

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios de Comércio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liege, 1895. Rio de Janeiro, 1902, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 19, piso 2º

NUMERO 895

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

Pública-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 1 de Abril de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes
EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Avisos ao Públ. — 1.º aditamento à tarifa especial n.º 1, p. v. 1.º aditamento ao complemento à Tarifa especial n.º 1, p. v. — 3.º aditamento à classificação Geral, p. v. — 11 Aditamento à tarifa P. H. F. n.º 3, g. v. — Tarifa especial interna n.º 17, g. v.

SUMMÁRIO

L. de Mendonça e Costa Pag. 101
Caminhos de Ferro dos Tigres 102
Prolongamentos de linha de Aveiro por J. Fer-

nando de Sousa	104
Antonio Carrasco Bossa	106
Os Caminhos de ferro e a política, por Raul Esteves	107
Publicações recebidas	107
Os cam. de Fer. espanhóis e o Directorio Militar	108
Falta de espaço	109
Escavacadores para trabalhos de irrigação	109
Mendonça e Costa e a imprensa	110
D. Henrique de la Torre	110
Viagens e transportes	111
Parte Financeira e Parte Oficial	112

L. DE MENDONÇA E COSTA

O SEGUNDO ANIVERSÁRIO DA SUA MORTE

PASSOU no dia 19 de Março findo, o segundo aniversário do falecimento do nosso saudoso director.

Dois anos decorridos e ainda se não desvaneceu, e cremos que jamais se desvanececerá por completo, a profunda comoção que nos empolgou ao vermos desaparecer para sempre do nosso convívio aquele que, além de um grande amigo, fôra um bom mestre.

Parece que ainda o estamos a vêr e a ouvir aqui junto de nós, com aquêle seu feitio irrequieto, numa actividade difícil de igualar, a darnos instruções sobre a *Gazeta*, a gritar ao telefone uma ordem à tipografia, a atender um assinante e simultaneamente um anunciante, como que multiplicando-se, repartindo o seu espírito por variados assuntos, sempre metódica e disciplinadamente, com aquela nítida visão com que encarava todas as coisas por mais complexas que se lhe apresentassem.

E' que Mendonça e Costa aliava às suas grandes faculdades de inteligência, um critério nada vulgar que, com a experiência da vida e o conhecimento dos homens, o tornaram um perfeito tipo de dirigente.

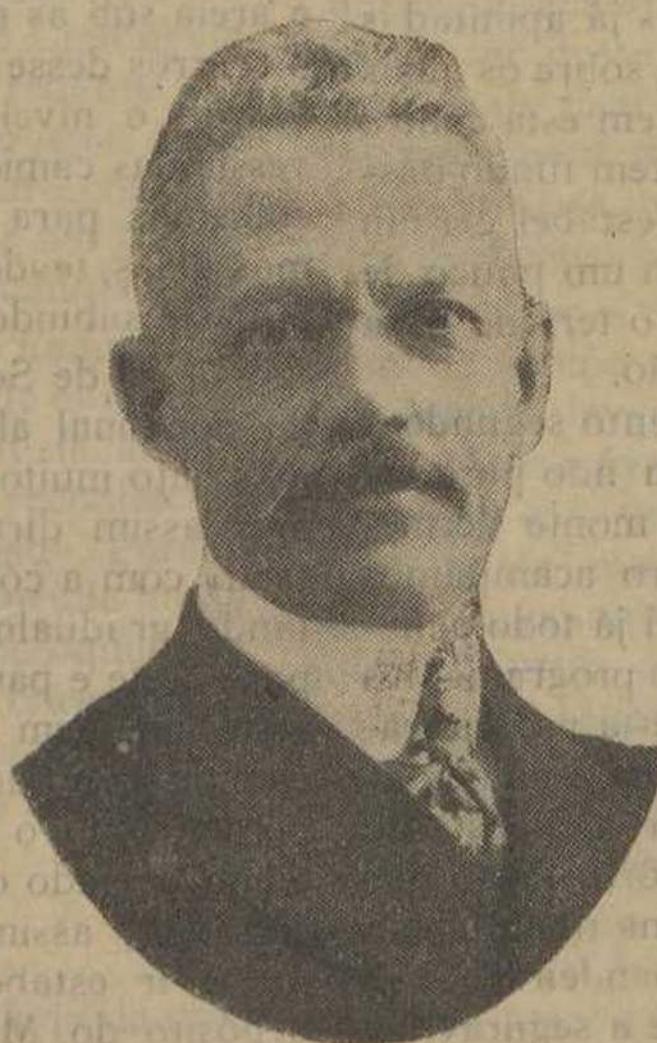
Recordar o nome d'este bom amigo, se pôr um lado nos é doloroso, porque é a celebração do seu desaparecimento da vida, é-nos ao mesmo tempo gra-

to, porque nos vem fazer reviver horas felizes de amável e alegre convivência com uma individualidade que soube prender-nos por laços de uma sincera amizade.

Do que êle foi como homem, como cidadão e como funcionário e jornalista, já a *Gazeta* o disse, e ainda no nosso último número em que celebrámos o nosso 38.º aniversário nos não pouparamos a pôr bem em evidência nas modestas homenagens que lhe prestámos, mas nunca achamos demais repeti-lo: Mendonça e Costa foi uma figura inconfundível de homem de bem, de patriota, de trabalhador inteligente e infatigável, e, a atesta-lo ficou a sua obra que perdurará por largo tempo. Segui-la é prestar-lhe a melhor homenagem.

Essa obrigação moral, procuramos nós desempenhar dignamente tanto no prolongamento da vida da *Gazeta* como na do *Manual do Viajante em Portugal*, e, com prazer registamos que, além de nós, uma pleia de bons patriotas o faz com igual amor na *Sociedade de Propaganda de Portugal*, que é um dos seus melhores títulos de glória.

Por alma de seus queridos pais, L. de Mendonça e Costa e D. Maria José Ferreira de Mendonça e Costa, mandou sua filha, D. Julieta de Mendonça e Costa, rezar missa na igreja da Encarnação e do Cemiterio Oriental.



MENDONÇA E COSTA

PESSOA

O VELHO

Caminhos de ferro dos Tigres

Conferência realizada em 20 de Dezembro de 1924

NA

Associação dos engenheiros civis

IV

UTILISANDO em seguida um pequeno vapor, fui pondo no fundo do Saco da Baía toda a carga que me devia acompanhar, quasi só reduzida a água e alimentação para dois meses, em 14 de Setembro para ali segui também, depois de ter procedido ao estabelecimento de uma planta geral da povoação e ter fixado o local de uma meia duzia de casas para funcionários e uma enfermaria que lá deixei a construir. Procedi desde logo ao levantamento, e se não parti com êle da povoação, foi porque o julguei desnecessário, visto que nenhuma vantagem ha para a exploração do caminho de ferro em manter a povoação aonde está, a qual pôde muito bem passar para o fundo do Saco, evitando o istmo, que em virtude das circunstâncias já apontadas exigiria a construção de paredões, sobre os quais assentasse a via e que defendessem esta contra o mar. O mar no fundo do Saco tem fundo bastante próximo de terra e pode-se estabelcer um bom cais ou ponte acostável. Com um pouco de aterro do parcel pôde-se nível r o terreno para sobre êle assentar a nova povoação.

Prosseguindo como levantamento segundo a direcção escolhida, ou seja caminhando para sul encostado às dunas até atingir o monte Vermelho, no domingo 16 de Setembro acampámos junto dêste Monte, tendo então ali já todo o material de acampamento previsto no programa dos trabalhos, a água julga a necessária para a travessia ou sejam 1300 litros de água e alimentação. Foi nêste trajécto até subir a encosta do Monte Vermelho, na volta do Morro Preto que encontrámos ainda cravados numa moita cheia de areia o bordão que tivera a bandeira que já referi, tendo ainda o cordão que a segurava, e mais adeante uma carroça de bois, de bom carvalho, conforme o uso português, bem conservada ainda, a-pezar-das dezenas de anos, excção dos trilhos, que estavam corroídos pela ação da água do mar. Entre o fundo do Saco e as dunas junto ao Monte Vermelho as camionetas marcharam regularmente, apesar num ou outro ponto foi preciso utilizar as correias e as

pranchas. Levou o trajecto cerca de quatro horas. A travessia das dunas é que levou alguns dias, pois não podíamos utilizar o caminho da meia encosta do Monte Vermelho, para sul e para norte apresentando elas muito maior extensão. O território é então d' soladôr, o vento forfíssimo fustiga-nos o rosto, a areia arrastada com violência pica-nos a péle; em fins de Setembro quando no planalto já aquece, as manhãs e as tardes sobretudo estas em que o vento reforça de violência, são agrestes. Chegávamos ao acampamento desejosos de beber um pouco de café quente. Postas as camionetas junto às primeiras dunas, a situação era tal que durante uma noite iam tombando com o vento. Este ia e cavando a areia sob as rôdas voltadas a êle enterrando-se os carros desse lado, enquanto do outro conservavam o nível primitivo. Por isso tanto na travessia das camionetas, como no caminho que escolhemos para o traçado, fugimos quanto pudemos delas, tendo conseguido dum a forma absoluta neste subindo na encosta do Monte Vermelho.

A 28 de Setembro tínhamos o levantamento da poligonal além das dunas, depois de havermos feito muitos reconhecimentos parciais. Estámos assim dirigidos já a leste e ganho o «plateau» com a cota de 210 metros, que vai aumentando gradualmente à medida que caminhamos para leste e para nos assegurarmos da direcção, visto que sem guias e sem pontos de referência, caminhar ao acaso no deserto, pôdia-nos fazer perder todo o trabalho; no dia 30 de setembro, tendo deixado o levantamento na cota 265 estação 288, assim como o acampamento, resolvi-me a ir estabelecer o préviamente projectado depósito do Monte Ilusão e procurar obter referências nas serras que já se divisavam ao longe. Tendo seguido com as duas camionetas com a carga prevista em água e mantimentos, deixámos uma delas com o depósito em pleno areal, um pouco a nordeste do Monte Ilusão, como mais tarde verificámos ser, pois este não se nos mostra de uma maneira distinta na orografia da região, tendo sido o acaso que então no-lo desmas-

carar. De facto, a sul da direcção seguida, viam-se pequenos mórros avermelhados, logo seguidos a sul por uma série de cadeias de montes dirigidos de sudoeste para noroeste, que claramente se reconhecia formarem a vertente do Cunene, ou seja a Serra Alvaro Ferreira ou Fernando Real. É nesses mórros avermelhados que se encontra o Monte Ilusão assim designado, porque estando nós junto dele, deixamos de repente de o distinguir dando-nos a ilusão que desapareceria. É uma consequência da sua cor e da sua forma triangular. Até esta primeira etapa, havíamos atravessado várias linhas de água de leitos largos e profundos, mas absolutamente secas. Continuando este reconhecimento à vista além do Monte Ilusão pensávamos atingir o rio Muende, que, segundo a carta, deveria encontrar-se a cerca de oitenta quilómetros. A verdade, porém é, que, já porque o terreno passava a ser mais acidentado e ravinado, já porque a distância estava errada, só no dia 3 de Outubro ou seja quatro dias depois da nossa partida do acampamento, conseguimos atingir o último braço do Chiambala, ou a damba dos Carneiros, conforme é designada na carta actual e na alemã. Julgo que nenhuma destas designações é verdadeira e que há grande confusão acerca destes rios. Há uma série de linhas de água orientadas da mesma forma, que tanto poderão juntar-se ao Chiambala como ao Caroca. Só um reconhecimento ao longo delas poderá decidir. Pouco depois de termos atingido esse tal rio Chiambala ou Damba dos Carneiros e percorrendo-o uns dois quilómetros para sul encontramos um mórro isolado, bem visível de todas as direcções, no qual se encontrava uma bandeira e um bilhete deixados pelo oficial que, vindo de Otchinjan, deveria procurar a ligação connosco naquela direcção, conforme as instruções que de mim recebera. Grande foi então a minha satisfação por ter conseguido a ligação, por ter reconhecido que havia tomado a direcção desejada. Porém, logo a seguir, veiu a deceção: o Muende ainda estava longe; a carta dava-o a cinco quilómetros; a água que contavamos perto era salgada. Para que V. Ex.^{as} possam fazer uma idéa da situação, basta que faça a leitura do referido bilhete:

«Dia 17 de Setembro de 1923.

«Estivemos aqui esperando a vinda da missão. Calcúlo que este seja o rio Chiambala. Pela falta absoluta de água temos que retirar para os carros, que se encontram no Tchifengo por não poderem avançar mais. Não pude obter guias. É provável que aqui proximo haja água, mas eu não pude encontrar o lugar, a pesar das pesquisas feitas. Caso consigam chegar aqui mandem o guia chamar, porque já não temos

«botas nem fato. Já fui ao Coróca a ver se encontrava qualquer outra garganta para a passagem, mas não encontrámos mais nenhuma. O caminho até no Tchifengo tem pedras e mato e só com muito trabalho lá conseguirei chegar. Água não tem senão daqui a cinco horas e completamente salgada. Mandem o guia aos carros para virmos ajudar os com o pessoal e ferramenta. Todos os esforços temos feito para o bom desempenho da nossa missão.»

O conhecimento do teor deste bilhete produziu um grande choque no pessoal, pois nem o guia em que se falava possuímos, mas vendo-me resolvido a vencer estas dificuldades por qualquer forma para conseguir levar o levantamento ao fim, facilmente se convenceu a sujeitar-se aos sacrifícios, que fosse necessário exigir. E, se entre eles houve algum mais receoso, teve o brio bastante para nestes dias, quando já esgotada a água e sofrendo a sede, sob um sol ardentíssimo, continuar dedicando-se ao trabalho que emprenderamos. Foi debaixo dessa impressão que regressámos ao acampamento para prosseguir no levantamento da poligonal e sentindo a necessidade de procurar reforçar as nossas reservas de água. No primeiro dia sem água provou-se que com a falta dela desaparecia a vontade de comer, sobretudo se tivéssemos de comer conservas de atum e sardinha, que eram o forte da nossa alimentação. Resolvi portanto enviar uma camionete ao Cunene, do acampamento já referido, porque me parecia ser dessa altura do nosso trajecto o caminho mais fácil para chegar à foz do Cunene, pois mais para montante era impossível chegar ao pé da água, porque o rio é muito encaixado entre as rochas. Na verdade, tínhamos no acampamento apenas 600 litros de água para um período de tempo de cerca de quarenta dias que nos deveria levar o levantamento, quando nos seria indispensável 1.600 litros. Seguiu pois uma camionete com um depósito de ferro no dia 6 de Outubro de manhã, prosseguindo simultaneamente o levantamento com a maior rapidez, pois queria destruir a hipótese, já admitida entre o pessoal, de retirarmos para os Tigres por falta de água, sem ter concluído o trabalho. No dia, em que esperávamos a camionete de regresso do Cunene, tínhamos feito a estação 431. Era o dia 9, ou sejam 4 dias depois. Efectivamente, cerca das 18 horas, quasi ao anotecer, vimos surgir no areal do deserto, avolumados pelos restos da miragem, dois vultos encaminhando-se para o nosso acampamento. Era o auxiliar e um preto que vinham comunicar ter a camionete ficado a cerca de 40 quilómetros avariada na caixa de velocidades, um carro partido, e já carregada com água.

Continua

O prolongamento do ramal de Aveiro

por J. FERNANDO DE SOUZA

A lei n.º 952 de 5 março de 1920 que manda reverter para o Estado o saldo das sobretaxas, impedindo assim as companhias de caminhos de ferro de dar remuneração, por modesta que seja ao capital-acções, mantém-se inalterável a pezar das bem fundamentadas reclamações a que deu lugar.

Procuram elas ao menos aproveitar os recursos disponíveis em obras complementares que lhes permitam aperfeiçoar a exploração, pois os trabalhos extraordinários do primeiro estabelecimento, tem, segundo o preceito explícito da lei, a precedência na aplicação das receitas.

Está por isso estudando a Companhia concessionária da linha do Vale do Vouga a hipótese da construção de alguns úteis prolongamentos que a habilitem a servir melhor a região tributária das suas linhas.

Como é sabido, põem estas em comunicação com a zona litoral, uma vasta região interior. Entretanto em Aveiro, seria para desejar o seu contacto directo com a via marítima.

A barra aberta em 1808 pela acção admirável do grande engenheiro hidráulico Lino Gomes de Carvalho, estava quasi fechada quando o ilustre engenheiro Silvério Pereira da Silva, a desobstruiu e delineou um plano de obras baseado no do seu glorioso antecessor.

Os estudos e projectos sucessivamente elaborados foram expostos numa brillante conferência da Associação dos engenheiros civis pelo Sr. Rocha e Cunha, capitão do porto e vogal da Junta Autónoma ultimamente criada, a qual encarregou o conceituado engenheiro Sr. Craveiro Lopes da elaboração do plano de obras e direcção dos trabalhos.

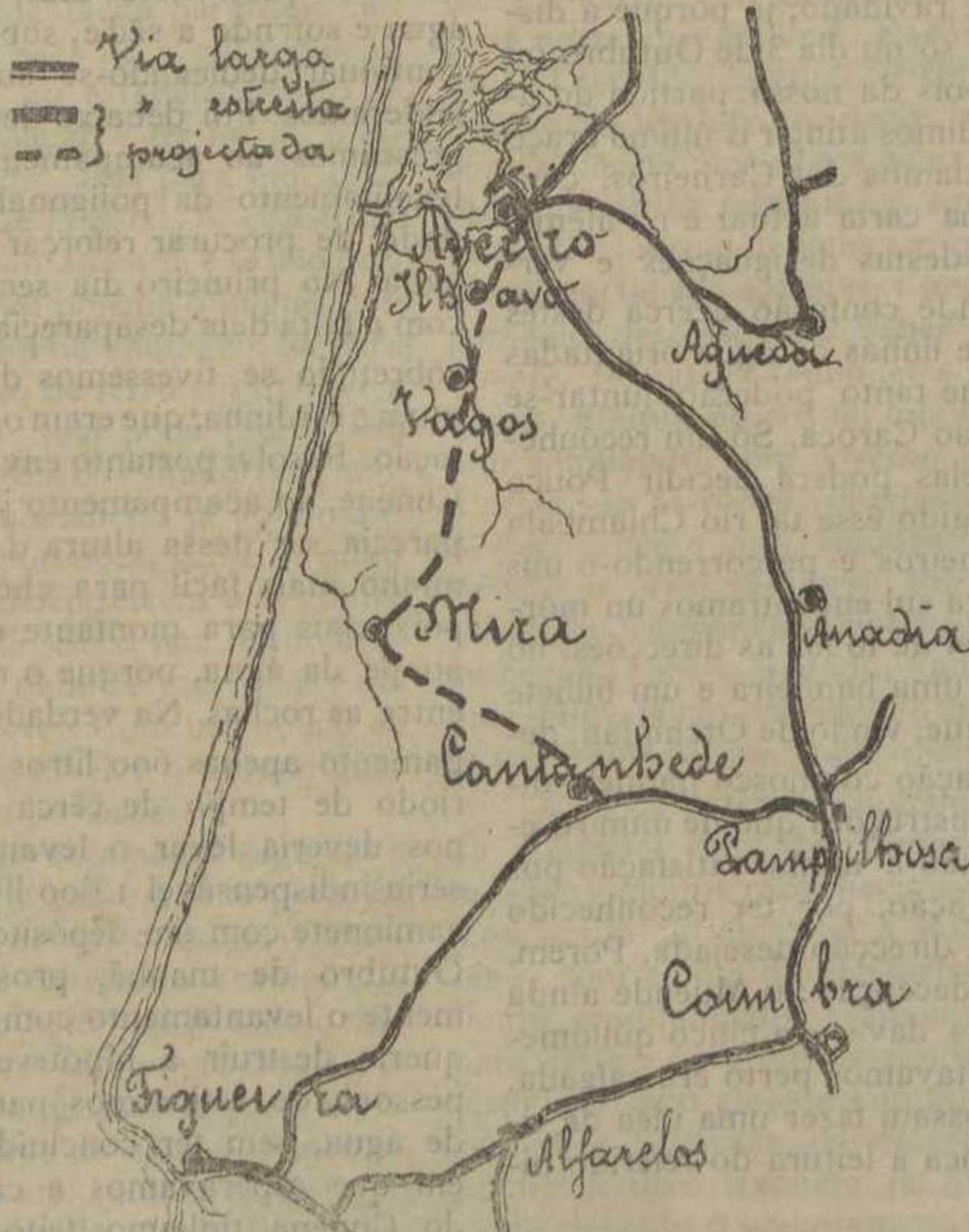
Além da regularização da barra, de modo que se assegure a fácil entrada de navios até 1.200 a 1.500 toneladas, pensa-se em dragar canais daria e estabelecer o porto de pesca e de cabotagem próximo do canal de S. Roque, já servido haja por uma linha de via larga derivada da estação de Aveiro.

Para que a linha do Vouga tivesse contacto com a via marítima, estudaram-se sucessivamente várias soluções.

Pensou-se primeiro em ir apenas ao campo do Cojo ladeado pelo canal desse nome, acessível unicamente a pequenos barcos.

Chegou-se a firmar o contrato adicional de 23 de agosto de 1918, que incorporava na concessão de 5 de fevereiro de 1907 o referido prolongamento, cedendo o Estado os terrenos indispensáveis.

Pouco depois o mesmo Estado cedia os à Câmara Municipal para construir uma avenida de 30th de largura, entestando por um lado obliquamente na estação que vista a um quilómetro de distância, tem um aspecto mesquinho, e indo ter do outro lado a uma doca por ela cortada e destinada a



vasadouro dos dejectos trazidos por um colector.

A obra foi começada, sem aterro considerável cortou o campo, tornando irrealisável a construção da estação sem o desvio dispendioso do canal, e defeituoso o seu acesso.

A Companhia renunciou, pois, ao prolongamento que o Estado inutilizara e que exigia uma obra cara e difícil de passagem inferior no aterro da Companhia Portuguesa para afinal irmos ter uma estação defeituosa terminal.

Recentemente estudou-se um prolongamento que, contornando a cidade, teria uma estação próximo do parque municipal e do hospital, com uma curta via de serviço até um cais onde se poderia fazer o embarque directo dos productos da ria: sal, peixe, mexoalho, algas para adubo, etc. Seguiria a linha a Ilhavo, em termos de ser levada mais tarde a Vagos, Mira e Cantanhede, tendo um ramal que atravessasse a Gafanha e fosse entestar numa instalação marítima próximo da barra.

Pensava-se então em estabelecer junto dela o porto comercial. Ali poderia ser recebido directamente o caivão e outras mercadorias e embarcada a madeira, etc.

Esse traçado suscitava a oposição de influências locais por cortar o parque. Ao mesmo tempo a sequência dos estudos empreendidos levava a Junta autónoma a preferir, para as instalações do porto de cabotagem e de pesca, local mais internado e próximo do canal de S. Roque, contíguo á cidade.

Era ahi que se devia pois estabelecer o contacto entre a linha do Vouga e a ria.

Bastará para isso derivar da estação de Aveiro um ramal que, acompanhando a linha do Norte, vá passar por baixo do viaduto da Esgueira e inflectindo-se para o Sul aproveite no canal de S. Roque 500^m de cais que ali se encontram disponíveis, a seguir ao local utilizado pela Companhia Portuguesa.

Medirá esse ramal cerca de 3,5 k. de construção facilíma e terá rendimento certamente compensador. Dêle se podem fazer derivar mais tarde as curtas vias de serviço do porto comercial, quando esteja construído.

Não basta porém esse ramal para que a linha do Vouga desempenhe cabalmente a sua função de fornimento.

A zona de povoação densa e abundante de produção que se extende para o sul de Aveiro entre a linha do Norte e a costa está mal servida por estradas nas suas quotidianas relações comerciais, principalmente com Aveiro.

Basta recordar a população dos concelhos que a constituem para avaliar a sua importância.

Aveiro	27.526
Ilhavo	15.518
Vagos	14.123
Mira	9.181
Cantanhede	30.005
Total	96.325

Uma linha que de Aveiro vá servir esses concelhos diverge da do Norte, até a distância de 25 km. em Mira e de 15 em Cantanhede. Tém a sua função própria, facilitando as relações com Aveiro e com a região tributária da linha do Vouga. Passa junto da importante fábrica da Vista Alegre. De construção facilíma, apenas tem uma obra de arte importante na passagem da ria de Vagos.

Está seguindo os seus trâmites um pedido de con-

cessão de caminho de ferro assente no leito das estradas, que em Mira se bifurcaria para ir entestar na Figueira. Esse troço de Mira à Figueira cortava pelo meio a estreita faixa de 15 km. de largura média, que de Mira se estende até àquela cidade entre o mar e a linha da Beira Alta, cuja função económica invadiria.

Onde a construção é fácil, e portanto isenta de casas terraplanagens e da expropriação da larga faixa de terrenos, é de aconselhar o leito próprio para uma linha do tráfego interno. As estradas são estreitas e em grandes extensões orladas de habitações. Nas mesmas condições se acham as estreitas ruas da cidade em que teria de ser assente a linha. O movimento que nelas ha será estorvado pela linha férrea, forçado pela sua parte a exíguas velocidades.

Assim pois, é de aconselhar a construção em leito próprio.

De uma ou de outra maneira a linha, entregue exclusivamente aos seus recursos próprios, não teria compensação para os pesados encargos do capital necessário. Não sucederá o mesmo se constituir o prolongamento de uma extensa linha em exploração com os seus 176 km., com os recursos do pessoal e material utilizado sem aumento de despesas gerais e cuja receita líquida é engrossada pelo tributo do prolongamento. Ha ainda a vantagem da unidade da exploração e do barateamento da construção por ela auxiliado.

O regulamento de 1906 para a concessão de caminhos de ferro em leito de estradas deixa explicitamente estabelecer outros quaesquer meios de transporte na zona servida.

Das linhas existentes também não pode haver oposição: o ramal de Aveiro ao canal de S. Roque é paralelo à linha do Norte e à via de serviço do mesmo canal, mas a portaria de 22 de fevereiro de 1912 que a concedeu, excluiu explicitamente a clausula 34.^a do contrato de 1859 relativa ao paralelismo.

O prolongamento do ramal de Aveiro até Cantanhede também não é atingido por essa clausula, porque segundo a jurisprudencia assente em todos os processos arbitrais sobre a matéria, o paralelismo é definido pela direcção geral das linhas e refere-se a estas e não a ramais. Ora a direcção Sarnada — Cantanhede não é paralela à do Entroncamento-Porto.

Também não é paralelo esse ramal à linha da Beira Alta, Figueira-Vilar Formoso à qual converge em Cantanhede. Não ha pois, óbice legal à concessão, e sob o ponto de vista da eqüidade, longe de haver prejuízo, ha vantagem para as duas linhas na construção duma afluente que a ambos converge.

Como deve ser feita a concessão?

E' indispensável a garantia de juro, que exigiria uma lei especial e que pelas formas usualmente adoptadas seria ineficás, e outra se não obteria em vista do acanhado critério oficial inspirado pelos prejuízos dominantes àcerca da função das empresas concessionárias.

Teem as linhas em exploração receitas líquidas

Manual do Viajante em Portugal

Saiu a segunda tiragem da 5.ª edição (completamente remodelada e actualizada) desta interessante publicação que fundou o nosso falecido director L. de Mendonça e Costa, e actualisou o nosso camarada Carlos d'Ornelas.

A edição, que é desta "Gazeta", é luxuosamente encadernada, em percalina, contendo um mapa e uma planta de Lisboa, a cores, plantas de monumentos e museus, quatro plantas de cidades e 17 mapas de distritos, acaba de ser posta à venda ao preço de 25 escudos cada exemplar que contém 300 páginas.

Os assinantes da "Gazeta" dos Caminhos de Ferro tem 20 % de desconto.

Pedidos à "Gazeta dos Caminhos de Ferro", R. da Horta Seca, 7, Telefone C. 27.

No próximo numero

Interessante artigo do nosso colaborador, Engenheiro Gabriel Uriñen

Os enlaces ferroviários de Portugal com Espanha

Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Março		Em 30 de Março	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	98.500	99.500	99.000	99.500
Paris	1.060	1.090	1.080	1.100
Madrid	2.930	2.980	2.920	2.970
Alemanha	4.800	5.000	4.850	4.950
Amsterdam	8.290	8.400	8.170	8.270
New York	20.700	21.000	20.500	20.750
Italia	830	850	830	850
Suissa	3.970	4.030	3.950	4.010
Bruxellas	1.080	1.050	1.050	1.070
Libras	—	—	—	—

que devem ser aplicadas a trabalhos de estabelecimento. Se o ramal de S. Roque e o prolongamento a Cananheda forem concedidos ao abrigo das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, a Companhia terá direito, durante 30 anos, à receita dos impostos de trânsito e sêlo, representada em cerca de 10 % da receita bruta, o que não é para desprezar.

O estudo do tráfego provável do prolongamento leva com segurança à previsão de valiosa receita líquida, que, junto à das linhas existentes, torna financeiramente possível o empreendimento.

António Carrasco Bossa

Finou-se no dia 23 do mês findo, o distinto engenheiro e nosso preso amigo Sr. Antonio Carrasco Bossa.

Antigo Engenheiro Consultor e colaborador da nossa *Gazeta*, Antonio Bossa foi durante largos anos uma das figuras mais em destaque no meio ferroviário.

Entrando para a Companhia Portuguesa em 1889 como Engenheiro Consultor, encarregado da fiscalização da construção do caminho de ferro de Plasencia a Astorga de propriedade da companhia de M. C. P. que então estava ligada à C. P., foi sucessivamente nomeado Eng.º adjunto à Exploração, Eng.º Chefe dos Serviços Comerciais, Sub-Chefe e Chefe de Exploração, tendo em 1912 assumido o lugar de Sub-Director da Companhia.

Durante a sua brilhante carreira em que, a par da sua formosa inteligência manifestada na direcção dos serviços que lhe foram afectos, se evidenciou sempre como um grande carácter, Antonio Bossa teve o condão de conquistar a simpatia e a amizade de quantos com él tiveram de conviver.

O pessoal da exploração da C. P. tinha por él uma estima e uma consideração invulgares. Quando em 1915 deixou a Companhia para se dedicar a outros trabalhos, pode dizer-se que se produziu uma verdadeira consternação entre o pessoal de todas as categorias da Companhia.

Os últimos anos de vida foram para Antonio Bossa dum cruel de que él não foi nada merecedor. Além da doença que ha muito lhe vinha lentamente minando a existência, desgostos de vária ordem como que se conjuraram para o aniquilar.

Espírito gentil, coração de ouro, o nosso saudoso amigo foi daqueles que conheceram bem de perto esse horrível atributo da quasi maioria dos homens, que aos bons faz muitas vezes arrependerem-se de ser — a ingratidão.

Antonio Bossa, que devia completar 60 anos de idade no próximo mês de Junho, era filho do Dr. Antonio Caeiro Bossa e de D. Amélia Carrasco Guerra Bossa, ambos já falecidos; fora casado com a Sr. D. Amélia Cardozo Bossa cujo falecimento ha anos abalou profundamente, e era pai do Sr. Dr. Antonio Cardoso Bossa e da Sr. D. Maria Manoel Cardozo Bossa e Brito, esposa do Sr. Dr. Fernando de Brito (Ermida).

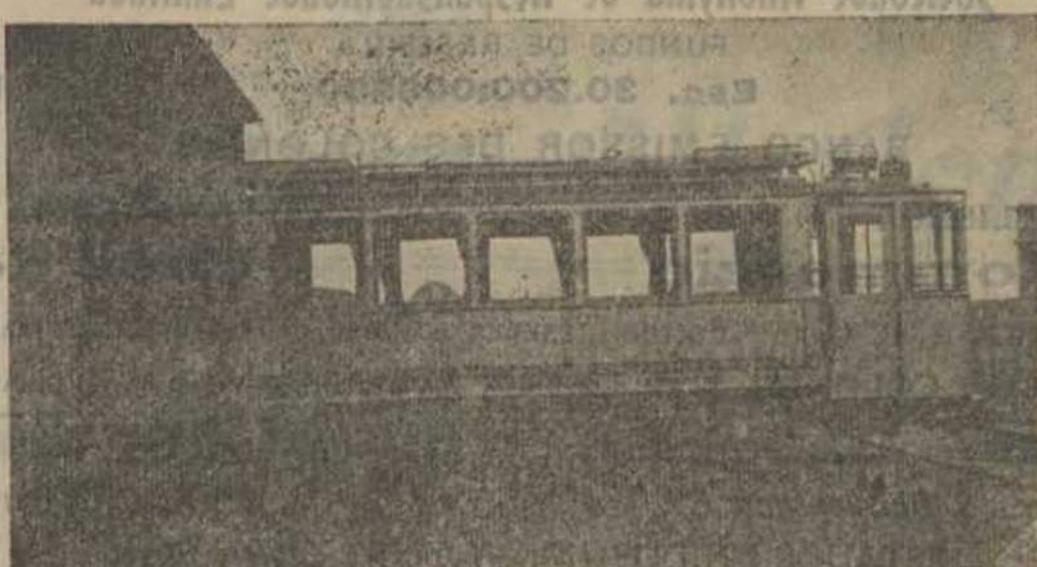
Era cunhado dos Srs. Julio da Costa Pereira e Luiz Pereira, e do contra-almirante Sr. D. Bernardo de Macedo (Mesquitela) que lhe consagrava uma grande amizade.

A' familia do ilustre extinto enviamos as nossas sinceras condolências.

WAGGON- und MASCHINENFABRIK A-G vorm BUSCH

Bautzen

Weimar



Experiencia de
largos anos

Dão-se as me-
lhores refe-
rencias

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

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

Representante para Portugal e Colônias

Gustav A. Zickermann

Avenida da Liberdade, 9-2.

LISBOA

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

ANUÁRIO COMERCIAL

45.ª Edição - 1925

DOIS VOLUMES 1.000.000 DE ENDEREÇOS

4.000 PÁGINAS DE TEXTO

Desenvolvida informação do Continente, Ilhas e Colônias

24, Praça dos Restauradores, 24

LISBOA

Parceria Vinicola Portugueza, L. da

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Vinhos licorosos e de pasto para consumo e exportação

TELE fone 4029 Norte
1 gramas - PARCECOLASUL

CÓDIGOS A. B. C. 5.ª ed.
RIBEIRO

Armazens

Praça David Leandro da Silva

Telefone 161 P. B. - Poço do Bispo

Escriptorios

Rua da Prata, 234, 2.º

LISBOA

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00FUNDOS DE RESERVA
Esc. 30.200:000\$00CAPITAL REALISADO
Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

CÓDIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL e EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK e KINSHASSA ULTRANACION

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue do Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE—Aveiro, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setúbal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

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

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiagede Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loio, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

GORDURAS E OLEOS MINERAES

A. S. DA
Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriaes, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

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

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	PORUGAL	3998 ton.
ANGOLA	7745	LUABO	1485
LOURENÇO MARQUES	6355	CHINDE	1382
MOÇAMBIQUE	5771	MANICA	1116
AFRICA	5491	BOLAMA	985
PEDRO GOMES	5471	IBO	884
BEIRA	4973	AMBRIZ	858

Serviço de
cabotagem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350	DONDO	6000

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

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

LISBOA, Rua de Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 4000 — Informações C. 608 — Tesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.

Telefone-C. 890

Tel.-KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona - Bilbao -
Cartagena - Lisboa

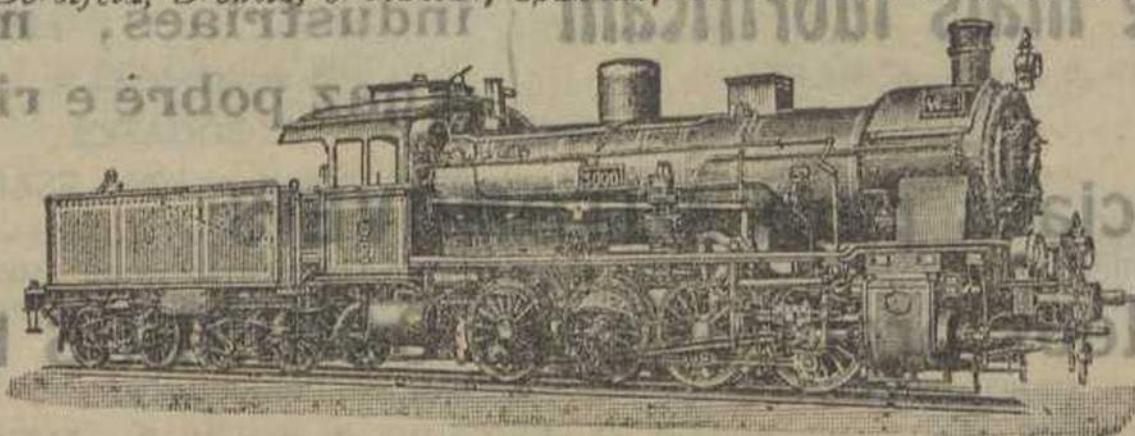
FABRICAS:

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

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
technicosDepósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, Lt.º

RUA DE JULIÃO, 41 1º LISBOA
Apartado de Correio-87

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea - LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres - Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.º; Hambro & Son; Baring Brothers & C.º.

Em New-York - Brown Brothers & C.º.

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

Em Bordeos - Lloyds Bank (France) Limited.

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

E em todas as principaes cidades

OS CAMINHOS DE FERRO E A POLÍTICA

por Raul Esteves

NUM país como o nosso em que todas as manifestações de actividade nacional estão sujeitas ao estreito critério da política de facções, e em que o próprio sentimento nacional se acha completamente obliterado, e substituído pela estéril luta de interesses partidários, não é para extranhar que os importantes organismos económicos do país se tenham transformado essencialmente em mero campo para a luta de influências políticas.

Este é, de facto, o aspecto por que se nos apresentam hoje os grandes serviços do Estado, e entre êles o dos Caminhos de Ferro.

Na verdade, pôde dizer-se que, de ha uns 15 anos para cá, o critério da política de facção tem dominado inteiramente a vida dos Caminhos de Ferro, quer na sua organização e funcionamento, quer no seu desenvolvimento.

Afastados, desde aquela data, alguns dos principais técnicos a que eles deveram a sua época de prosperidade, os poucos que ainda lá se conservaram, e que por muitos anos afirmaram a sua competência e dedicação, foram depois desaparecendo nas sucessivas convulsões políticas que com tanta freqüência têm procurado sempre melhorar a nossa situação nacional.

Hoje encontra-se à frente dos Caminhos de Ferro do Estado um distinto camarada que, pelo conhecimento directo que dele temos, consideramos um elemento com competência e qualidades para fazer uma obra profícua e honesta num meio tão difícil, mas, não há muito ainda que se tornou pública a intenção de o deslocar para outro lugar, continuando assim a prevalecer o critério político de se considerarem os lugares públicos de grande valor profissional como meras situações de colocação efémera, sujeitas à fluctuação da conveniência dos partidos.

Este critério político é afinal o que tem regido sem-

pre os grandes organismos do Estado, quer na constituição dos seus serviços, quer na formação do seu pessoal.

A base estructural do sistema político representativo, que ainda hoje procura aguentar-se nesta Europa em dissolução, tinha fatalmente de conduzir aos resultados, que por toda a parte se verificam, de uma completa degeneração de funções.

A política de partidos só reconhece hoje como unica finalidade, a luta pela influência eleitoral, e essa luta transformou completamente o modo de ser dos próprios organismos em que a técnica deve prevalecer.

Assim nós hoje vemos que não é o profissional mais competente que prevalece no seu próprio meio, mas sim o elemento mais falador ou que mais geito tem para agitar e iludir as turbas, sempre prontas a deixarem-se arrastar por frases.

Para os políticos, as grandes coletividades de trabalho não representam o valor de um somatório de energias actuando em conjunto para uma realização útil, mas são apenas uma lista de nomes a aproveitar numa votação eleitoral.

As próprias funções destinadas a assegurar o funcionamento regular da vida nacional, são sempre adulteradas e corrompidas para proporcionarem maior influencia ao partido político que delas é detentor.

E este facto, que infelizmente é hoje tão frequente, tanto se verifica com os chefes que nomeiam os empregados, como com os medicos que livram os mancebos do serviço militar.

Em todos êsses campos se reconhece sempre o prevalecimento do critério político, para o qual não há leis que impossibilitem, nem imoralidades que repugnem.



Barros Queiroz

Efectuou-se ante-hontem em Cintra um almoço de homenagem ao sr. Barros Queiroz, ilustre presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Entre a assistencia que era grande, usaram da palavra os srs. Ginestal Machado, Dr. António Centeno, Fausto de Figueiredo, Vasconcelos Correia, Ferreira de Mesquita e Emilio Mendes.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» enviou um telegrama de saudações ao ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., Sr. Barros de Queiroz.

Publicações recebidas

«Radio». — Recebemos de uma coleção desta interessante revista que se publica em Madrid sobre a direcção de D. Pablo M. Lessing. É uma publicação importante que se dedica a S. F. sendo os seus números refletos de interessantes gravuras com brilhantes artigos dos jornalistas hespanhos.

Angel Martin González e José Gomis Soler.

Brasil Ferro-Carril. — Revista Semanal de Transportes, Economia e Finanças.

Recebido os n.º 383, 384 e 385 de 20 de Janeiro, 5, 12 e 19 de Fevereiro.

Os caminhos de ferro espanhóis e o Directório Militar

D. António Mayandia, personalidade de alta cultura, é o general do Directório Militar a quem está afeto o problema dos caminhos de ferro em Espanha, desde que Primo de Rivera tomou conta do poder.

Impunha-se a quem foi ao país vizinho em missão especial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* entrevistá-lo, no momento em que, em virtude da nova regulamentação recentemente decretada, os caminhos de ferro vão entrar num novo regime que deve modificar profundamente a embarracosa situação em que há tempos se vêm debatendo.

Apresentados a S. Ex., no sumptuoso palácio da Presidência do Directório pelo ilustre ferroviário espanhol D. Henrique de la Torre, Director da *Gaceta de los Caminos de Hierro* e nosso correspondente em Madrid, fomos acolhidos na mais cativante afabilidade.

Após uma troca de impressões sobre coisas de Espanha e de Portugal, em que o general manifestou a sua simpatia pelo nosso país, interrogámo-lo acerca do novo



*À M. de longevidade Amadorista S. Carlos d'Ornelas,
seu grande amigo*

António Mayandia

estatuto publicado pelo Directório e que foi por ele elaborado. D. António Mayandia que se expressa em correcto francês, disse-nos:

«Conforme o plano que traçaramos, quando em Setembro de 1922 tomámos conta do poder tratamos

O nosso redactor Carlos d'Ornelas entrevistou, em Madrid, o General Mayandia, «de procurar resolver a questão ferroviária que havia muito se impunha. Depois de feito um rigoroso inquérito em que depuseram todas as entidades interessadas no assunto, tendo sido examinadas atentamente todas as reclamações apresentadas tanto pelas empresas como pelo comércio e indústria, «elaborei o projecto de «estatuto ferroviário em forma de bases, tendo «nêle previsto todas as fases que abrangem desde a concessão e construção das linhas até a sua exploração, não tendo esquecido a hipótese da reversão das linhas particulares para o Estado, a unificação de tarifas, e os processos a adoptar para se conseguir uma maior rapidez nos transportes, facilitar as entregas nas estações de transmissão de umas para outras linhas de administração diferente e a simplificação no processo de reclamações».

Prosseguindo no nosso questionário, perguntámos a D. António Mayandia que, na sua fácil conversação nos revelou a sua elevação de vistas em tão complexo assunto, qual o organismo a que ti-

nha sido cometido o encargo de pôr em execução a importante reforma: «Ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro» — nos respondeu. — «Depois do projecto ter sido discutido e aprovado por todo o Directório, foi entregue àquela entidade, que

"por ele foi criada com atribuições bastante latas".

— E julgo que se tem desempenhado bem dessa missão, obtemperámos nós.

"Sem dúvida. Admiravelmente. No estatuto foram estabelecidas regras sobre a "estructuración" das linhas, pela fusão de várias empresas e a divisão da rede, de forma a poder ser explorada por três ou quatro grandes companhias, apenas!"

— E como receberam as empresas a nova reforma? — aventámos, ao que o general redarguiu:

"Pode-se dizer que bem, pois encontrámos para todos os casos uma solução harmónica, equitativa e justa aos interesses do Estado e das Companhias que pareciam, à primeira vista, opostos."

— E pensa V. Ex.^a, posta que seja em prática toda a nova regulamentação, fazer mais algum trabalho sobre os caminhos de ferro? — continuámos.

"Sim, não considero a minha obra concluída. De dico-me constantemente ao estudo pormenorizado de tudo quanto se tem dito e escrito, tanto em Espanha como no estrangeiro, sobre caminhos de ferro, para aproveitar e adaptar tudo quanto veja que é conveniente e compatível com as circunstâncias que se apresentem em tão complexo problema."

Tinha terminado a entrevista. O general, figura simpática a que o seu aspecto austero de velho militar parece torná-lo mais insinuante, tem a sua secretaria pejada de papéis e precisa de trabalhar.

Com um cordial *shak-hands* despedimo-nos de D. António Mayandia, e, ao atravessarmos as confortáveis salas onde Primo de Rivera reúne com freqüência os seus generais para tratar dos negócios do Estado, ví-nhamos pensando quantos planos políticos ali se teriam ventilado, quantas graves resoluções ali se não teriam tomado, e da enorme responsabilidade que um

punhado de homens decididos e de valor tomaram sobre os hombros de pôrem a bom caminho os negócios de uma grande nação, como é a Espanha.

O alegre bulício das ruas madrilenas não conseguia apagar-nos da memória a figura e as palavras daquêle homem com quem tínhamos acabado de falar, e que tão gentil procurára mostrar-se para com Portugal, pelo qual nos disse sentir grande amizade, e não desconhece, a orientação seguida no nosso país especialmente no que respeita aos caminhos de ferro para os quais teve elogiosas referências.

A obra de D. António Mayandia não é um trabalho vulgar; é uma obra revolucionária que foi remodelar de *fond en comble* a organização ferroviária espanhola, não podendo por isso ser apreciada de ânimo leve.

Tem sido muito discutida, e se uns lhe notam vários defeitos, muitos a consideram como modelar. Está a caminho e os seus efeitos parece já começarem a sentir-se. A maioria das empresas nela se integraram já, sendo para notar que as mais importantes companhias foram as primeiras a manifestarem a sua adesão. O período transitório estabelecido para a passagem do velho para o regime novo, deve ser bastante para se conhecer de quaisquer óbices que, porventura, se apresentem à sua exequibilidade e da maneira de os resolver, e estamos convencidos de que não virá longe dia em que toda a Espanha não regateie os melhores louvores à obra iniciada por D. António Mayandia.

Agradecemos a notícia que *El Imparcial* de Madrid, no seu número de 3 do mês findo, publicou registando a passagem por aquela capital, do nosso redactor, Sr. Carlos d'Ornellas e da sua visita ao Sr. General Mayandia.



A ÉPOCA

Passou no dia 25 do passado mês de março, o 7.^º aniversário deste nosso brilhante colega a quem desejamos longa vida assim como ao seu corpo redatorial que com energia tem sabido defrontar com quantos têm pretendido menoscabar o seu jornal que bastantes serviços tem prestado ao país.



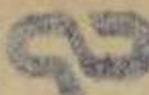
Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço, somos forçados a retirar alguns artigos dos nossos colaboradores entre outros, uma entrevista do nosso redactor Carlos d'Ornellas, ao jornalista Açoriano Aurélio Cesar, sob a epígrafe "Terras Portuguesas — Uma demonstração em Lisboa, da vida Açoreana", e o artigo do nosso colaborador Augusto da Costa "Vários problemas a resolver e as ameaças que pesam sobre o nosso património nacional" e o interessante artigo "O Sud Atlantique-Express" do nosso colaborador Sr. Jayme Galo.

Escavadores para trabalhos de irrigação

Da Sociedade Espanhola de Material Ferroviário recebemos uma carta em que, a propósito de uma notícia que publicámos no nosso número de 1 de Fevereiro último, sob o título de *Um escavador para trabalhos de irrigação na Índia*, nos dá a conhecer que em Espanha, já há tempo, se encontram funcionando uns doze escavadores de vários tamanhos, construídos nas oficinas da importante casa Menck & Hambrock de Altona, entre os quais se conta um da potência de 32 toneladas que está sendo utilizado nas obras do porto de Valência, e outro de 26 toneladas nas obras de irrigação do Alto Aragão.

A Sociedade Espanhola de Material Ferroviário que nos dá a honra de ser nossa anunciante, é representante em Espanha e Portugal da referida firma Menck & Hambrock construtora de escavadores, guindastes e muitos outros maquinismos próprios para trabalhos agrícolas, construção de portos, caminhos de ferro, etc.



Viagens e Transportes

As novas medidas da C. P.

Entraram em vigor no dia 23 do mês passado na Linha da C. P., as medidas a que nos referimos largamente no nosso último número, tendo sido, além dessas, promulgadas as que abaixo referimos e que começaram a vigorar na mesma data.

Pelo 3.º Aditamento à Classificação geral de p. v. são beneficiadas diversas mercadorias, como a seguir indicamos:

Cimentos hidráulicos — passaram a desfrutar dos preços da tabela 18 em percursos desde 100 km; em vez os da tabela 19 para 200 km. Além disso, são concedidas aos cimentos para exportação pela barra de Lisboa, p. v. 1.º Aditamento ao Complemento à tarifa especial n.º 1, as bonificações de 10, 15 e 20 %, sobre os preços da tarifa, quando o mesmo não foi transportado no prazo de 1 ano, das estações de Figueira, Mertim, Alhandra e Vendas Novas (local ou transmissão) para as de Lisboa-C. Sol, Vendas Novas, Alcântara T. ou M., Entrepostos de S. Apolónia, Santos e Alcântara, e Docas de S. Amaro, os mínimos de 1.000, 3.000 e 5.000 toneladas, respectivamente.

Cortiça. — As rúbricas de *Cortiça em bruto ou em pranchas*, foram de dobradas em *Cortiça em bruto a granel*, à qual foi dada a tabela 12 e aplicada geralmente, mais baixa do que a 10 de que desfrutava, passando a ser-lhe aplicável a tabela 15 para percursos desde 100 km.

Cortiça em bruto enfardada — ficou em condições iguais à rúbrica anterior, isto é, passa da tabela 10 e aplicação geral para 12, e da 12 para a 15 em percursos desde 100 km.

A ambas estas rúbricas foi retirado o bonus de \$85 por tonelada, quando para exportação, por não ser necessário.

Cortiça em pranchas a granel e *Cortiça em pranchas enfardada* — não tiveram alteração de preços, senão apenas modificada a concessão do bonus quando para exportação que era, desde o mínimo de 500 toneladas por ano, de \$85, o qual passou a ser de 10, 15 e 20 %, conforme sejam expedidos os mínimos de 1.000, 3.000 e 5.000 toneladas, respectivamente no prazo dum ano.

A *Cortiça em quadros* e a *em rochas*, à *Cortiça granulada* (prensada ou não), e ainda os *Aglomerados de cortiça para pisos e revestimentos* foi tornada extensiva a mesma concessão de bonus, quando para exportação pela barra de Lisboa.

Minérios pobres. As rúbricas *Hematite*, *Limonite*, *Minério de ferro* não e ignido, *Pirites de cobre e ferro* (mixtas), e *Pirites de ferro* passaram a desfrutar dos preços de aplicação geral da tabela 21, mais reduzidos que os antigos da 19, deixando de haver aplicáveis, por desneceários, os da tabela 30 em percursos desde 200 km. Estas pirites quando expedidas de V. Novas (local ou trânsito) continuam a desfrutar da bonificação de 1.800 e 1.500 por tonelada quando se destinarem, respectivamente a B. de Praia e Póvoa, e tendo atingido o mínimo de 500 toneladas num ano.

As *Pirites queimadas* passam para a tabela 31, mais baixa do que a 21 que tinha, tendo-se-lhes tornado extensiva a bonificação acima citada para as outras pirites.

Ilmenite, *Minério de ferro titanado* e *Minério de titânio* — passam para a tabela 29, de preços mais baixos que os que tinham na 15, deixando de ter preços especiais para percursos desde 200 km., por desneceários.

Óleos de nafta e de petrólio — os preços da tabela 14 que vigoravam só para os percursos da zona B, passaram a ser aplicáveis a percursos desde 100 km.

Vinhos. Tanto o abafado como o de *pasto em vasilhas*, *simples de madeira ou de ferro*, ou em *vagões-cubas*, e bem assim ao *generoso nacional em vasilhas simples de madeira*, é concedida a bonificação de 10, 15 e 20 %, quando no prazo dum ano tinhão sido expedidos de qualquer estação para as de Lisboa C. S., Braço de Praia, Alcântara T. ou M.; Entrepostos de Santos, Alcântara e S. Apolónia e Docas de S. Amaro, transportes que atingem, respectivamente, 3.000, 4.000 e 5.000 toneladas.

Esta importante concessão destina-se a facilitar a exportação dos vinhos.

Também o *vinho de pasto* passou a desfrutar dos preços da tabela 22 na zona de Alhandra até S. Tomé e V. Novas, para Lisboa, mais baixa do que a 20, antes aplicável.

São considerados como de *pasto* os vinhos cuja graduação não excede 16 %.

Todas estas medidas são de um grande alcance, devendo contribuir bastante para a melhoria da situação económica do País, pelo que não regatearemos os justos louvores à C. P., tanto mais merecidos quanto é certo ser a primeira empresa de caminhos de ferro que em Portugal tomou a iniciativa de baixar preços de transporte, procurando atingir uma normalidade.

Mas não pára aqui, ainda há mais; nos transportes de passageiros também a C. P. está, como se verá pela notícia que segue, restabelecendo, devidamente actualizadas, tarifas que existiam antes da guerra, e que vêm prestar óptimos serviços à instrução e ao turismo.

Novas tarifas de grande velocidade para grupos de excursionistas, estudantes e artistas

Devem entrar ainda este mês em vigor, as seguintes novas tarifas:

N.º 16 — Viagens de recreio (ida e volta) em grupos pelos combóios ordinários e em combóios especiais. — Esta tarifa representa o restabelecimento da antiga do mesmo número, suprimida por causa da guerra. É dividida como a antiga, em dois artigos, o 1.º referente aos grupos de excursionistas pelos combóios ordinários, e o 2.º, a combóios especiais de ida e volta.

As suas condições são quasi idênticas às da antiga tarifa, sendo os preços actualizados indicados em duas tabelas, A, e B, que lhe são anexas, representando os da tabela A uma redução de uns 20 %, sobre os preços da tarifa geral, e os da B, uns 25 %.

N.º 17 — Grupos de estudantes e seus professores ou pessoal escolar, de internados em casas de beneficência e respectivo pessoal, e de escoteiros e seus dirigentes técnicos em viagem de estudo ou de recreio. — Esta nova tarifa corresponde à antiga tarifa 2 e é semelhante ao artigo 1.º. Divide-se em dois parágrafos, o 1.º para viagens de ida e volta em 2.º e 3.º classe entre duas estações num percurso mínimo de 30 km., e para grupos do mínimo de 10 passageiros; o 2.º para viagens de excursões, com a faculdade de pagamento em trânsito, para visita a diversas localidades, e regresso ao ponto da partida, com ou sem solução e continuidade no circuito, em 1.º, 2.º e 3.º classe.

Os preços que constam de uma tabela anexa à tarifa, representam reduções sobre a tarifa geral, de 25 %, para o 1.º, e de 20 %, para o 2.º.

N.º 18 — Transporte de artistas nacionais de teatro e de circo (viajando em grupo), suas bagagens, material de cena e de circo, animais amestrados, cavalos para concursos hípicos, montadas de cavaleiros tauromáquicos, bandas de música, filarmónicas, orquestras, orfeões e tunas. — Um pouco mais ampliada que a antiga tarifa 25, suprimida também por causa da guerra, é constituída por dois artigos; o 1.º respeitante aos passageiros cujo número é limitado ao mínimo de 6 para a formação dos grupos, e para percursos do mínimo de 30 km. ou pagando como tal. Os seus preços são resultantes da redução de 25 %, sobre os da tarifa geral e constam de uma tabela anexa à tarifa. O art. 2.º diz respeito ao material, animais, etc., aos quais é aplicável a redução de 50 %, sobre os preços da tarifa geral, com exceção dos objectos que pesem mais de 100 kg. p. m. que são taxados pela geral em cheio e em remessa separada, e os de peso indivisível superior a 3.000 kg. e os de dimensões superiores do material que serão taxados pelas tarifas ordinárias que lhes correspondam, ou mediante prévio acordo.

Eis, em resumo, o que são as novas tarifas de g. v. que a C. P. vai pôr em vigor e cujos efeitos benéficos já se farão sentir nesta primavera.

Também nos consta que este ano a C. P. restabelecerá o regime de *serviço de banhos* interno e combinado, cuja falta se tem sentido desde o começo da guerra. Estão-se estudando as bases para esse importante serviço que deve ser recebido com grande regozijo.

Esta notícia, só por si, estamos certos, de que já vai despertar um grande contentamento entre a legião dos que precisam de ir a banhos ou às termas.

Mendonça e Costa e a Imprensa

Vários nossos colegas da imprensa diária tiveram a amabilidade de registar com palavras de saudade, o segundo aniversário da morte do nosso querido director.

A todos aqui deixamos expresso o nosso reconhecimento. Ao *Comércio do Porto*, porém, ao mesmo tempo que pedimos aceite os nossos agradecimentos, pedimos também vénia para transcrever o magnífico artigo que, acompanhado dum belo retrato de Mendonça e Costa, publicou no seu número de 19 do mês findo sob o título

Mendonça e Costa Precursor de turismo em Portugal

Faz hoje dois anos que faleceu em Lisboa o grande patriota e precursor do turismo em Portugal, L. de Mendonça e Costa. Recordar esta data e este ilustre cidadão é prestar uma homenagem à sua memória. A ele deve o país «signalados serviços, tanto aqui como no estrangeiro, pois onde quer que se encontrasse sabia erguer bem alto o nome de Portugal.

Muito novo entrou para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde, passando por todos os postos, chegou a sub-chefe do Tráfego, no qual a sua rara actividade e o seu grande espírito de iniciativa soube em criar um lugar. A ele se deveu a criação da célebre tripla P. 4, *viagens circulares em Portugal*, infelizmente ainda não restabelecida.

Ao mesmo tempo que ingressava no caminho de ferro en rava também no jornalismo, primeiro colaborando na «Gaceta de los Caminos de Hierro», de Madrid, onde, numa série de artigos, defendeu os interesses portugueses na célebre que tão com a Companhia de Madrid-Cáceres-Portugal, o que lhe valeu ser louvado em conselho pela então Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Compreendeu depois que não era só num jornal de Madrid que os interesses dos caminhos de ferro portugueses deviam ser defendidos, mas em Portugal, e daí a fundação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a que deu, durante 36 anos, vida, brilho e actividade, sendo um jornal, do seu gênero, dos mais categóricos da Europa.

Viajou como poucos, mesmo como ninguém, pois jamais a um português foi dado percorrer tantos países em caminhos de ferro.

Tinha a paixão das viagens e do caminho de ferro; a viagem era longa, era difícil, pouco importava; vê países, apreciar várias civilizações era a questão. Apostou com um amigo, em Paris, que iria de S. Petersburgo ou de Moscou a Vladivostock, no transiberiano, quando esta via era quasi impraticável. Lá foi. Passou horas aflictissimas; um dos combóios que o transportava atravessou terrenos algados, mas parecendo que viajava sobre lanchões que em carruagens; por vezes os passageiros e maquinistas se sentiam perdidos, mas lá foi. Passados 15 dias de tormentosa jornada chegou, enfim, a Vladivostock, tão bem disposto como se fosse no terminar dum viagem de algumas horas.

Dessas longas e proveitosas viagens nasceu a idéia da Sociedade de Propaganda de Portugal, que fundou com um punhado de amigos, que, como ele, sonhavam na grandeza da pátria por meio da riquíssima indústria do turismo.

Era um amigo do Porto, que ele admirava pela sua inquebrantável força de vontade, pelo seu grande espírito prático.

Vinha aqui e nunca tinha pressa de abalar; é que a vida activa do Porto o envolvia extremamente.

Dorme o sono dos justos depois de uma longa vida de trabalho. Aqueles que como nós, com ele privaram guardam e guardarão sempre da sua memória uma gratidão sem limites.

D. Henrique de la Torre

E' bem conhecido em todo o meio ferroviário espanhol, e aos nossos leitores também decerto já não é estranho, pois dêle temos algumas vezes falado, o nome ilustre do Director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, e do *Anuario de los Ferrocarriles* que se publica na mesma capital, e do qual nos ocupámos quando da aparição da edição relativa ao ano corrente, bem como do magnífico *Mapa de los Ferrocarriles*, cuja última edição apareceu recentemente.

D. Henrique de la Torre é um antigo ferroviário que durante a sua já não curta carreira, tem marcado brilhantemente o seu lugar entre os mais talentosos elementos da classe a que se orgulha de pertencer, bem como na imprensa da especialidade.



D. Henrique de la Torre

D. Henrique de la Torre actualmente Sub-Chefe do Serviço de Tráfego da Companhia do Norte de Espanha, a mais importante das empresas ferroviárias do país vizinho, onde tem seguido a sua brilhante carreira, há muitos anos que colaborava na *Gaceta de Hierro*, que era Director o falecido D. Juan de Bon, que o contava como um dos melhores e mais ilustres amigos.

Sucedendo-lhe na direcção daquela importante revista, veio também, a nosso convite, a suceder-lhe na de correspondente em Madrid da nossa *Gazeta*, o que para nós constitue uma honra.

D. Henrique era um sincero amigo e admirador do nosso saudoso director, e daí a sua amizade ter-se tornado extensiva à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pelo que aqui lhe testemunhamos juntamente com o nosso reconhecimento, a reciproca e igualmente sincera amizade que, da mesma forma se extende à *Gaceta de los Caminos de Hierro*.

Parte Financeira

BOLETIM ECONOMICO E FINANCEIRO

O boletim semanal n.º 7 do Banco de Portugal dá os algarismos seguintes:

Dinheiro em caixa:

Em 18 de Fevereiro

Escudos	8.577.180\$41
Ouro	2.928\$45
Níquel	942.879\$94,5
Cobre	9.522.988\$80,5

Em 11 de Fevereiro

Escudos	8.577.180\$41
Ouro	2.928\$45
Níquel	931.110\$33,5
Cobre	9.511.219\$19,5

Taxa 9 %

Notas em circulação

Em 18 de Fevereiro

Escudos	1.692.270.754\$00
Ouro	34.279.380\$00
Prata	1.726.550.134\$00

Em 11 de Fevereiro

Escudos	1.700.799.600\$00
Ouro	34.541.519\$50
Prata	1.735.341.119\$50

Segundo a nota que o Diário do Governo acaba de publicar, é o seguinte o estado da dívida flutuante interna:

Escudos-pel	234.742.892\$40
	31.396.367\$92
	626.972\$92

Contas correntes:

1.º—Com o Banco de Portugal:	
a) Convenção de 29 de dezembro de 1922.	107.586.190\$00
b) Conta da Junta do Crédito Agrícola.	9.207.989\$19
c) Suprimentos.	10.000.000\$00
d) Suprimento de 15.000 contos, saldo.	11.535.000\$00
2.º—Com a casa Fonsecas, Santos & Viana.	12.000.000\$00
3.º—Com a Caixa Geral de Depósitos.	90.562.981\$57
	507.658.424\$90
Banco de Portugal—Saldo credor.	24.674.013\$10
	482.984.411\$80

Interino

Nós e a "Gazeta"

Recordando tempos idos

A propósito do artigo que, com o título acima, inserimos no último número da "Gazeta", recebemos do Sr. Costa Primo, um dos representados na fotografia que acompanhava o referido artigo, uma carta, que a absoluta falta de espaço nos impede de publicar, o que faremos no próximo número.

Parte Oficial

MINISTÉRIO DAS COLONIAS

Secção do pessoal de Obras Públicas, Portos e Caminhos de Ferro

No Ministério das Colónias, Repartição do Pessoal Civil Colonial, contrata m-se para os caminhos de ferro da província de Angola: maquinistas, caldeireiros de ferro, caldeireiros de cobre, carpinteiros, torneiros, serralheiros mecânicos, carpinteiros de moldes e serralheiros de motores de explosão e montagem de automóveis.

Direcção Geral dos Serviços Centrais, 12 de Fevereiro de 1925. — Pelo Director Geral, Artur Tamagnini de Sousa Barbosa.

Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado

Atendendo a que a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego se encontra em débito ao Estado da quantia de escudos 155.614\$80 das garantias adeantadas e respetivos juros, referentes à linha férrea de Coimbra à Louzã, de que é concessionária e correspondentes ao período decorrido, desde 1916 até o primeiro semestre do corrente ano civil; atendendo ao parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro: de que a partir de 1916 seja feita a liquidação das garantias nos termos do convénio de exploração de 22 de Novembro de 1904:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações que a citada Companhia entre na Caixa Geral de Depósitos com a quantia a cima dita de cento e cinco mil seis centos e quatorze escudos e oitenta centavos, à ordem da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado com destino ao fundo especial de caminhos de ferro.

Paços do Governo da República, 12 de Fevereiro de 1925.

(*) Plínio Octávio de Sant'Ana e Silva

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Venda de uma plântua para madeira

Esta Companhia tem para vender nas suas Oficinas da Figueira da Foz, uma plântua para madeira, com as seguintes características:

Largura paga aplinar 450 m/m. Altura 180 m/m, 2 portas ferros horizontais, 4 rolos para alimentação, 3 velocidades de avanço.

Dispõe dos dispositivos para 2 portas ferros verticais, mas estes não funcionam.

Peso aproximado, 1500 kilos.

Todos os moentes trabalham em bronze.

Recebe propostas até ao dia 20 de Fevereiro corrente, dirigidas à Direcção da Exploração d'esta Companhia, na Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

O Engenheiro Director da Exploração

Joaquim Abrantes

Telefone=C. 890

Tel.=KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

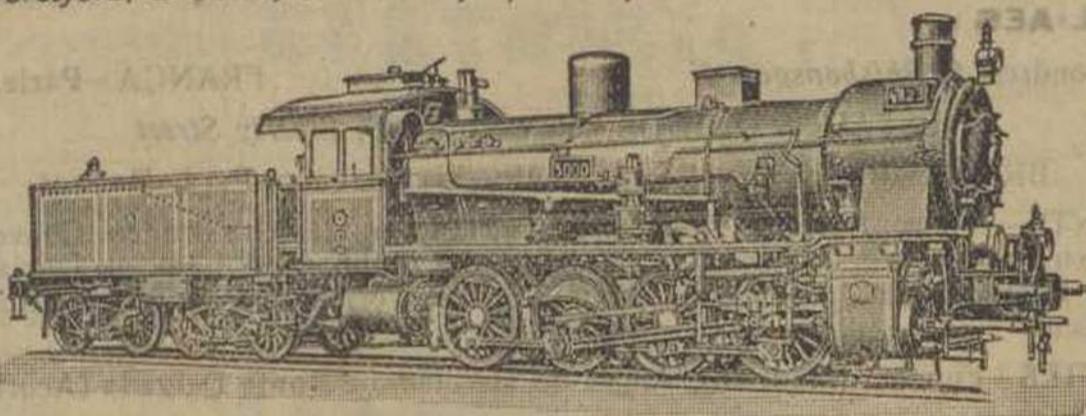
FABRICAS:

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

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
technicos

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

Dirigir-se à representações

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, Lda

RUA DE JULIÃO, 41 1.^o LISBOA
Apartado de Correio-97

SOCIEDADE TORLADES LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shpley & C.^o; Hambro & Son; Barng Brothers & C.^o.

Em New-York — Brown Brothers & C.^o.

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

Em oBrdeos — Lloyds Bank (France) Limited.

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

E em todas as principaes cidades

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA
Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO
Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDERECOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL e EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK e KINSHASSA ULTRANACION

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue do Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE—Aveiro, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setúbal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

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

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiagode Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loango, Malanje, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

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

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

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29



Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

MEIAS

Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SOR-
TIDO TEM E A QUE MAIS
BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravata-
ria e chapelaria

OLYMPIA

Matinées elegantes todos
os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

60 horas de Zepelim

O Relicario do Toureiro

Brevemente — Colossal estreia

NAÇÃO PORTUGUESA

REVISTA DE CULTURA NACIONALISTA

ARTE — SCIENCIAS FILOSOFIA

POLITICA — LITERATURA

ECONOMIA — HISTORIA — SOCIO-
LOGIA, ETC., ETC.

Todos os bons portugueses devem ler e
assinar esta revista, que dia a dia se
afirma e se impõe, levantando o no-
me de Portugal.

Encadernações
simples e de luxo
Execução rápida — Preços modicos

ATODA-A-HORA-AGUA-A-FERVER
COM AS MAGNIFICAS
CAFETEIRAS-E-BULLES

DA



ELETTRICIA

Santa Justa, 87

PÓS DE
KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENIA

103. Rua dos Fanequeiros, 11

TEL. C. 1717 LISBOA

Manual do Viajante
em Portugal

DE

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluído por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta
20 % de desconto.

Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

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

DEPOSITOS

Lisboa — 96, R. das Douradores, 104

Porto — R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 864

End. teleg.: Fabrica Matrena — TOMAR

Gaceta de los Caminos de
Hierro

Revista Técnica y profesional

INTERESSANTE E UNICA REVISTA
DE ASSUNTOS FERROVIARIOS
QUE SE PUBLICA EM MADRID

Preços

ESPAÑA 25 PESETAS
ESTRANGEIRO 40 FRANCOS

Redação

Cuesta de Santo Domingo 13,
piso 2.º

= MADRID =

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



A PROSPERIDADE
OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper

Rua do Norte, 28-1.º

LISBOA

GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriaes, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGACAO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

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

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	PORtUGAL	3998 ton.
ANGOLA	7745 "	LUABO	1485 "
LOUREÇO MARQUES	6359 "	CHINDE	1382 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	MANICA	1116 "
AFRICA	5491 "	BOLAMA	985 "
PEURO GOMES	5471 "	IBO	884 "
BEIRA	4973 "	AMBRIZ	858 "

Serviço de
cabotagem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350 "	DONDO	6000 "
CONGO	5080 ton.		

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

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

LISBOA, Rua do Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Escriptorios da Companhia:

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 1000 — Informações C. 608 — Tesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços médicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depósitos e Armazéns, C. 1012.