

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, 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

NUMERO 896

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 2º

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Abril de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

EDITOR

Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTE NUMERO

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*

Tarifa especial interna n.º 16—grande velocidade—Tarifa especial n.º 18—grande velocidade.

## SUMMÁRIO

Caminhos de Ferro dos Tigres. Pag. 113  
A linha Tejo-Oceano-Sado, Cezilhas a Cezimbra,

Palmela e Setubal, por J. Fernando de Sousa	Pag. 115
O «Su-Atlantique Express» por Jayme Gallo	» 117
Curso de cambios comparados.	» 117
Nós e a «Gazeta».	» 118
Os enlacs ferroviários de Portugal com a Espanha, por Gabriel Uriguen	» 119
O desastre de Barcarena	» 121
Terras Portuguesas, por Carlos d'Ornellas	» 122
Parte Oficial	» 124

## Caminhos de ferro dos Tigres

Conferência realizada em 20 de Dezembro de 1924

### Associação dos engenheiros civis

por Francisco Pinto Teixeira

O «CHAUFFEUR» ficára a tentar a possibilidade de a pôr em movimento e pedia o auxílio do mecânico, que era o «chauffeur» da outra camionete. Lá os remeti em 10, continuando eu com o levantamento o mais rapidamente que pude. Em tres dias avancei a mais 18 quilómetros, tendo eu próprio carregado com 40 quilos de pezo distribuídos por agua, leite condensado, chocolates e conservas. Assim atingimos o Monte Ilusão. O que levavamos era o indispensavel para andarmos depressa até ao Muende, a socorrermos do depósito do Tchifengo, com o mínimo probabilidades de não succumbirmos pela fome e pela sede. Estes dias foram os mais difíceis da travessia, pela depressão moral que infundiam: Em pleno deserto, sob um sol ardentíssimo, sem uma arvore ou arbusto que nos desse um pouco de sombra. A pouca agua que tinhamos, regulada, só nos permitia por dia uma chávena de chá e outra de café. Mais nenhum liquido. Do nascer ao pôr do sol, apenas paravamos, deitados sob o sol ardente, para comer uma refeição. Preferiamos andar, acossados pelo calor do sol e pelo calor da terra que ainda mais nos escaldava.

Tive então ocasião de admirar esse velho que me acompanhava, cheio de confiança em mim, a

boca seca, o sangue a estuar-lhe nas fontes, dando aos novos de agora um raro exemplo de resistencia física e moral. O cumprimento do dever era a mola propulsora, o amor proprio, o estímulo deste trabalho, já repellido por mais de um. E' que ele desconhecia os detalhes desta travessia, não sabia mesmo para onde o arrastava, senão que devíamos atingir o Tchinjau.

No dia treze, passados estes três dias de terrível luta, ás nove horas, surge-nos uma das camionettes com o mecânico, um preto e parte da agua trazida do Cunene. A outra ficára para traz a proceder a uma pequena reparação. Tíhamos assim agua para alguns dias mais, mas isso tinhamos custado a fractura de um carroto da caixa de velocidades em cada uma das camionettes, por virtude de o trajecto ser muito arenoso e exigir grande esforço de tracção. Bebemos, contudo a saude dos 61 anos do major Moreira com a agua do Cunene, que nos soube como o melhor «champagne».

Proseguimos o levantamento, e enquanto eu procurava o melhor caminho atravez as serras, que agora se nos apresentavam alterosas na nossa frente, mas entre as quais havia planicies extensas, que serpenteavam, algumas entre elas dando-nos comunicação, procuravam os auxiliares



encontrar agua no leito do primeiro braço do Chiambala, abrindo cacimbas. No dia dezoito de Outubro, foi obtido exito seguindo atrás de uns pombos bravos, que iam picar areia, debaixo da qual havia agua. Ligado o local desta à poligonal do traçado, e verificado o grande caudal que apresentava, alegria nova entrou no acampamento: Bebemos, até nos enchermos, uma agua fresca e doce, esplendida; lavamos o corpo e a cara, operação que já se não fazia ha vinte dias, e lavámos a roupa, impossibilitados pela reduzidissima bagagem a substitui-la. Tínhamos assim garantido o bom exito dos nossos trabalhos, pois aqui tínhamos uma grande reserva de agua, que se no momento nos não era precisa, por ainda termos muita trazida do Cunene, nos serviria para futuras faltas, e nos dispensaria de voltar àquele rio com todas as probabilidades de ter de lá deixar abandonadas as camionetes com mais alguma peça partida. Entretanto era encontrada tambem agua em abundância, brotando da rocha do Onjona, no «plateau» do Kambeno, entre as serras do «Alvaro Ferreira». Neste local encontraram-se mesmo algumas culturas indígenas, dos muximbas, nómadas que vivem no tempo da estiagem junto ao Cunene e que nas chuvas se espalham pelo rio dos «Elefantes», descendo até à bacia do Muende. Esta agua foi encontrada pelo official que estava no Otchifengue, e que subiu o rio deste nome pelo caminho de caça, aberto ha anos por uns boers. Escolhidas as melhores passagens, tendo atravessado três serras, onde encontrámos freqüentes rastros de Rhinocerontes, acampavamos no dia 31 de Outubro no môro da Bandeira na bacia do Chiambala, último braço, ou conforme nas cartas na Damba, dos Carneiros. O terreno apresenta-se cada vez mais montanhoso. Agora é preciso atravessar as serras, que separam as bacias deste rio e do Muende. O official que no dia 1 de Novembro devia estar ali, vindo do Tchifengo, para nos indicar a passagem não apparecera ainda. Durante os dois dias seguintes procurámos encontra-la, mas iam sempre esbarrar em becos sem saída. Resolvi-me no dia 3 a atravessar a serra para verificar se da bacia do Muende era mais fácil dar com a passagem. Percorri a bacia deste rio para juzante, até que, a cerca de doze quilómetros da sua confluencia com o Coroca, encontrei aquella que na carta vem marcada como linha de exploração abandonada. Tive, porém, uma decepção, quando me encontrava a Oeste da serra à cota 450, e ainda precisava subir muito mais para atravessar a Serra da Chela, cujos contrafortes formam a margem do Muende; naquela passagem encontrava me no leito Muende á cota de 310 metros. Quer dizer, teria de perder 140 metros de cota. Tendo procurado o official para montante, não encontrei o seu acampamento, embora lhe tivesse encon-

trado o rasto. Resolvi-me a regressar ao meu acampamento, pois que tinha esgotado os viveres, que comigo levava, assim como a previsão de agua, tendo me visto obrigado a beber da agua do Muende, salgada e que produzia uma violenta desintetia, acompanhada de dolorosas cólicas no estomago. Os dois pretos que me acompanhavam, quasi se não podiam mexer, enfraquecidos por esta acção debilitante da agua, só pensavam em fugir para o Coroca, onde eles tinham sabido que viviam pretos. Ao chegar ao meu acampamento recebo a noticia de que o official vindo de Otchinjau já ali estivera e andava em minha procura, depois de ter estado um dia dum lado de um môro, enquanto os meus auxiliares simultaneamente se encontravam do outro lado sem se terem visto. Só denunciaram a sua presença por dois tiros de espingarda, usada na caça do elefante, a qual faz um grande estrondo. Apenas um se ouviu, dado de cima do môro da Bandeira. Soube então por aquele official qual a passagem por ele achada, differente da que eu encontrara, e as variantes que se apresentavam. Ele ainda andara cerca de dois mezes e com os reconhecimentos successivos que fizera, ponde-me informar convenientemente não só sobre isso, como sobre os locais, onde para a frente se encontrava agua que não fosse salgada. Reconheci nesta altura quanto bem avisado andara em mandar o carro de socorro pelo Tchinjau, com as instruções que dera ao official. De facto, este só passado um mês de estar no Tchifengo ponde aqui encontrar agua potável, pois a dos fundões de Muendo era como já disse, salgada, que utilizada pelos pretos, produziu 50 % de baixas. Com os recursos que tivera podido trazer dos Tigres, não era possível demorar-me um mês a procurar agua potável, nem mandar a 15 quilómetros busca-la, como fizera o official para seu uso. Com estas novas informações fiz o levantamento da poligonal pela passagem que me pareceu mais viável, e no dia 25 de Novembro, tinha-a ligado ao traçado mandado estudar pela Companhia de Mossâmedes de Porto Alexandre ao Humbe, e como já disse, sobe o Muende ao lado da Serra de Chela. Daí em diante fiz um reconhecimento à vista, nem mais era preciso, visto existir já, projecto definitivo, como já disse. As camionetes, saltando por cima de numerosas ravinas, por vezes bastante encaixadas, levaram-me nesse dia á Ovipaka, através da antiga estrada carreteira da Companhia de Mossâmedes para Porto Alexandre, hoje absolutamente abandonada, mas ainda perceptível. Ali pernoitámos e a 26 ficámos na Otchinetua, apesar de termos tido uma grave pane; o veio do magneto de uma das camionetes partido, que teve de ser reparado com um meio de circunstância, mas que ficou tão bem feito que serviu até á chegada ao Lubango. *Continua*

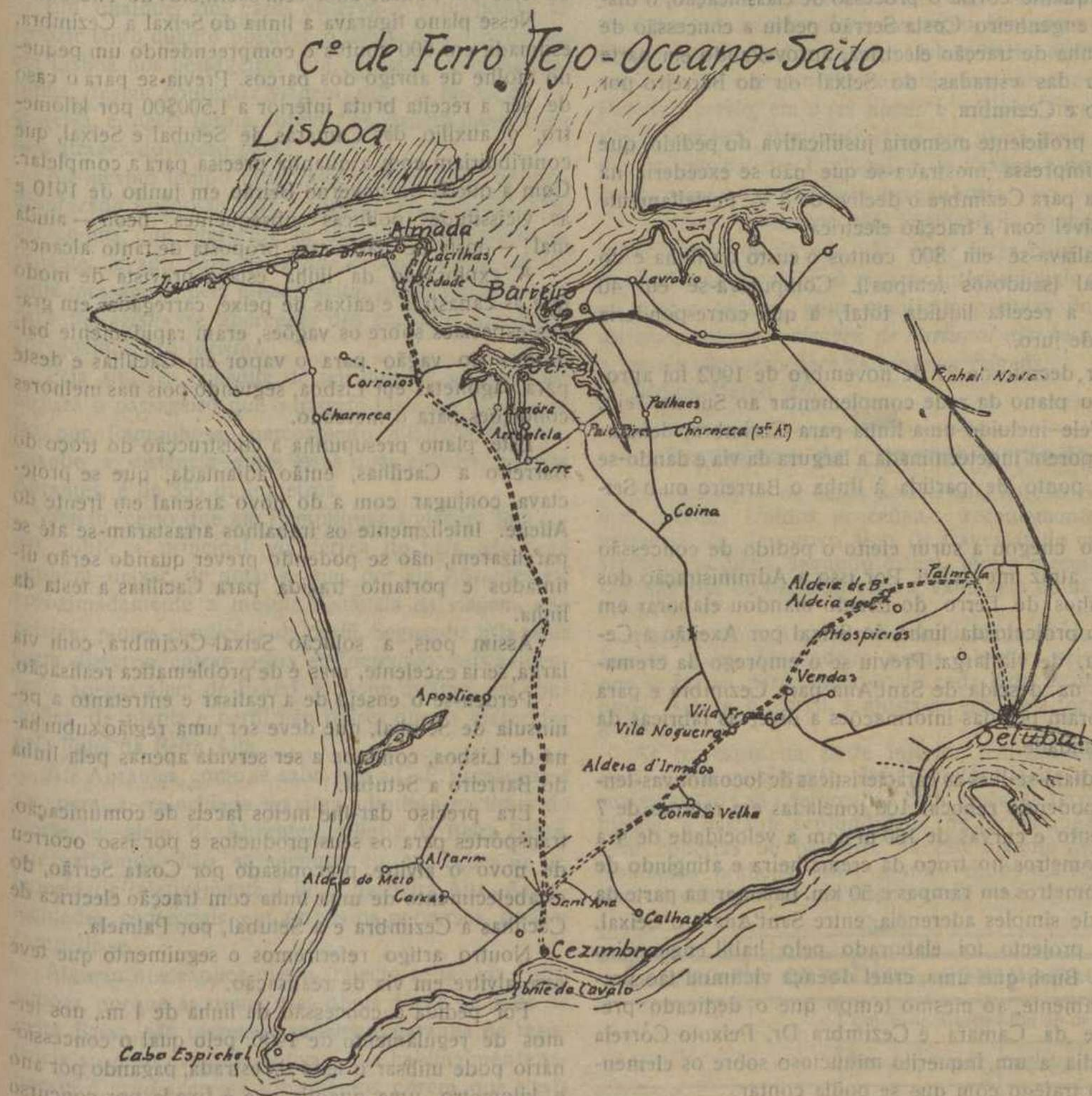


# A linha Tejo-Oceano-Sado, Cacilhas a Cezimbra, Palmela e Setubal

por J. FERNANDO DE SOUZA

Está em via de formação a empresa que se propõe construir o caminho de ferro electrico em leito d'estrada de Cacilhas a Cezimbra e de Setubal por Pal-

Quando o local para testa das linhas do Sul e Sueste foi objecto de controversia acalorada entre os engenheiros Miguel Paes e Raymundo Valadas, este ultimo



mela e Azeitão ao alto de Sant'Ana a ligar com aquelle.

E' incontestavel a importancia d'essa nova via de comunicação, e por isso vem a proposito recordar os antecedentes que de longe vem.

pugnava pela escolha de Cacilhas em vez de Barreiro, que aquelle propugnava.

Em 1874 fôra feita a Filipe de Carvalho a concessão de uma linha de via estreita de Cacilhas a Cezimbra, sendo mezes depois autorizado o emprego da via



larga e em 1875 acrescentado á concessão um ramal para o Pinhal novo, que desviaria para Cacilhas o movimento das linhas do Sul e Sueste.

Uma outra e outra concessão ficaram de nenhum efeito e por fim caducaram.

Em 1899, quando se procedeu á elaboração do plano de rede complementar ao Sul do Tejo, a Comissão técnica encarregada d'esse estudo propoz o prolongamento da linha do Sul do Barreiro a Cacilhas, o mais directo possível, e uma linha de via estreita de Cacilhas a Cezimbra pela Amora, Arrentela, Paio Pires, Coima e Azeitão, com um troço de cremalheira para vencer a diferença de nível entre o alto de Sant'Ana e Coimbra.

Emquanto corria o processo de classificação, o distincto engenheiro Costa Serrão pediu a concessão de uma linha de tracção electrica, aproveitando em parte o leito das estradas, do Seixal ou do Barreiro por Azeitão e Cezimbra.

Na proficiente memoria justificativa do pedido, que corre limpressa, mostrava-se que não se excederia na descida para Cezimbra o declive de 8 %, perfeitamente admissivel com a tracção electrica.

Avaliava-se em 300 contos o custo da linha e do material (saudosos tempos!). Computava-se em 40 contos a receita liquida total, a que corresponderia 13 % de juro.

Por decreto de 27 de novembro de 1902 foi aprovado o plano da rede complementar ao Sul do Tejo. Foi n'ele incluído uma linha para Cezimbra, deixando-se porem indeterminada a largura da via e dando-se como ponto de partida á linha o Barreiro ou o Seixal.

Não chegou a surtir efeito o pedido de concessão a que atraz me referi. Por isso a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado mandou elaborar em 1907 o projecto da linha do Seixal por Azeitão a Cezimbra, de via larga. Previu-se o emprego da cremalheira na descida de Sant'Ana para Cezimbra e para isso foram pedidas informações a diversas fabricas da especialidade.

Pediam-se-lhes as características de locomotivas-tenders podendo rebocar 100 toneladas em rampas de 7 por cento e curvas de 180 m com a velocidade de 9 a 10 kilometros no troço da cremalheira e atingindo de 40 kilometros em rampas e 50 km. patamar na parte da linha de simples adherencia, entre Sant'Ana e o Seixal.

O projecto foi elaborado pelo habil engenheiro Sousa Bual, que uma cruel doença victimou tão prematuramente, ao mesmo tempo que o dedicado presidente da Camara e Cezimbra Dr. Peixoto Correia procedia a um inquerito minucioso sobre os elementos do trafego com que se podia contar.

Em principios de 1910 apurou-se uma media diaria de 118 passageiros nas diligencias e carros de bois, 4.300 toneladas anuaes importadas e 9.100 exportadas, compreendendo 7.100 de peixe fresco, isto sem contar o trafego de Azeitão.

Para facilitar a ida dos combóios á praia ficaria a

estação nesta sobre uma via com reversão para acomodar a linha ao terreno.

O projecto media 31,5 kilometros, ten lo 3,5 com cremalheira do systema Abt. As inclinações não excediam 7 por cento. Havia em Sant'Ana um tunel de 90 m. O custo da linha era orçado em 460 contos.

No mesmo ano de 1910 foi apresentada pelo sr. Conselheiro Moreira Junior uma importante proposta de lei, precedida de minucioso relatorio, que a *Gazeta* publicou em 1911.

Remodelava-se nela o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado e creava-se o da zona central, assegurando-se por um plano bem concebido a construcção de cerca de 600 kilometros de caminhos de ferro em poucos anos sem sacrificios do Thesouro.

Nesse plano figurava a linha do Seixal a Cezimbra, estimada em 600 contos e compreendendo um pequeno molhe de abrigo dos barcos. Previa-se para o caso de ser a receita bruta inferior a 1.500\$00 por kilometro, o auxilio das Camaras de Setubal e Seixal, que contribuiriam com a quantia precisa para a completar. Com a queda do governo Beirão em junho de 1910 e as vicissitudes politicas subsequentes, ficou — ainda mal! — posta de parte essa proposta de tanto alcance.

A exploração da linha estava prevista de modo que as canastras e caixas de peixe, carregadas em grandes especiaes sobre os vagões, eram rapidamente baldadas do vagão para o vapor em Cacilhas e deste para vagonetas em Lisboa, seguindo pois nas melhores condições para o mercado.

Este plano presupunha a construcção do troço do Barreiro a Cacilhas, então adiantada, que se projectava conjugar com a do novo arsenal em frente do Alfeite. Infelizmente os trabalhos arrastaram-se até se paralizarem, não se podendo prever quando serão ultimados e portanto trazida para Cacilhas a testa da linha.

Assim pois, a solução Seixal-Cezimbra, com via larga, seria excelente, mas é de problematica realisação.

Perdeu-se o ensejo de a realisar e entretanto a península de Setubal, que deve ser uma região suburbana de Lisboa, continua a ser servida apenas pela linha do Barreiro a Setubal.

Era preciso dar-lhe meios facéis de comunicação, transportes para os seus productos e por isso ocorreu de novo o alvitre, preconizado por Costa Serrão, do estabelecimento de uma linha com tracção electrica de Cacilhas a Cezimbra e a Setubal, por Palmela.

Noutro artigo referiremos o seguimento que teve esse alvitre em via de realisação.

Foi pedida a concessão da linha de 1 m., nos termos de regulamento de 1906, pelo qual o concessionário pode utilizar o leito da estrada, pagando por ano e kilometro, uma quantia que é fixada por concurso com o direito de opção para o requerente da concessão.

Correram os tramites legais, foi apresentado o projecto e dada a concessão a M.<sup>o</sup> Philibert, que organizou a Empresa *Tejo-Sado-Oceano*.

Veremos noutro artigo qual foi o traçado adoptado.



# O "Sud-Atlantique-Express,"

por JAYME GALLO

**A**NUNCIA-SE para breve a circulação dum novo combóio rapido de luxo, entre Lisboa e Paris, com a designação de *Sud-Atlantique Express*, ou em seu lugar uma modificação d'horario do actual *Sud-Espress*.

Em qualquer dos casos observa-se o propósito de reduzir tanto quanto possível, o tempo de permanencia em Lisboa dos passageiros que, chegados por via maritima, devem continuar viagem, por via férrea ou vice-versa, e, desta forma abreviar as viagens internacionais atravez do nosso país.

Ao mesmo tempo observa-se porém, que continua desprezado no nosso país o menor percurso. Tal facto parece-nos que oferecerá motivo para estranheza ao viajante, levado para brevidade de sua viagem em fugidia passagem pela nossa capital, sem tempo sequer para de "visu" se aperceber dos encantos que tanto apregoamos pró-turismo.

Pela simples consulta de seu guia de viagem, observará o passageiro que o trajecto Lisboa à Guarda se faz por Pampilhosa, percorrendo 395 quilómetros, quando a distancia entre essas duas cidades, por via Abrantes, é de 355 quilometros.

Senão certo que até Pampilhosa a viagem tem lugar sobre a principal via férrea do país, não deve também deixar de notar-se que, por via Abrantes até aproximadamente a mesma distancia da viagem, não existem piores condições de perfil. Seguindo esta mais curta directriz, entrar-se-hia em percurso mais acidentado, apenas alem de Fratal, e, assim mesmo, em condições de planta e perfil não piores que as oferecidas pela linha da Beira Alta.

Até Abrantes, como se sabe, tem a C. P. preparada a via para a velocidade maxima admitida na linha do Norte, e, alem de Abrantes, a linha da Beira Baixa, que saímos—não se encontra em condições de inferioridade relativamente á linha da Beira Alta. As velocidades comerciais em ambos os percursos, podem competir-se.

Alguem nos explica que o trajecto se faz via Pampilhosa, porque as numerosas obras d'arte na linha da Beira Baixa não oferecem sufficiente garantia de resistencia ao peso das locomotivas, que habitualmente rebocam o "*sud-express*". Objectamos, porem, que n'esta linha, preparada como está para a velocidade maxima de 75 quilómetros á hora, os combóios correios são ordinariamente rebocados por maquinas que pesam 85, 88 e 100 toneladas (series 070, 050 e 060 da C. P.) e que as maquinas ordinariamente rebocando o *sud-express* tem de peso 141 e 113 toneladas (series 300 e 350 da C. P.)

Tem alguns jornaes feito já referencias desfavoraveis á projectada modificação d'horario do combóio internacional, salientando que tal modificação apenas beneficiará as Companhias de Navegação, por mais cedo se libertarem de seus passageiros. Também pela Sociedade de Propaganda de Portugal se encontra sufficientemente ponderado o assumpto, frisando a patriótica instituição que o tralecto Lisboa-Paris, agora feito em dois dias e uma noite, passará a fazer-se, com o projectado horario, em duas noites e um dia, sucedendo, d'esta maneira, atravessarem-se em plena treva as lindas paizagens de Portugal e de França e de dia as tristes escalvadas planicies hespanholas.

A esses protestos, tão justificados, juntamos o nosso, conscios de que não pode fazer bom sentido pretender-se abreviar as viagens internacionais *atravez da nossa capital*, com manifesto prejuizo do nosso turismo, quando *atravez de Portugal* não se procura o menor percurso para as mesmas viagens.

Lisboa-Março 925.

## Travessas de cimento armado

No caminho de ferro de Detroit, Toledo & Iron-ton, Estados Unidos, procedeu-se recentemente à experiencia de um novo tipo de travessas de cimento armado, as quais, segundo dizem, têm a mesma flexibilidade das de madeira com a vantagem de não apodrecerem.

Para se obter a necessária elasticidade na via, collocam-se tacos de madeira numa abertura prismática que se faz na parte superior de cada lado da travessa onde assenta o carril, e ajusta-se este pela forma ordinária.

As travessas na parte inferior têm um arco que evita o seu movimento, dando uniformidade a toda a sua extensão; são reforçadas com vasas de ferro e collocadas a bastante profundidade, de forma que fiquem bem cobertas de balastro. Se este invento der bons resultados práticos, uma grande economia resultará praas as companhias nas despesas de via.

## Curso de cambios, comparados

	Em 30 de Março		Em 15 de Março	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	99.000	99.500	98.500	99.750
Paris	1.080	1.100	1.060	1.070
Madrid	2.920	2.970	2.930	2.960
Alemanha	4.850	4.950	4.900	5.950
Amsterdan	8.170	8.270	8.200	8.260
New York	20.500	20.750	20.550	20.700
Italia	830	850	845	850
Suissa	3.950	4.010	3.970	4.000
Bruxellas	1.050	1.070	1.035	1.045
Libras	—	—	—	—



# NÓS E A «GAZETA»

## Recordando tempos idos

Meu caro Andrade Gomes:

A gravura da «Gazeta», reproduzindo o pessoal do Serviço do Tráfego em 1890, incluindo o da Agência Aduaneira sua antiga 3.ª repartição, causou sensação entre os «caloiros» ou «marcanos» ferroviários, o mesmo entre os que contam já alguns anos de serviço, pois a decifração das caras não constituía tarefa fácil.

O grupo está incompleto. Faltaram, por motivo de serviço ou qualquer outro, José Antonio de Sousa Marques, então agente aduaneiro, D. João de Lencastre, Adolfo Rosendo e Guilherme Freire, os três primeiros já de há muito mortos e o ultimo ainda vivo, felizmente. Assim o numero completo seria representado na fotografia por trinta e sete, dos quais existem dezasete, entre reformados e ao serviço. E' de notar que, de todos eles, somos nós dois os unicos que sempre nos temos conservado no Serviço do Tráfego, isto, diga-se de passagem, sem presunção a reliquias...

E já agora, visto estar com a mão na massa, vá de resolver um pouco esse passado, que tão bem sabe evocar.

Em fins de Dezembro de 1888 foi nomeado chefe de Serviço Adjunto Alfredo Krus, que dirigiu o Tráfego juntamente com o respectivo chefe Miguel Queriol até Maio de 1890, data em que foi nomeado definitivamente chefe do Serviço, em substituição do segundo, que foi reformado. Miguel Queriol era trabalhador, muito considerado na Companhia e ao mesmo tempo notado pela sua originalidade. Ai vão três factos com elle passados.

Um dia, abre a porta do seu gabinete, que comunicava com a repartição e chama:

— O' sr. Fonseca!

Devo desde já dizer que Fonseca era um apelido que elle empregava, ainda que sem offensa, quando queria dirigir-se a qualquer empregado que não conhecia.

O primeiro que olhou foi chamado, travando-se o seguinte diálogo:

— Você conhece o sr. Carneiro?

— Não, sr. Queriol.

— Não importa. Você vai á Alfandega e logo o vê, elle costuma andar ali a passear. Então você diz-lhe, etc.

E todos ficaram a pensar como é que aquêle desgraçado «Fonseca» seria capaz de descobrir o sr. Carneiro (não confundir com um carneiro), que andava, entre muitas pessoas, a passear junto á alfandga!

Outro. Num verão ao utilizar-se um velocigrafo, notou-se que a respectiva massa, por effeito do muito calor, se desagregava, prejudicando por completo o trabalho a que se procedia. Miguel Queriol soube do caso, meteu o velocigrafo debaixo do braço, com grave prejuizo do asseio da sobrecasaca, e dirigiu-se ao gabinete do director (Pedro Inácio Lopes) onde entrou. Em seguida atirou para cima da secretária do mesmo o velocigrafo com os restos da massa quasi liquifecta, os quais se alastraram lastimosamente sobre os papeis, e disse:

— Ora, é para que você veja para que serve esta porcaria!

Terceiro. Certo dia, um amigo de Miguel Queriol queixou-se de que, tendo mandado um empregado despachar uma remessa, elle fôra tratado menos delicadamente pelo pessoal.

Queriol prometeu providencias, e momentos depois comunicava o caso ao citado director, acrescentando:

— Homem, é preciso tomar medidas severas, pois o pessoal da estação trata o público como um cabrão!

Alfredo Krus, o segundo da dinastia, era um ferroviário que, embora relacionado com a alta roda (era irmão da condessa de Burnay e cunhado do romancista Eça de Queiroz) vivia unicamente para o caminho de ferro, para o seu jardim e para a música, pela qual era apaixonado, compondo até, e gozando da fama de um dos primeiros criticos musicais. Uma vez (estávamos instalados na estação do Rocio), após a chegada da familia rial, um policia, sobraçando um açafate com flores, entrou triunfante pelo gabinete de Alfredo Krus e pretendia chegar á janela para despejar as flores sobre a tal familia. O chefe do Tráfego, depois de pasmado, expulsou o entusiástico policia do gabinete, e ameaçou-o, se voltasse, com um pontapé, não me lembra já em que sitio, o que não admira, visto o facto se ter passado já ha tantos anos...

Agora vamos ao inspector-chefe da repartição Mendonça e Costa—mendonçaecosta—. Como escreviam os que o queriam abocanhar.

Uma tarde, minutos passados depois da hora do expediente, necessitou elle de qualquer papel a meu cargo; e como eu já não estava teve de o procurar.

No dia seguinte, narrando-me o caso, terminou:

— O sr. tambem sai sempre a correr!

— Por isso tambem entro sempre a correr, respondi.

E assim era, porque por motivos vários vinha sempre á ultima hora e o ponto não esperava.

E já agora, para acabar. Durante os meses que estive destacado na Agência Aduaneira, travei conhecimento com um proprietário de fragatas, ha muito falecido, que era o encarregado do transporte dos materiais destinados á Companhia. Baixo, atarracado, solerte, boçal, era um tipo por demais desfrutável. Pois este homem, ao passar a conta dos fretes que a Companhia lhe devia, escrevia: «Recebi da Sr.ª D. Companhia Rea. dos Caminhos de Ferro Portuguezes, etc.» Era o cúmulo da amabilidade!

Pois é verdade. Isto vi eu escrito com estes dois que a terra ha-de conter, ou que o forno crematório do dr. Alfredo Guizado ha-de assar.

E o caso é que esta acabou em culinária. Quem havia de dizer!

Gonto sempre, crê-me teu Velho Amigo e Colega.

Costa Primo

## O ouro dos Estados Unidos

As existências de ouro nos Estados Unidos da America era em 1 de Março último de 4.423.000 (00) de dolares; menos 58 milhões que em Fevereiro, menos 65 do que em janeiro e 23 menos do que em Dezembro de 1924, tendo saído durante esses três meses 146 milhões de dolares ouro.

## Falta de espaço

Ainda não vem neste numero o anunciado artigo do nosso colaborador sr. Augusto da Costa intitulado «Varios problemas a resolver» as ameaças que pesam sobre o nosso patrimonio colonial, o que fazemos no próximo numero.

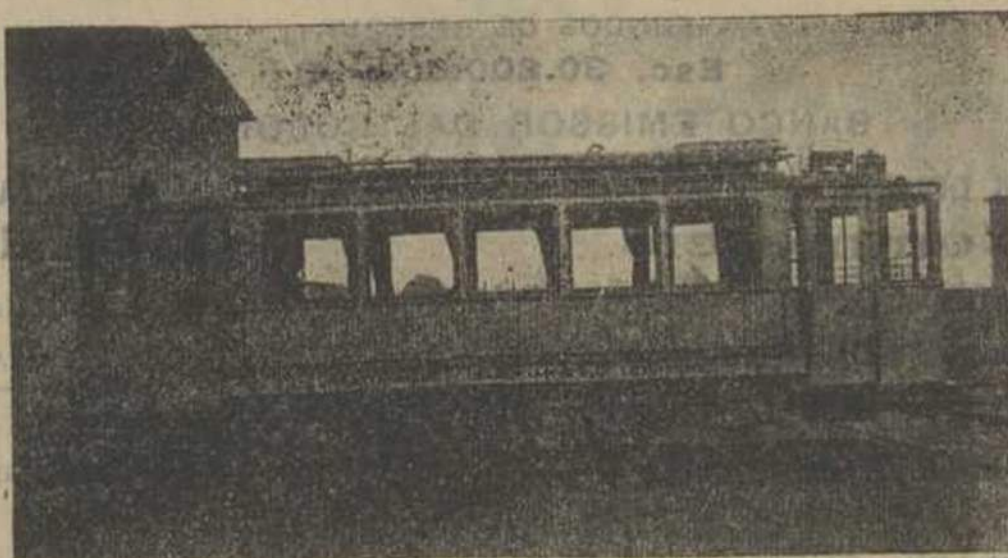


# WAGGON-und MASCHINENFABRIK A-G vorm BUSCH

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 Colonias

**Gustav A. Zickermann**

Avenida da Liberdade, 9-2.º

LISBOA

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

## ANUARIO COMERCIAL

45.ª Edição - 1925

DOIS VOLUMES 1.000.000 DE ENDEREÇOS

4.000 PAGINAS DE TEXTO

Desenvolvida informação do Continente, Ilhas e Colonias

24, Praça dos Restauradores, 24

**LISBOA**

## Parceria Vinicola Portuguesa, L.<sup>da</sup>

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Vinhos licorosos e de pasto para consumo e exportação

TELE } fone 4029 Norte  
      } gram's - PARCECOLASUL

CODIGOS } A. B. C. 5.ª th  
              } RIBEIRO

Armazens

**Praça David Leandro da Silva**

Telefone 161 P. B. - Poço do Bispo

Escreptorios

**Rua da Prata, 234, 2.º**

**LISBOA**



# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima 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. (5<sup>TH</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S  
ENDEREGOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

## FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 *Bhishopsgate 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, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Évora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarém, Setúbal, Silves, Torres Vedras, Vianna 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. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanca, 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 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

Depósitos à 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

= DA =

## Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

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

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM.

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.	PORTUGAL . . . . .	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
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 rapidas e comodas

LISBOA, Rua de Comercio, 85

Escriptorios da Companhia:

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

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



Telefone—C. 890

Tel.—KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

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

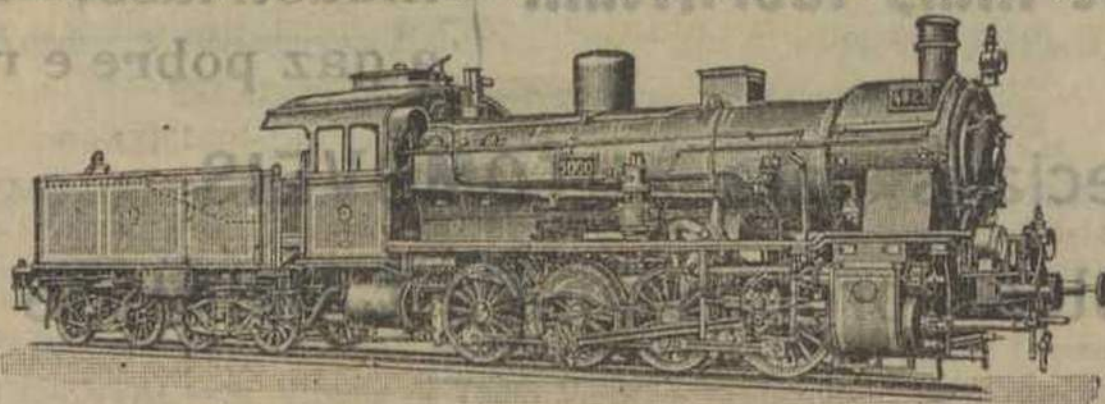
FABRICAS:

*Bochum, Dorstfeld, Drzewitz, orhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga*

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos  
—tecnicos—

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

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

—E—  
Fernandes, Bragança & Pereira, L.<sup>da</sup>

RUA DE JULIÃO, 41 1.<sup>o</sup> LI-BOA  
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, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.

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

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

**Em Bordeaux**—Lloyds Bank (France) Limited.

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

E em todas as principaes cidades



# OS ENLACES FERROVIARIOS DE PORTUGAL COM ESPANHA

por GABRIEL URIGUEN

**N**UM dos sucessivos e brilhantes artigos que o illustre engenheiro J. Fernando de Souza vem publicando na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a proposito do caminho de ferro de Vizeu a Foz-Tua, aludia este senhor aos futuros e possíveis enlases dos caminhos de ferro de um metro de largura construídos no norte de Portugal com a rede ferroviária peninsular.

Este tema é interessantíssimo pelo valor que para a economia geral hispano-portuguesa trariam taes enlases ferroviários, o que me leva a expandir a minha modesta opinião sobre tão importante assunto, embora o faça apenas ligeiramente.

Os caminhos de ferro cujos possíveis enlases serão tratados neste artigo, são os seguintes: 1.º — Pocinho a Carviçais; 2.º — Tua a Bragança; 3.º — Regoa a Chaves, e em 4.º e 5.º lugar as linhas em projecto de Viana do Castelo a Arcos de Val-de-Vez (Vale do Lima), e de Monsão a Braga e a Guimarães.

Passarei a esboçar rapidamente as soluções mais convenientes, a meu ver, para a resolução deste problema.

Consideremos as linhas pela ordem antes citada, começando pela linha de Pocinho a Carviçais.

Esta linha, prolongada até Miranda do Douro, deve seguir desde este último ponto (com o traçado mais conveniente a estudar) até ao vale do Esla e continuando por ele até alcançar Benavente.

Neste ponto entroncava por agora, com a linha de Plasencia à Astorga (explorada por M. C. P.) de 1<sup>m</sup>,676 de largura, e, no futuro, com os caminhos de ferro, em projecto, de Puebla de Sanabria a Benavente e de Benavente a Villanueva del Campo (entroncamento neste ponto com os caminhos de ferro de Castilla) os quais, segundo os projectos terão a bitola de 1<sup>m</sup>, ou seja da mesma largura que a linha de

Pocinho. Desde Benavente e seguindo sempre o vale de Esla, iria enlaçar com a linha de Palanquinos a Medina de Rioseco (explorada pelos Caminhos de Ferro de Castilla) construída também com a bitola de 1 metro. Uma vez em Palanquinos (entroncamento com a linha de Palencia a Corunha, explorada pela

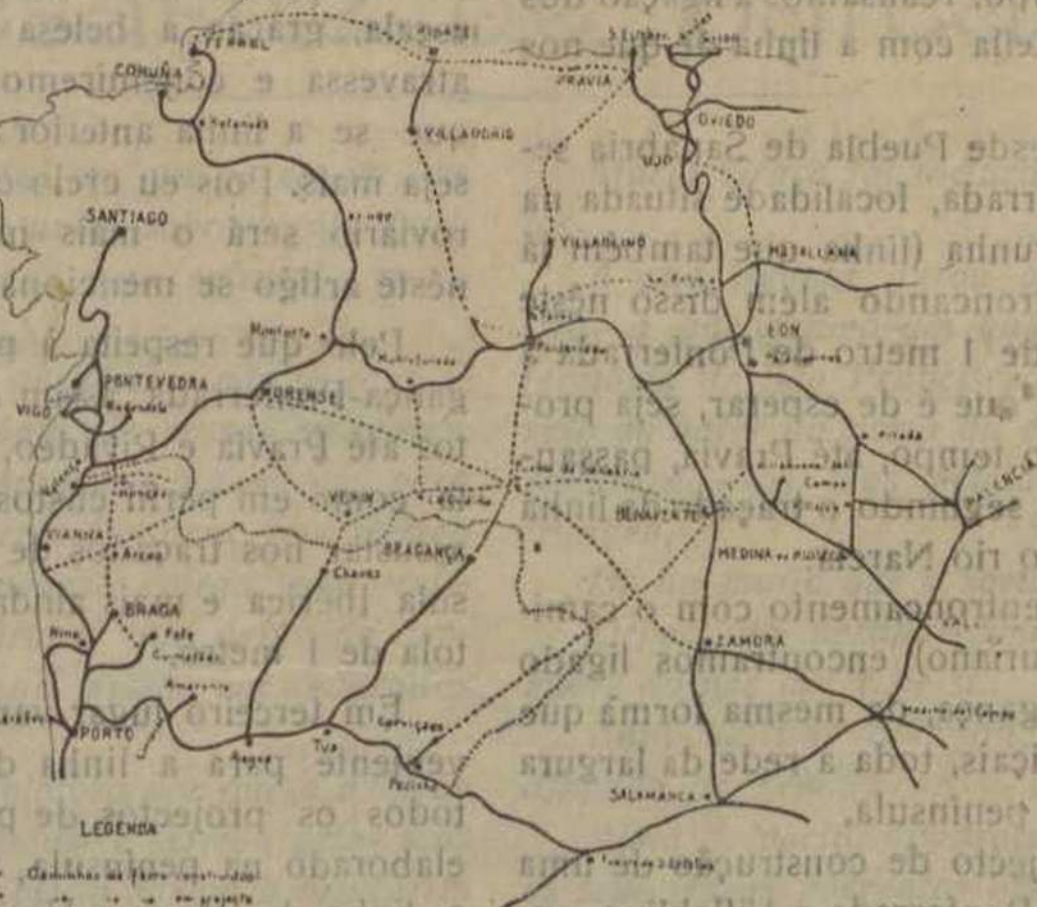
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha) e logo que concluída esteja a linha de Palencia a Leon pelo vale da Bernesga, coisa que é de esperar não tardará em fazer-se pelo interesse que acarreta à região norte de Castilla encontramos em Leon. Em Leon, além de entroncar com os caminhos de ferro de via larga existentes, de Palencia a Corunha e de Leon a Gijon, temos também a linha de um metro de largo, de Leon a Matallana que, por sua vez, neste último ponto, enlaça com o caminho de ferro hulheiro de Bilbao a la Robla. Se passarmos em

revista a colecção de linhas em projecto na Península Ibérica, tendo só em conta aqueles que podem um dia vir a ser realizados (não esquecer a mesma quantidade de projectos de caminhos de ferro fantásticos que existem e cuja realisação é impossível por ser absurda) encontramos com um, que nos interessa para o caso, que é o de Matallana a Ujo (este último ponto de enlace com o caminho de ferro Vasco Asturiano), e assim teremos ligada toda a importantíssima rede de 1 metro de largo do norte da Península.

O objectivo principal desta ligação ferroviária é unir a região mais rica da Península Ibérica em matéria carbonífera, ou seja a região das Astúrias, com Portugal, ligação que fica perfeitamente efectuada por meio da linha proposta. Além disso atravessa-se e põe-se em boas condições de comunicação com Portugal, uma das zonas mais ricas e melhores de Castilla, sob o ponto de vista agrícola. Por outro lado, o centro in-



GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro espanhol e nosso colaborador



LEGENDA



dustrial, mineiro e económico mais importante da Península, ou seja Biscaya, fica-nos ligado por uma linha de 1 metro de largura com Portugal (actualmente já o está por via larga) e outras razões de conveniência de construir esta ligação poderia apresentar, isso porem, levar-me-hia a sair dos limites próprios deste artigo.

Para conclusão do resumo do plano geral deste enlace ferroviário, falta-me indicar, ligeiramente, os dois aspectos que, como em todos os projectos, é imprescindível considerar, — o aspecto técnico e o económico. Com respeito ao primeiro, podemos dizer que o perfil da linha, salvo o troço compreendido entre Miranda do Douro e o vale do Esla e o de Matallana a Vjo, é, no conjunto, bom, e nada digo a respeito da planta, porque tratando-se de linhas de 1 metro de largo, pouco importa que esta seja mais ou menos dura. Fica o aspecto económico, sobre o qual, no final deste artigo dedicarei algumas palavras comuns a todas as ligações ferroviárias de Portugal com Espanha.

Passemos agora a examinar o enlace mais conveniente para a linha de Tua a Bragança. Esta linha tem a sua natural continuação por Puebla de Sanabria até Ponferrada.

Em Puebla de Sanabria entroncaria com o futuro caminho de ferro de Zamora a Orense de 1<sup>m</sup>,076 de largura, e também a linha em projecto de Puebla de Sanabria a Benavente e a Villanueva del Campo já antes citada ao tratar da linha de Pocinho a Carviçais. Pelo entroncamento com a linha de Zamora a Orense, colocamos Bragança e grande parte da região de Traz-os-Montes em optimas condições de comunicação com a Galiza, por um lado, e com Castella por outro, comunicação que por outra parte é hoje muito deficiente. E por meio da linha de Puebla de Sanabria a Villanueva del Campo, realisamos a ligação dos caminhos de ferro de Castella com a linha de que nos estamos ocupando.

Como já dissemos, desde Puebla de Sanabria seguiria a linha até Ponferrada, localidade situada na linha de Palencia a Corunha (linha que também já anteriormente citada) entroncando além disso neste lugar com a de bitola de 1 metro de Ponferrada a Villablino já construída e que é de esperar, seja prolongada, dentro em pouco tempo, até Pravia, passando por Cangas de Tineo e seguindo o traçado da linha quasi totalmente, o vale do rio Narcea.

Uma vez em Pravia (entroncamento com o caminho de ferro Vasco Asturiano) encontramos ligado com a linha de Tua a Bragança, da mesma forma que com a de Pocinho a Carviçais, toda a rede da largura de um metro do norte da península.

Existe também o projecto de construção de uma linha de 1 metro desde Ponferrada a Villablino, entroncando neste ponto com o caminho de ferro de Villadrid ao porto de Rivadeo, e este servia outro prolongamento natural da linha de Tua a Bragança e a Ponferrada.

Um rápido golpe de vista sobre o mapa da Península Ibérica, tendo ao mesmo tempo em conta a dis-

tribuição dos valores que a mesma encerra, nos fará ver os principais objectivss deste importantissimo enlace ferroviário Hispano-Português. A seguir ao principal, está também o hulheiro como no caso da linha de Pocinho a Carviçais, ou ainda mais se, no futuro se construir o prolongamento da linha de Bilbao a la Robla, desde este último ponto até Toreno (localidade situada na linha de Ponferrada a Villablino), pois bem, no dia em que a completa mobilisação dos valores da Península Ibérica seja um facto, outro objectivo tão importante como o primeiro se apresenta a este caminho de ferro, e vem a ser o de unir com Portugal o Bierzo, região privilegiada na península, por possuir condições excepcionais para a instalação de indústrias siderúrgicas como nenhuma outra região, pois numa extensão de 5.000 km<sup>2</sup> (area aproximada da região do Bierzo) concorrem em abundância estes três elementos essenciais, ferro, hulha (sob duplo aspecto de hulha branca e hulha negra) e por último uma excelente situação no centro precisamente do noroeste da Península Ibérica. Mas enfim, não é aqui neste artigo, lugar para fazer a apologia do Bierzo; a quem interesse esta região sob este aspecto, pode ler o magnifico estudo do notável engenheiro basco D. Julio Lazurtegui, intitulado «Uma nova Biscaya a crear no Bierzo», todo respeitante a esta interessantissima questão.

Por último, e como objectivos menos importantes, mas também muito interessantes, podemos assinalar o facto de dotar a região portuguesa, interessada neste caminho de ferro, de dois portos no Cantábrico S. Sebastião de Pravia e Rivadeo; juntemos a isto as demais riquezas naturais que em grande número se encontram nas regiões interessadas, e por último o turismo que esta linha deveria desenvolver em grande escala, graças á belesa contínua das paisagens que atravessa e concluiremos por nos convencermos de que se a linha anterior era importante esta talvez o seja mais. Pois eu creio que no futuro, este enlace ferroviário será o mais interessante de todos quantos neste artigo se mencionam.

Pelo que respeita à parte técnica do traçado Bragança-Ponferrada, assim como dos seus prolongamentos até Pravia e Rivadeo, teriam de ser tanto em planta como em perfil custosos, porem isso não nos deve assustar nos traçados de caminhos de ferro na Península Ibérica e mais ainda tratando-se de linhas da bitola de 1 metro.

Em terceiro lugar vamos a ver o enlace mais conveniente para a linha de Regoa a Chaves. Em quasi todos os projectos de planos ferroviários que se têm elaborado na península, tem-se incluído quasi sempre a linha de Chave a Verin, seguindo desde este ponto a Orense por um lado, e a Puebla de Sanabria por outro. Completa-se, no meu modesto modo de ver, este enlace ferroviário, construindo um ramal desde La Gudiña (localidade situada na projectada linha de Verin a Puebla de Sanabria, a que antes me refiro), a Montefurado, povoação que fica no vale do Sil e na



linha de Palencia a Corunha, e que é celebre pelas suas explorações auríferas.

Não tem esta linha objectivos tão concretos como as anteriores, podendo dizer-se que o seu principal objecto ha-de ser o de contribuir para a mobilisação dos valores peninsulares.

Podemos aplicar a esta linha os mesmos conceitos que em respeito á parte técnica, insistimos sobre a linha anterior, além de que me é impossível alongar-me com considerações que por agora julgo desnecessárias.

Por último examinemos a futura linha do vale de Lima, de Viana do Castelo a Arcos de Val-de-Vez e também a projectada de Monsão a Guimarães. A primeira tem o seu prolongamento natural pelo mesmo vale do Lima até encontrar a linha de Orense a Verin e a Chaves com um traçado relativamente bom; e a segunda atravessando o Minho e seguindo o vale do Tea a ir entroncar com o caminho de ferro eléctrico de Vigo a Mondariz.

Ao falar da parte económica da linha de Pocinho a Carviçais, disse que no final d'este artigo trataria desta questão capital, referindo-me porem, de uma maneira geral a todos os caminhos de ferro aqui citados. E, conquanto pareça á primeira vista uma anomalia, não o é na realidade. E' certo que as condições económicas das linhas aqui tratadas são muito diversas, mas acima desta diversidade existe uma condição comum a todas estas ligações ferroviárias propostas e sem a resolução prévia da qual, é completamente inútil tratar de resolver a particular a cada uma delas.

E' um facto incontestável que, embora subsista o actual estado de relações entre o estado espanhol e o estado português, é completamente illusório pensar que estes caminhos de ferro (o mesmo acontecerá a outros como, por exemplo, o de Lisboa a Sevilha) possam algum dia ser construídos. E' este um facto que me atrevo a qualificar de quasi impossível, e sendo isto assim, seria inútil eu aqui expor números que, embora globais, não serviriam senão para demonstrar o que mais acima disse. Para se pensar em construir caminhos de ferro hispano-portugueses, assim como para pretender que a Península ibérica e os estados nela existentes possam ter a vida de esplendor a que têm direito, não ha outro remédio senão mudar radicalmente a maneira de proceder.

A meu ver, a solução única para este grave problema consiste apenas no estabelecimento da unidade económica e aduaneira na Península Ibérica, unidade que nos levaria, no futuro, ao estabelecimento da mesma unidade com toda a América espanhola. Desnecessário seria dizer que, esta unidade é completamente independente da existência intangível da gloriosa nação portuguesa; ao contrário, este facto não faria mais do que robustecer a personalidade inconfundível de Portugal, tornando-o ainda mais livre. Este tema, porém, é demasiado vasto e complicado para ser tratado neste artigo, cujo objecto, como no principio disse, é lançar estas ideias de conjunto sobre os enlaces dos caminhos de ferro Hispano-Portugueses de via de um metro no norte de Portugal.



## O Desastre de Barcarena

*Sahiu, ha dias, do hospital, ao que parece já livre de perigo, o tenente Caldas, unico sobrevivente dessa tragédia do "Breguet 13" que veio enlutar a nossa aviação e o nosso jornalismo.*

*Parece que a crueldade do destino não se contentava com o já longo martírológio dos nossos aviadores, onde o número dos mortos ultrapassa o dos vivos, para vir roubar-nos o intrépido tenente Pissarra, que morreu bem no seu posto, e o nosso modesto colega, mas proficiente profissional, Mario Graça, que, ávido de emoções, procurava cumprir a sua missão em arriscadas reportagens.*

*Se nos comoveu o lance doloroso por que a aviação portuguesa passou com o desastre sofrido pelos seus camaradas—que os ossos do officio obriga a brincarem com a morte—, mais nos sensibilizou a morte de Mario Graça.*

*O tenente Pissarra teve morte repentina, não chegando a sofrer.*

*O tenente Caldas sofreu, mas salvou-se.*

*Mario Graça foi torturado até aos últimos momentos.*

*A sua agonia durou oito dias. Vimo-lo nesse caifixo—a que chamavam quarto particular, anexo á enfermaria de São Francisco — e escutámos—num intervalo do bater da porta da enfermaria—a sua ofegante respiração,—os seus gemidos, o que deveras nos confrangeu.*

*De ha muito que a sorte não o bafejava.*

*Depois do desaparecimento dum irmão no mar, a morte do pae lon e de si.*

*Aqui ha uns dois anos estivera prestes a morrer afogado no Tejo.*

*Alma de poeta, disfarçava as agruras da vida, que os seus fracos porventos não amenisavam, com os seus sonetos que ás mezas dos cafés nos recitava.*

*A Gazeta dos Caminhos de Ferro faz votos pelas melhoras do tenente Caldas, e apresenta os seus peza-mes á Aeronautica Militar ao "Seculo" e ás famílias das victimas.*



# TERRAS PORTUGUESAS

Uma demonstração, em Lisboa, da vida açoreana

por CARLOS D'ORNELLAS

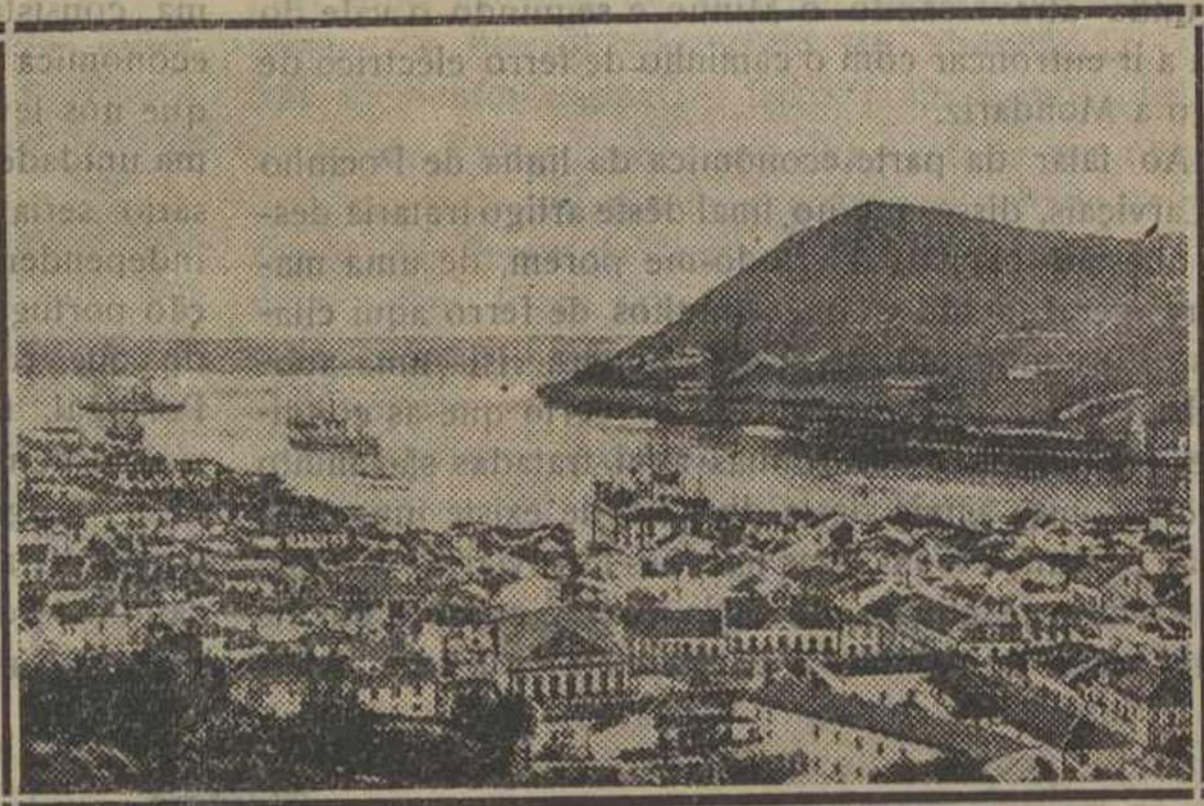
COM o auxílio do nos-o colega de Ponta Delgada *Correio dos Açores*, realizou-se no princípio do mês passado no salão nobre do Teatro Nacional uma interessante exposição de produtos do Arquipélago dos Açores. Levado pelo muito amor que me liga àquelas ilhas, uma das quais me viu nascer, não resisti a ir visitá-la, a vêr se poderia dar-me a doce ilusão de me ter transportado até às ridentes paragens de que me aparteí ainda em criança.

Uma demonstração da actividade agrícola e industrial dos meus conterrâneos; os produtos daquelas fecundas terras, tudo enfim quanto constituía o certamen devia ter qualquer coisa do perfumado ambiente açoreano com que me sentisse inebriado por alguns minutos, pelo menos.

Entrei, e se a ilusão não foi tão completa como eu havia sonhado,—sucede sempre assim—senti-me deveras comovido, não só pela presença dos produtos expostos, mas ainda mais pela quantidade de açoreanos que no momento ali se davam *rendez-vous*, conversando amigavelmente, falando muito, com aquele sutaque que lues é característico, dando-me a impressão de que estava pisando solo ilhéu.

Olhei a vêr se dava com alguma cara conhecida. Não precisei procurar muito. Um velho amigo, amigo de infância, daqueles que nunca se esquecem, Aurélio Cezar, era o enviado especial do *Correio dos Açores*,

junto da exposição. Um grande abraço; troca de palavras amigas; apresentações a outros amigos, alguns dos quais me conheceram em pequenino, e vá de entrar a passar uma revista ao mostruário.



Cidade e Baía de Angra do Heroísmo

Quizémos que êle nos dissesse coisas para reproduzirmos aqui. Mas estava cansadíssimo, e não podia multiplicar-se. Tinha de atender a todos os visitantes, dar explicações minuciosas que lhe eram solicitadas, e contentando-nos com o acompanhar na sua afanosa missão por um pouco de tempo, ficou aprazada a conversa para o dia seguinte, segunda-feira, em sua casa.

Quando saí, confesso, senti-me menos satisfeito do que esperava, pois queria ter visto mais e muito mais

do muito que lá temos e que aqui no continente se não conhece. Porque infelizmente, Portugal ainda se não conhece a si próprio. As ilhas dos Açores são ainda para muitos portugueses consideradas como terras semi-barbaras, e a propaganda que delas se tem feito não tem sido tão intensa e tão bem orientada como era indispensável fazer-se.

E no dia seguinte quando me dirigia a casa de Aurélio Cezar, ia dizendo para comigo mesmo, porque faltaram ao concurso tantos comerciantes e industriais com os seus artigos?

Ponta Delgada a mais populosa do



Angra do Heroísmo (Ilha Terceira) - Vista parcial d. cidad.



arquipélago, possuindo grandes fabricas de açúcar, alcohol, tabacos, cordoaria, cerâmica, etc.; com magnifico chá, cereais, legumes e as famosas aguas minerais, podia fazer melhor figura. Angra do Heroismo, famosa cidade, muito rica, com belos edificios, as suas fortificações a fazerem-nos lembrar belas páginas da história pátria, podia igualmente mandar um mais rico mostruário.

É nestas congeminações entrei em casa de Aurélio Cezar que nos recebeu no seu modesto quarto, na Avenida Wilson com um almoço de amizade, e com um sorriso de complacência, enquanto preparava a sua *toilette* para sair, foi-me aturando o inquérito a que o submeti:

— Ficou-te de criança o vício de teimares me disse. Fazes bem, gosto dessa teimosia, dá-me a impressão de certa actividade.

— E' verdade, e começarei por te dizer que sendo a tua terra de uma grande riqueza e de uma soberba produção que tanto honram Portugal, parece que se amedrontou e enviou apenas os tabacos de Flor de Angra e um só mostruário de costumes.

— Que queres, não me deram tempo. Era preciso alguns meses para preparar as peles, e não houve tempo material.

— E achas que o que se fez trará algum proveito aos Açores, como vocês esperavam?

— Admiráveis, não terrestre duvidas, olha: muitos dos artigos expostos não tinham aqui representação, e, com a pequena propaganda que fizemos e a ajuda da imprensa conseguimos para eles em Lisboa vários representantes. Calcula que até já se marcam pelos jornais *rendez vous* no Salão do Teatro. Tudo é propaganda.

— Mas dize-me, porque razão te encontras envolvido nisto da exposição? E's expositor?

— Não, homem. Não vês tu que *O Seculo* é que tomou a iniciativa disto, e mandou o Serra Ribeiro ás ilhas. O Dr. José Bruno encarregou-me de o acompanhar e daí fiquei com a responsabilidade moral do officio de expositor. Compreendes que não vendo mais ninguém a aproveitar a valiosa cooperação de estranhos, agarrei-me o dois amigos os Sr. Freire da Cruz e Antonio J. C. Fernandes e mais alguns, e toca a trabalhar, sem outro interesse mais do que servir a minha terra. E eis aqui a razão porque estou em Lisboa desde Dezembro para organizar o que viste.

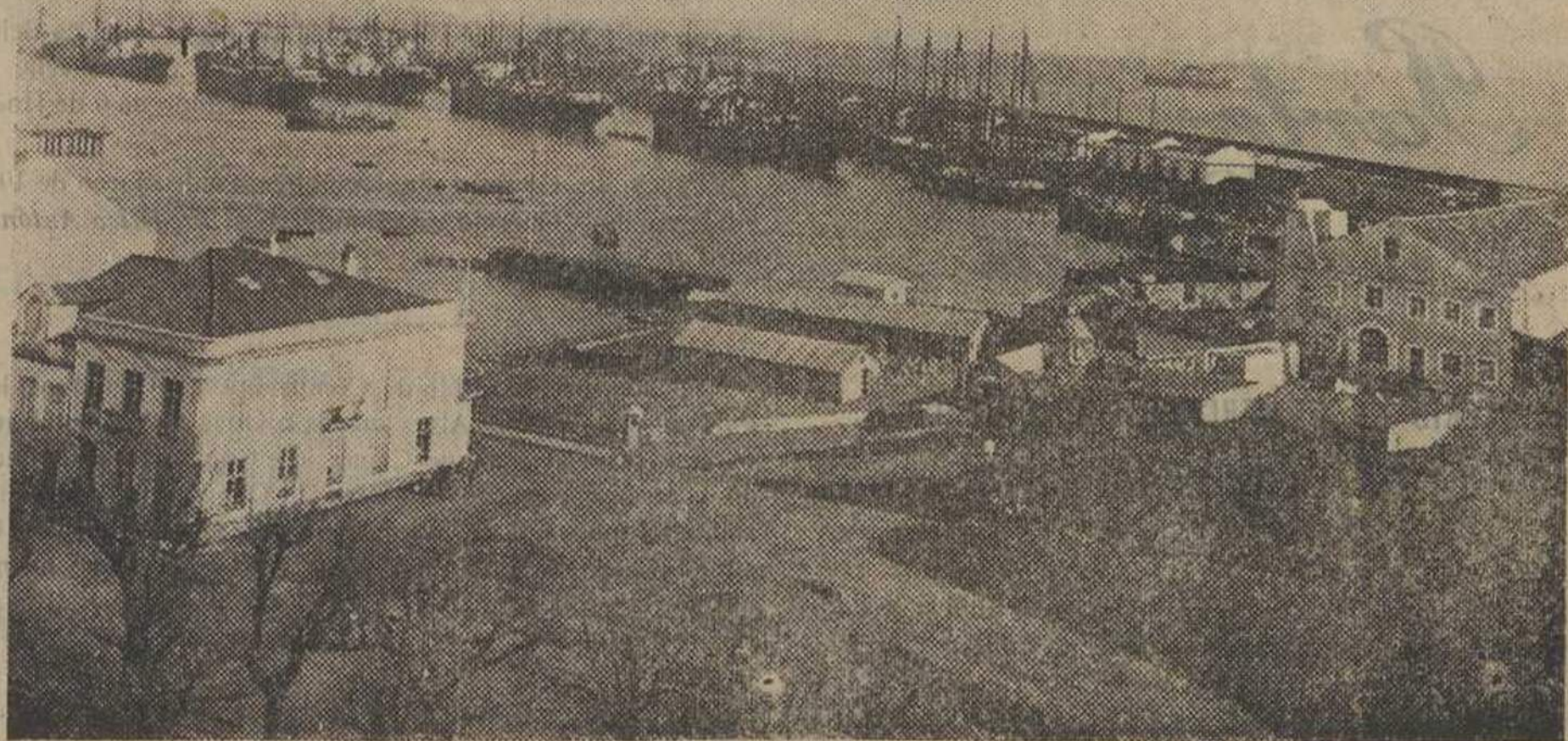
— Mas porque não veio completa a exposição?

— Já o disse a *Tarde*. Porque o Serra Ribeiro dispunha de pouco tempo, e dispendeu a maior parte na Madeira e em S. Miguel. Tanto assim que a maioria dos *Stands* são micaelenses.

— Se houvesse um prémio, qual dos *stands*, a teu ver, o obteria?



AURÉLIO CEZAR



Um aspecto do porto artificial de Ponta Delgada



— É difícil dizer, porque se o linho nos faz orgulho, as peles e os coiros também, assim como os tra-

— E podes também falar das rendas de bilros de Ponta Delgada e dos trabalhos de miolo de figueira que lá os vi, e bem bonitos.

— E' verdade, é. Tudo aquilo que ali vês representa muito trabalho, muito amor à terra e pena foi que não pudesse ter vindo de tudo o mais que lá temos que ainda é muito.

— Porque não tentam vocês fazer um certamen anual aqui e no Porto?

— Vou para S. Miguel, e vou fazer todo o possível para ver se o con-igo. A experiência foi animadora. Se tu visses o interesse com que era examinado pelos visitantes o mapa dos Açores que lá foi colocado, e as explicações que me foram pedidas, ficarias com a convicção de que a nossa exposição despertou no público de Lisboa um grande entusiasmo pelos Açores. E, adeus. Passa bem que tenho que ir já para o Nacional.



BAHIA DA HORTA - FAYAL - AÇORES

balhos de fundição e construção civil da Metalurgica, são uma boa prova de actividade inteligente, mas os açúcares e o álcool também o não são menos.

Os queijos e as manteigas estão bem representados e foram bem aparecidos, bem como os biscoitos do Fabio e da Fabrica Cascais que souberam muito bem a quem os comeu ali nos salões. E os chás? Magníficos, destacando-se o gorreana já fabricado ao abrigo do decreto recentemente publicado para proteger a industria nacional.

E as massas alimentícias, a bela farinha da moagem Micaelense, o milho, tipo americano do Dr. Franco também fazem bela figura. Ananazes, nesta época, foi o melhor que se poudé arranjar. Ainda para registar as afamadas águas da Serra do Trigo e das Lombadas, os vinhos do Pico e de S. Miguel, os productos farmaceuticos de Duarte Fieho, os belos charutos e cigarros de S. Miguel.



Cidade da Horta — Fayal — Açores

E com um apertado abraço me separei desse bom amigo que de alma e coração se dedica á patriótica missão de propagandear as nossas queridas ilhas.

## Parte Oficial

### MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

#### Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta: manda o Govêno da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobran-te uma parcela de terreno com a superficie de 95, m<sup>2</sup>67, situada à direita da linha entre os pontos corresponden-

tes aos quilómetros 144.184,67 e 144.194,42 da linha da Beira Alta junto ao caminho de acesso à estação de Gouveia, representada no desenho que apresentou, datado de 6 de Janeiro de 1925.

Paços do Govêno da República, 26 de Março de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta: manda o Govêno da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho de Obras Públicas, consid-rou sobran-te uma parcela de terreno com a superficie de 548, m<sup>2</sup>88, situada à esquerda da linha entre os pontos correspondentes aos quilómetros 251.897,67 e 251.934,27 da linha férrea da Beira Alta, representados no desenho que apresentou, datado de 26 de Janeiro de 1925.

Paços do Govêno da República, 26 de Março de 1925. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico Antonio Ferreira de Simas*.



Telefone—C. 890

Tel.—KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

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

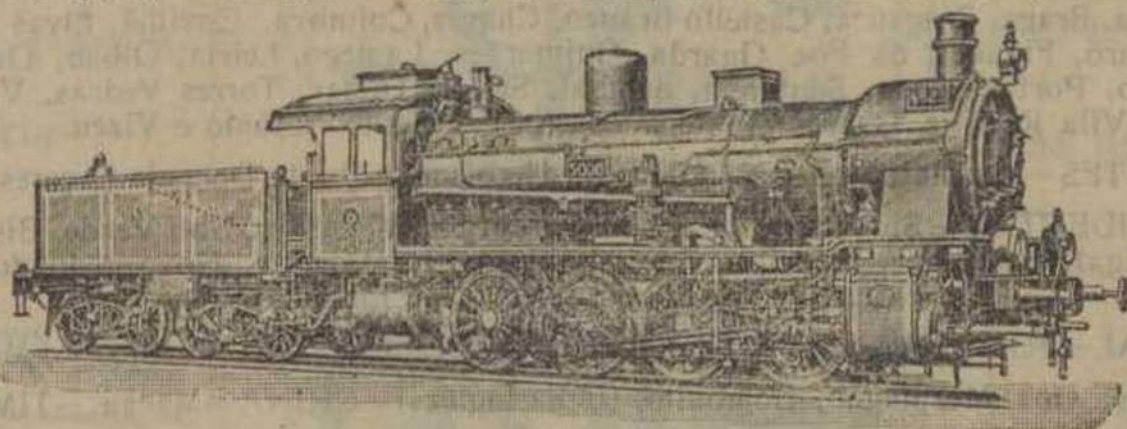
FABRICAS:

*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

tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida

em armazem no paiz

Dirigir-se á representação

ROBERTO PEGADO

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

**RUA DE JULIÃO, 41 1.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.<sup>as</sup>; Hambro & Son; Barns Brothers & C.<sup>as</sup>.

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

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

**Em Bordeos** — Lloyds Bank (France) Limited.

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

**E em todas as principaes cidades**



# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL  
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA  
Esc. 38.000:000\$00

CAPITAL REALISADO  
Esc. 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. (5<sup>th</sup> EDITION), LIEBER'S, PINCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

## FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Pinto & Sotó Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

## BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depósitos 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 SORTIDO TEM E A QUE MAIS BARATO VENDE

**Rua do Ouro, 117**

Secções de luvaria, gravataria e chapelaria

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



**ELETRICIA**  
Santa Justa, 87

**Fabrica de Papel da Matrena**  
LIMITADA  
**Matrena-Tomar**

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

DEPOSITOS

Lisboa—96, R. dos Douradores, 104

Porto—R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 864

End. telegr.: Fabrica Matrena—TOMAR

**OLYMPIA**

Matinéas elegantes todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

60 horas de Zepelim

O Relicario do Toureiro

Brevemente — Colossal estreia

POS DE  
**KEATING**  
MATAM

MORTOS TODOS MORTOS

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJAS POLVAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA  
103, Rua dos Fanqueiros, 1.<sup>o</sup>  
TEL. C. 1717 LISBOA

**ALUCINAÇÕES**

(Livro premiado — 2.<sup>a</sup> edição ampliada)

TEMA:

Estudo momentoso de um dos aspectos do divorcio

ESTÉTICA:

Realização de uma literatura nova, como solução de uma questão de arte em relação com a futura cinematografia

A' venda na **GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

R. Horta Seca 7-1.<sup>o</sup>—Lisboa

**NAÇÃO PORTUGUESA**

REVISTA DE CULTURA NACIONALISTA

ARTE—SCIENCIAS—FILOSOFIA

POLITICA—LITERATURA

ECONOMIA — HISTORIA — SOCIOLOGIA, ETC., ETC.

Todos os bons portugueses devem ler e assinar esta revista, que dia a dia se afirma e se impõe, levantando o nome de Portugal.

**Manual do Viajante em Portugal**

DE

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

**Carlos d'Ornellas**

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

Encontra-se á venda a 2.<sup>a</sup> tiragem da 5.<sup>a</sup> edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.



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



**Encadernações**  
simples e de luxo  
Execução rapida-Preços modicos

**A PROSPERIDADE**  
OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

**Francisco A. Prosper**  
Rua do Norte, 28-1.<sup>o</sup>  
LISBOA



# GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

## Vacuum Oil Company

**Os que mais lubrificam**

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

**Oleos especiaes para AUTOMOVEIS**

**Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO**

**Telegrammas: VACUUM**

**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

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

Serviço de  
cabotagem

### Vapores de carga

<b>CUBANGO</b>	<b>8300 ton.</b>	<b>CABO VERDE</b>	<b>6200 ton.</b>
<b>S. THOME</b>	<b>6350</b>	<b>DONDO</b>	<b>6000</b>
<b>CONGO</b>	<b>5080 ton.</b>		

Rebocadores no Tejo: — **TEJO, CABINDA, CONGO**

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

**LISBOA, Rua do Comercio, 85**

Escriptorios da Companhia:

**PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34**

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