou provimento ao recurso da Companhia de Carris de

Ferro do Porto, favorável à Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que está construindo a linha da Boa Vista à Trindade e a cujas obras a primeira tentou pôr embargos, tendo perdido a questão em todas as instâncias.

Por este motivo, a Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, têm recebido muitos telegramas de felicitações por intermédio do seu ilustre presidente Sr. Eduardo Plácido, em Lisboa, e no Porto por intermédio do director da expedição Sr. Engenheiro A. A. de Vasconcelos Porto.

Linha de Arganil O sr. ministro do Comércio recebeu uma comissão, constituída pelos delegados das câmaras municipais de Arganil, Góis, Oliveira do Hospital, Tábua e Santa Comba-Dão, acompanhada de representantes da Imprensa da região e de muitos conterrâneos residentes em Lisboa, que lhe foi solicitar a conclusão do caminho de ferro de Arganil, entregando uma representação nesse sentido.

Os interessados pedem que seja determinada a bitola de via a adoptar, assunto para que foi nomeada uma comissão em Abril do ano findo, e declaram não querer intrometer-se na resolução deste problema, que foi entregue a técnicos especializados, aceitando a construção em via estreita, se ela tornar mais prática e imediata a realização do melhoramento.

O sr. ministro do Comércio prometeu que, mais uma vez, recomendaria à respectiva comissão a maior urgência na escolha da bitola, e relativamente ao prolongamento do caminho de ferro de Arganil, declarou que não seria viável, por enquanto, tão grande empreendimento, visto o fundo especial para construções ferroviárias ter diminuindo de 30.000 contos para cerca de 27.000, mercê do decréscimo de tráfego. Acrescentou que os recursos disponíveis daquele fundo são indispensáveis para as obras de renovação das antigas linhas do Estado e conclusão de alguns troços ferroviários em que presentemente

se trabalha. O sr. dr. Antunes Guimarães afirmou, porém, que, com a melhoria das condições económicas, e como consequência de uma reorganização geral de transportes visando a sua conveniente conjugação, subiria o tráfego ferroviário, determinando um aumento do fundo especial. Por outro lado, a engenharia esforça-se para melhorar os transportes de caminhos de ferro, não só no que respeita a métodos de exploração, mas estudando a aplicação de novos veículos que, simultaneamente, com uma exploração económica, facultarão ao público outras vantagens apreciáveis.

O problema dos transportes, disse, factor basilar da distribuição, têm sido focado pelo Ministério do Comércio com particular interesse, tendo sido já esboçadas as bases de organização do Conselho Superior de Transportes e Comunicações, para a conveniente e imediata conjugação dos diferentes meios de transportes terrestres, fluviais e marítimos, por forma a conseguirem-se tarifas vantajosas e a diminuição de formalidades, riscos e demoras. No entanto, declarou, ainda, o sr. ministro do Comércio, a grande obra das estradas nacionais, levada a efeito através a respectiva Junta Autónoma, e agora completada com o incremento dado às estradas municipais e vicinais vai servindo de garantia a um regular escoamento dos produtos agrícolas e industriais das diferentes regiões do País.

Mapas e Plantas

Da Direcção Geral do Instituto Geografico e Cadastral dependencia do Ministerio do Comercio recebemos um exemplar de cada folha n.º 28 b 28 c Bordeira Monchique, da Carta de Portugal na escala de 1/50.000, a cinco côres, que acaba de publicar. Agradecemos os exemplares enviados.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Esta Companhia tem para vender na estação de Figueira da Foz:

100 barris servidos a oleos.

Recebe propostas até ao dia 26 de Janeiro corrente, dirigidas à Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50 % do valor da transação, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier. Figueira da Foz, 14 de Janeiro de 1932.

O Engenheiro Director da Exploração

Fernando d'Arruda

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

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

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMIÇO

RUA GARRET, 74, S/L

TELEF. 2.0524

LISBOA



AÇOREANO NA GRANDE GUERRA.

POR

CARLOS D'ORNELLAS

ENCONTRA-SE À 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 À 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 ACCÇÕES—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 à Fronteira, quilómetros 1.347

Distancia do Lobito à 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 electrica :-: :-:

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

INSECTICIDAS

PÓS DE KEATING
MATAM

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

LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAEM

(FUNDADA EM 1850)

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

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

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

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO
CAIXOTARIA

Doca de Alcantara
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

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

Royal Mail Steam Packet Company

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



Nos preços das passagens include-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

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no Bureau Internacional de Berne (Suíça)

DIRIJA-SE A

The Union

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propiedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Revista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o reportorio mais util e numeroso dos Importadores e Exportadores espanhoes. (Peça-nos um exemplar gratis).

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

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

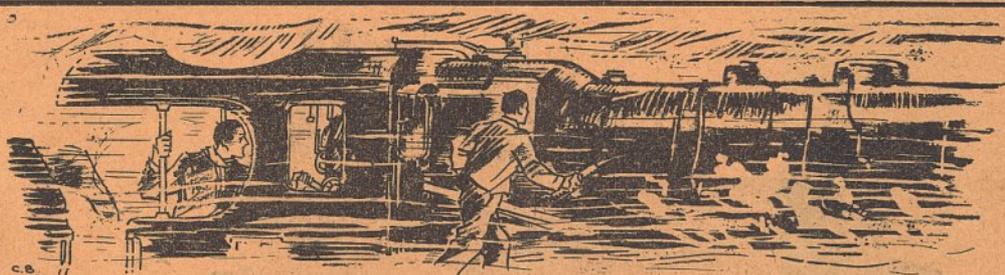
Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades

:: rivalizando com as dos fabricantes ::

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

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como lino 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.



Fôrça - Velocidade - Regularidade

Eis as qualidades exigidas duma locomotiva para rebocar cargas pesadas sobre grandes distâncias, mantendo as marchas prescritas nos horários.

Por mais perfeita que seja uma máquina — quer fixa quer móvel — impossível será manter o seu funcionamento eficaz, económico e contínuo sem a protecção duma película de óleo adequada sobre as suas peças móveis.

Lubrificação perfeita quer dizer rendimento máximo e desgaste mínimo — portanto economia no consumo de combustível, em reparações e substituições de peças, assim como ausência de prejuizos por paragens forçadas.

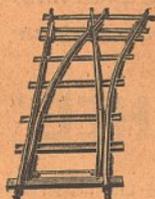
Seja qual for o tipo da vossa máquina há sempre um lubrificante GARGOYLE que foi metódicamente estudado pelos nossos técnicos especialistas para assegurar o seu perfeito funcionamento.



Lubrificantes

VACUUM OIL COMPANY, INC.

757

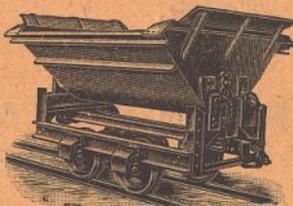


Material DECAUVILLE

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

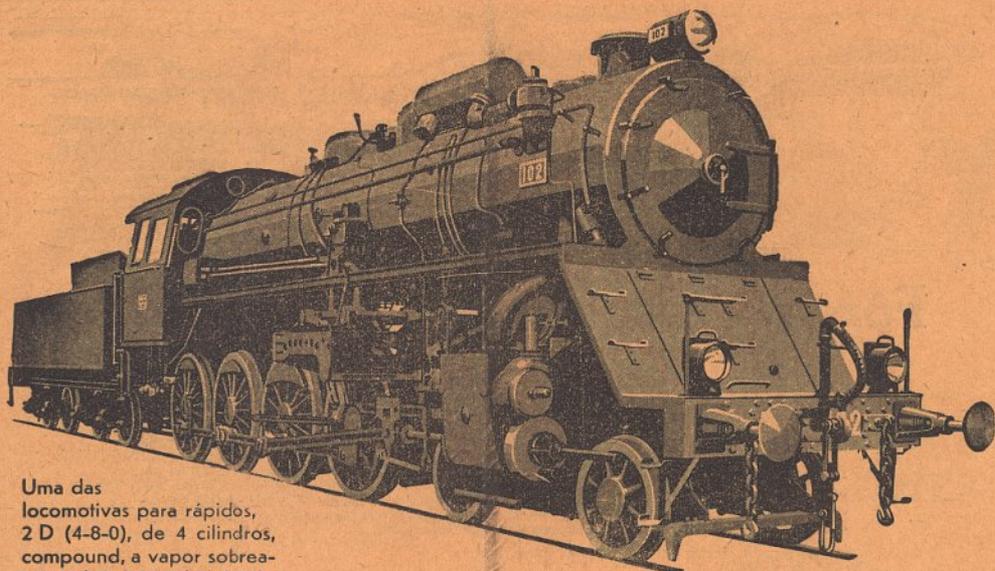
CUDELL & WELTZIEN, LIMITADA

LISBOA — AVENIDA DA LIBERDADE, 3, 1.º

Telefone 23938

Telegramas KRUPPAGENT





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 Portugêses da

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

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portugêsas da Metro-pole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 19

LISBOA