

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 38.º ANNO

Contende uma PARTE OFICIAL dos Ministérios do 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, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antwerp, 1894, S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 20

NUMERO 896

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 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

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, Cacilhas a Cezimbra,

Palmela e Setúbal, por J. Fernando de Sousa	Pag. 115
O «Sul-Atlantique Express» por Jayme Gallo	» 117
Curso de cambios comparados.	117
Nós e a «Gazeta».	118
Os enlaces 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

NA

Associação dos engenheiros civis

por Francisco Pinto Teixeira

«CHAUFEUR» ficará a tentar a possibilidade de a pôr em movimento e pedia o auxílio do mecânico, que era o «chaufeur» 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 indispensável para andarmos depressa até ao Muende, a socorrermos-nos do depósito do Tchifengo, com o mínimo probabilidades de não sucumbirmos pela fome e pela sede. Estes dias foram os mais difíceis da travessia, pela depressão moral que infundiam: Em pleno deserto, sob um sol ardentesimo, sem uma árvore ou arbusto que nos desse um pouco de sombra. A pouca agua que tínhamos, regulada, só nos permitia por dia uma chávena de chá e outra de café. Mais nenhum líquido. Do nascer ao pôr do sol, apenas paravamos, deitados sob o sol ardente, para comer uma refeição. Preferímos 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 resistência física e moral. O cumprimento do dever era a mola propulsora, o amor próprio, o estímulo deste trabalho, já repelido por mais de um. E' que ele desconhecia os detalhes desta travessia, não sabia mesmo para onde o arrastava, se não que devíamos atingir o Tchinjau.

No dia treze, passados estes três dias de terrível luta, às nove horas, surge-nos a camionettes com o mecânico, um preto e parte da agua trazida do Cunene. A outra ficará para traz a proceder a uma pequena reparação. Tínhamos assim agua para alguns dias mais, mas isso tínhamos custado a fractura de um carro 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 à saúde 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 através as serras, que agora se nos apresentavam alterosas na nossa frente, mas entre as quais havia planícies 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 dôce, explendida; lavamos o corpo e a cara, operação que já se não fazia havinte dias, e lavámos a roupa, impossibilitados pela reduzidíssima bagagem a substitu-la. Tinhamos assim garantido o bom exito dos nossos trabalhos, pois aqui tinhamos 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 camionetas 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 oficial 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 mórro 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 oficial que no dia 1 de Novembro devia estar ali, vindo do Tchifengue, para nos indicar a passagem não aparecera ainda. Durante os dois dias seguintes procurámos encontrar-la, mas iamos sempre esbarrar em becos sem saída. Resolv-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 aquela 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 à cota de 310 metros. Quer dizer, teria de perder 140 metros de cota. Tendo procurado o oficial para montante, não encontrei o seu acampamento, embora lhe tivesse encon-

trado o rastro. 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 desintoxicação, 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 notícia de que o oficial vindo de Otchinjau já ali estivera e andava em minha procura, depois de ter estado um dia dum lado de um mórro, 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 mórro da Bandeira. Soube então por aquele oficial qual a passagem por ele achada, diferente da que eu encontrara, e as variantes que se apresentavam. Ele ainda andara cerca de dois meses e com os reconhecimentos sucessivos que fizera, pôde-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 oficial. De facto, este só passado um mês de estar no Tchinfingo pôde 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 oficial 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 Mossamedes 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 camionetas, saltando por cima de numerosas ravinas, por vezes bastante encaixadas, levaram-me nesse dia à Ovipaka, a través da antiga estrada carreteira da Companhia de Mossamedes para Porto Alexandre, hoje absolutamente abandonada, mas ainda perfeita. Ali pernoitámos e a 26 ficámos na Otchinetua, apesar de termos tido uma grave pane; o veio do magneto de uma das camionetas partido, que teve de ser reparado com um meio de circunstância, mas que ficou tão bem feito que serviu até à chegada ao Lubango.

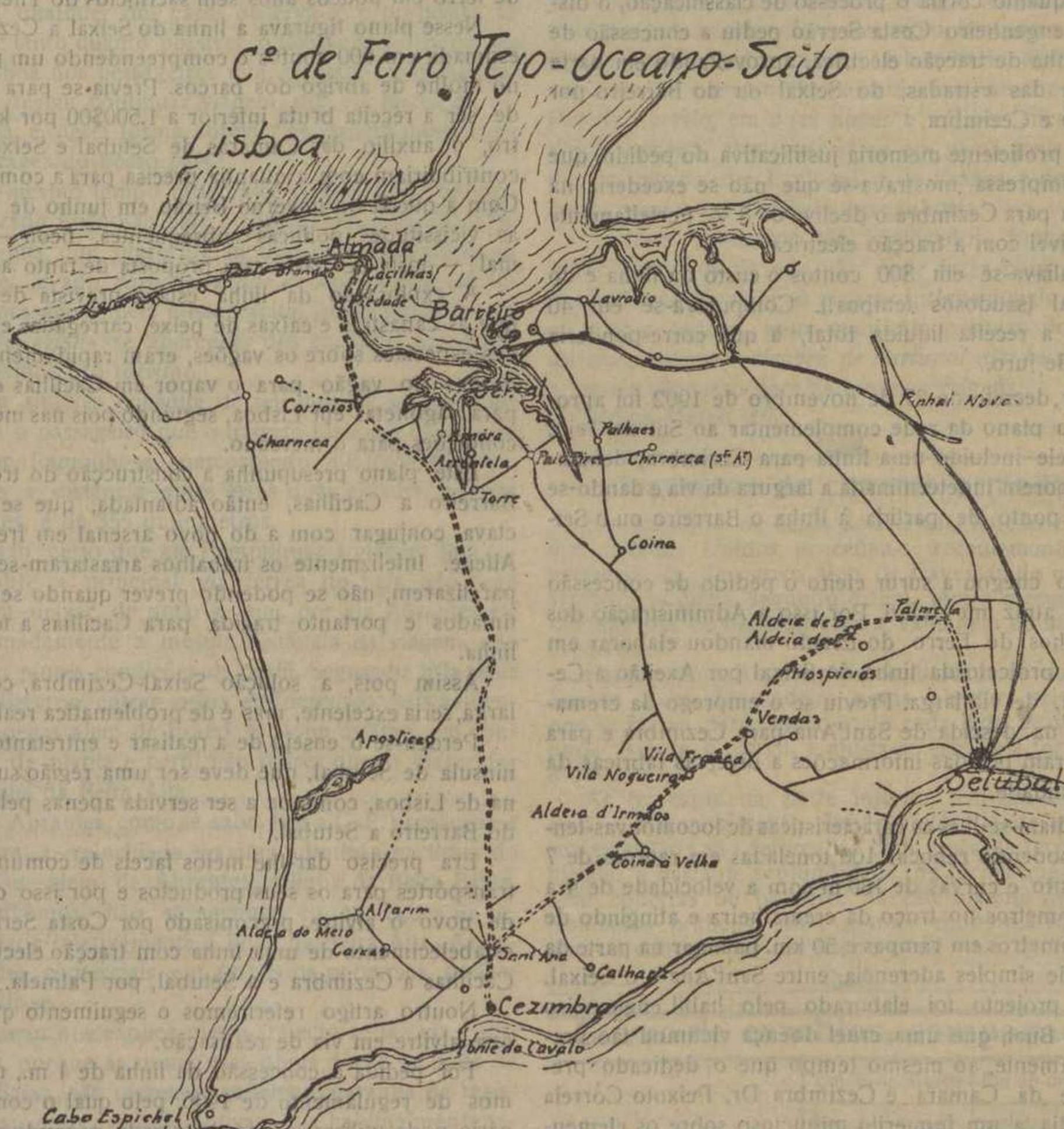
Continua

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

por J. FERNANDO DE SOUZA

Está em via de formação a empreza 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 controvérsia acalorada entre os engenheiros Miguel Paes e Raymundo Valadas, este ultimo



aquelle.

E' incontestavel a importancia d'essa nova via de comunicação, e por isso vem a propósito 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 propôz 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.

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

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

Avaliava-se em 300 contos o custo da linha e do material (saudosos tempos!). Computava-se em 40 contos a receita líquida 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 incluido uma linha para Cezimbra, deixando-se porém indeterminada a largura da via e dando-se como ponto de partida à linha o Barreiro ou o Seixal.

Não chegou a surtir efeito o pedido de concessão a que atraç 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-tendres podendo rebocar 100 toneladas em rampas de 7 por cento e curvas de 180 m com a velocidade de 9 a 10 quilómetros no troço da cremalheira e atingindo de 40 quilómetros em rampas e 50 km. patamar na parte da linha de simples aderência, 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 tráfego com que se podia contar.

Em princípios de 1910 apurou-se uma media diária de 118 passageiros nas diligências e carros de bois, 4.300 toneladas anuais importadas e 9.100 exportadas, compreendendo 7.100 de peixe fresco, isto sem contar o tráfego de Azeitão.

Para facilitar a ida dos comboios á praia ficaria a

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

O projecto media 31,5 quilómetros, tendo 3,5 com cremalheira do sistema 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 relatório, 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 construção de cerca de 600 quilómetros de caminhos de ferro em poucos anos sem sacrifícios 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 quilómetro, o auxílio das Camaras de Setúbal e Seixal, que contribuiriam com a quantia precisa para a completar. Com a queda do governo Beirão em junho de 1910 e as vicissitudes políticas 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 especiais sobre os vagões, eram rapidamente baldeadas 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 construção 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 paralisarem, 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 problemática realização.

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

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

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

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 quilómetro, uma quantia que é fixada por concurso com o direito de opção para o requerente da concessão.

Correram os trâmites legais, foi apresentado o projecto e dada a concessão a M.º Philibert, que organizou a Empresa Tejo-Sado-Oceano.

Veremos noutro artigo qual foi o traçado adoptado.

O "Sud-Atlantique-Express",

por JAYME GALLO

ANUNCIA-SE para breve a circulação dum novo combóio rápido de luxo, entre Lisboa e Paris, com a designação de *Sud-Atlantique Express*, ou em seu logar uma modificação d'horário do actual *Sud-Express*.

Em qualquer dos casos observa-se o propósito de reduzir tanto quanto possível, o tempo de permanência em Lisboa dos passageiros que, chegados por via marítima, devem continuar viagem, por via férrea ou vice-versa, e, desta forma abreviar as viagens internacionais através 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 fugida 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 distância entre essas duas cidades, por via Abrantes, é de 355 quilómetros.

Senjo 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 distância 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 máxima admitida na linha do Norte, e, alem de Abrantes, a linha da Beira Baixa, que saímos — não se encontra em condições de inferioridade relativamente à 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 suficiente garantia de resistência ao peso das locomotivas, que habitualmente rebocam o "sud-express". Objectamos, porém, que n'esta linha, preparada como está para a velocidade máxima 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.)

Teem alguns jornaes feito já referencias desfavoráveis á projectada modificação d'horário 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 suficientemente ponderado o assumpto, frisando a patriótica instituição que o trajecto Lisboa-Paris, agora feito em dois dias e uma noite, passará a fazer-se, com o projectado horário, em duas noites e um dia, sucedendo, d'esta maneira, atravessarem-se em plena treva as lindas paisagens de Portugal e de França e de dia as tristes escalvadas planícies hespanholas.

A esses protestos, tão justificados, juntamos o nosso, conscos de que não pode fazer bom sentido pretender-se abreviar as viagens internacionais através da nossa capital, com manifesto prejuizo do nosso turismo, quando através 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 experiência 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, colocam-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 colocadas 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
Amsterdam	8.170	8.270	8.200	8.260
New York	20.500	20.750	20.550	20.700
Italia	830	850	845	850
Suiça	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:

Agravura da "Gazeta", reproduzindo o pessoal do Serviço do Tráfego em 1890, incluindo o da Agencia Aduaneira sua antiga 3.ª repartição, causou sensação entre os "cailoiros" ou "marçanais" ferroviários, o mesmo entre os que contam já alguns anos de serviço, pois a decifração das caras não constituia tarefa fácil.

O grupo está incompleto. Faltaram, por motivo de serviço ou qualquer outro, José António 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 último ainda vivo, felizmente. Assim o número completo seria representado na fotografia por trinta e sete, dos quais existem dezasseis, entre reformados e ao serviço. É de notar que, de todos eles, somos nós dois os únicos 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 ele 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 ele empregava, ainda que sem ofensa, 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 à Alfândega e logo o vê, ele costuma andar ali a passear. Então você diz-lhe, etc.

E todos ficaram a pensar como é que aquele desgraçado "Fonseca" seria capaz de descobrir o sr. Carneiro (não confundir com um carneiro), que andava, entre muitas pessoas, a passear junto à alfândega!

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

O ouro dos Estados Unidos

As existências de ouro nos Estados Unidos da América era em 1 de Março último de 4.423.000.000 de dólares; menos 58 milhões que em Fevereiro, menos 65 do que em Janeiro e 23 menos do que em Dezembro de 1892, tendo saído durante estes três meses 146 milhões de dólares ouro.

— 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, ele fôr tratado menos delicadamente pelo pessoal.

Queriol prometeu providências, 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 críticos musicais. Uma vez (estávamos instalados na estação do Rocio), após a chegada da família rial, um polícia, sobrando um açafate com flores, entrou triunfante pelo gabinete de Alfredo Krus e pretendia chegar á janela para despejar as flores sobre a tal família. O chefe do Tráfego, depois de pasmado, expulsou o entusiástico polícia do gabinete, e ameaçou-o, se voltasse, com um pontapé, não me lembra já em que sítio, o que não admira, visto o facto se ter passado já há tantos anos...

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

Uma tarde, minutos passados depois da hora do expediente, necessitou ele 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. também sai sempre a correr!

— Por isso também 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 destinado na Agencia Aduaneira, travei conhecimento com um proprietário de fragatas, há 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. D. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, etc." Era o círculo 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!

Gomo sempre, crê-me seu Velho Amigo e Colega.

Costa Primo

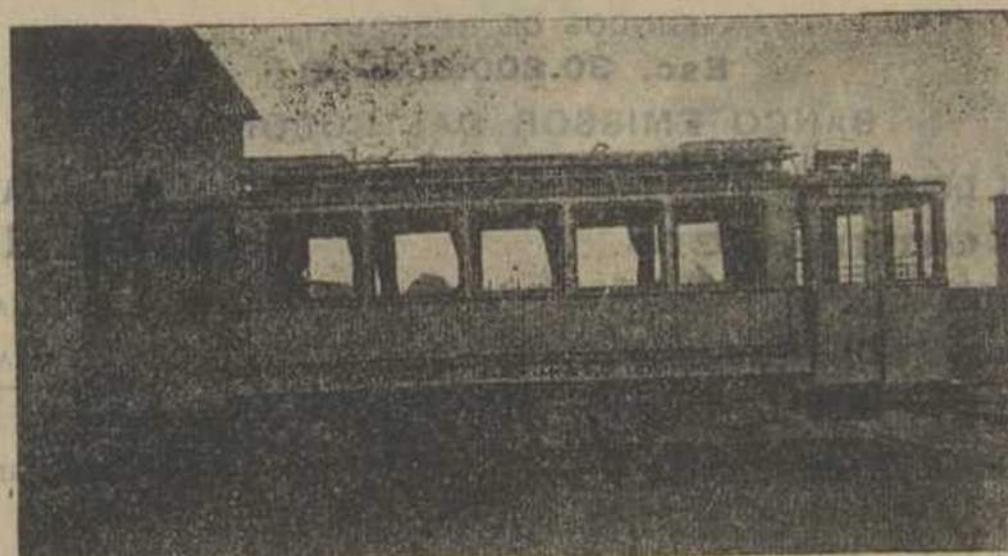
Falta de espaço

Ainda não vem neste número o anunciado artigo do nosso colaborador sr. Augusto da Costa intitulado "Vários problemas a resolver" as ameaças que pèsam sobre o nosso património colonial", o que fazemos no próximo número.

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

Telephone 5485 N. End. tel.: GAZICKMANN Codigos A. B. C. B.^a ed. e RUDOLFI MOSSE

LISBOA

ANUÁRIO 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 Portugueza, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Vinhos licorosos e de pasto para consumo e exportação

TELE fone 4029 Norte
gramas - PARCECOLASUL

CODIGOS A. B. C. 5 th
RIBEIRO

Armazens

Praça David Beandro da Silva

Telefone 161 P. B. - Poço do Bispo

Escriptorios

Rua da Prata, 234, 2.^o

LISBOA

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

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 RM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

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, Barcellos, 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, Setubal, 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, 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 Ingleza)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili

Representantes em Portugal do

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

X

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

= DA =

A. S. Vacuum Oil Company

— Tispos — Castanheira

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

Pequetas

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	AMBIZ	858

serviço de
cabotagem

Vapores de cargas

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

Em Portugal - Rio Tejo - 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 Alfândega, 34

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 1000 — 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 — Depósitos e Armazéns, C. 1012.

Telefone=C. 890

Tel.=KOPPELRAIL

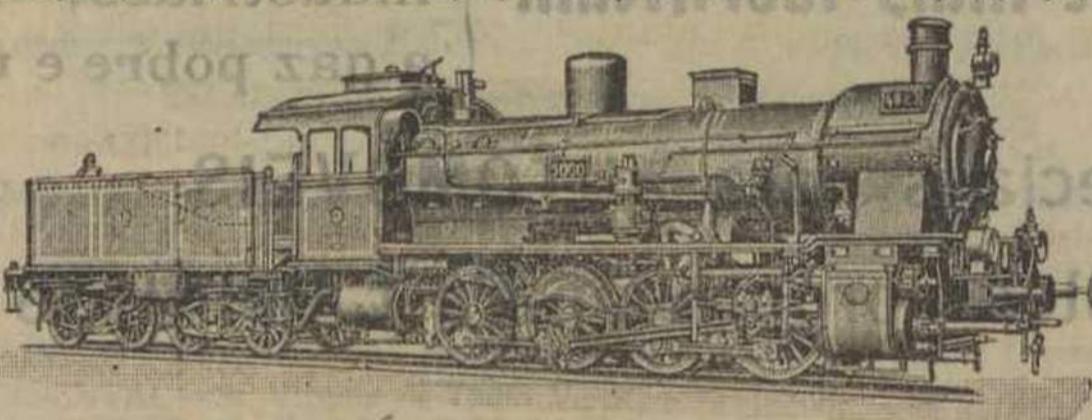
ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona - Bilbao -
Cartagena - Lisboa

FABRICAS:

Bachum, Dorstfeld, Drewitz, ort Hansen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

LocomotivasEscavadorasGuindastesVias ferreasportateis e fixasCarros detodas as classesOrçamentos e informações gratis por peritos
técnicosDepósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.º

RUA DE JULIÃO, 41 1.º 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.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 Marseillaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordoos - 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

NUM dos sucessivos e brilhantes artigos que o ilustre engenheiro J. Fernando de Souza vem publicando na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a propósito do caminho de ferro de Vizeu a Foz-Tua, aludia este senhor aos futuros e possíveis enlaces 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 tais enlaces 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 enlaces 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 Carváis.

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 entroncaria por agora, com a linha de Plasencia à Astorga (explorada por M. C. P.) de 1^m,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 Castella) os quais, segundo os projectos terão a bitola de 1^m, ou seja da mesma largura que a linha de



GABRIEL URIGÜEN
Engenhi. espanhol e nosso colaborador

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 d'este 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 Malallana 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 d'este 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 entroncava com o futuro caminho de ferro de Zamora a Orense de 1",676 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, realizamos 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 Narcia.

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 Villaodrid 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 objectivos d'este importantíssimo 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 Toren (localidade situada na linha de Ponferrada a Villablino), pois bem, no dia em que a completa mobilização 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 km² (área 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 magnífico estudo do notável engenheiro basco D. Julio Lazurtegi, intitulado "Uma nova Biscaya a crear no Bierzo", todo respeitante a esta interessantíssima 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 de maiores 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 à beleza 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 Chaves 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 mobilização dos valores peninsulares.

Podemos aplicar a esta linha os mesmos conceitos que em respeito à 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 Tua 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 deste artigo trataria desta questão capital, referindo-me porém, de uma maneira geral a todos os caminhos de ferro aqui citados. E, conquanto pareça à 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 ilusório 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 princípio 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

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

Parece que a crueldade do destino não se contentava com o já longo martírio 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 ofício 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 calvário—a que chamavam quarto particular, anexo à 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 batejava.

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 às mezas dos cafés nos recitava.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro faz votos pelas melhorias do tenente Caldas, e apresenta os seus pesares à Aeronautica Militar ao "Seculo" e às famílias das vítimas.

TERRAS PORTUGUESAS

Uma demonstração, em Lisboa, da vida açoreana

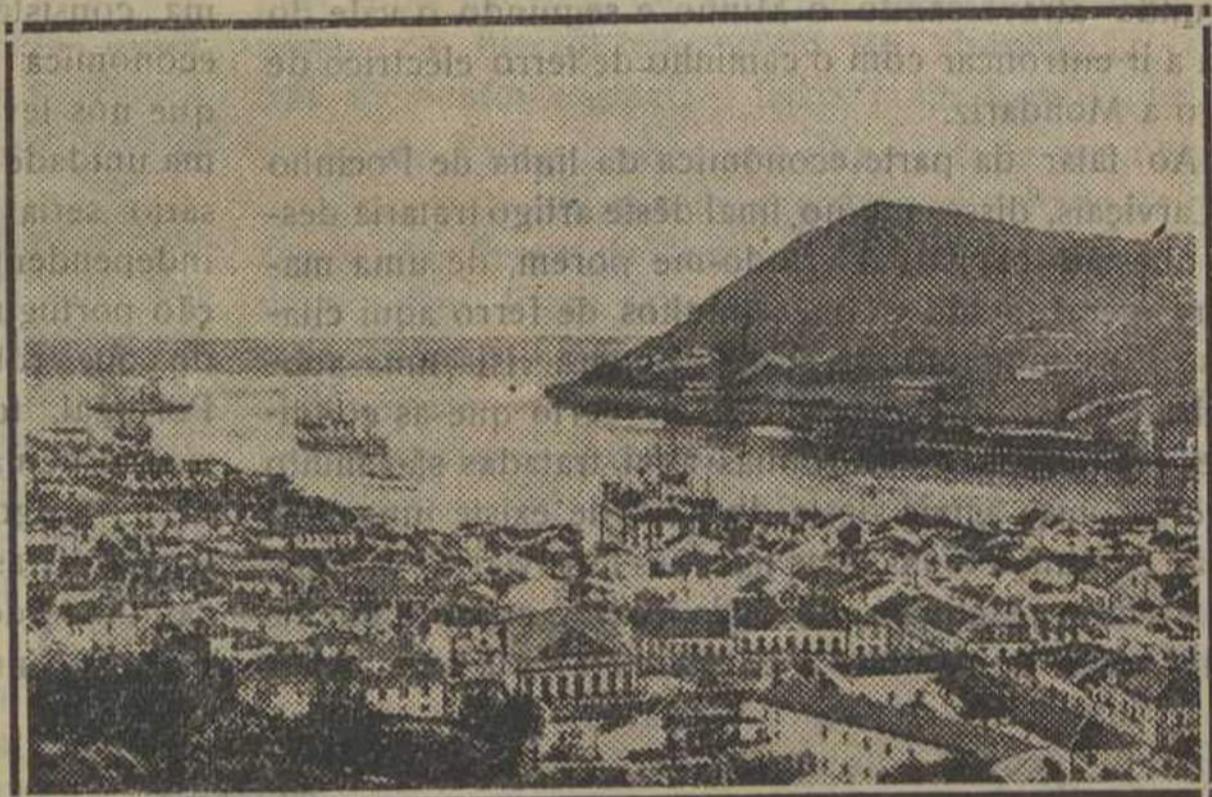
por CARLOS D'ORNELLAS

COM o auxílio do nosso colega de Ponta Delga da *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 ver se poderia dar-me a doce ilusão de me ter transportado até às ridentes paragens de que me apartei ainda em criança.

Uma demonstração da actividade agrícola e industrial dos meus conterrâniros; os produtos daquelas fecundas terras, tudo emfim quanto constituia 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 aço-reanos que no momento ali se davam *rendez-vous*, conversando amigavelmente, falando muito, com aquele sotaque que Ines é característico, dando-me a impressão de que estava pisando solo ilhéo.

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*,



Cidade e Baía de Angra do Heroísmo

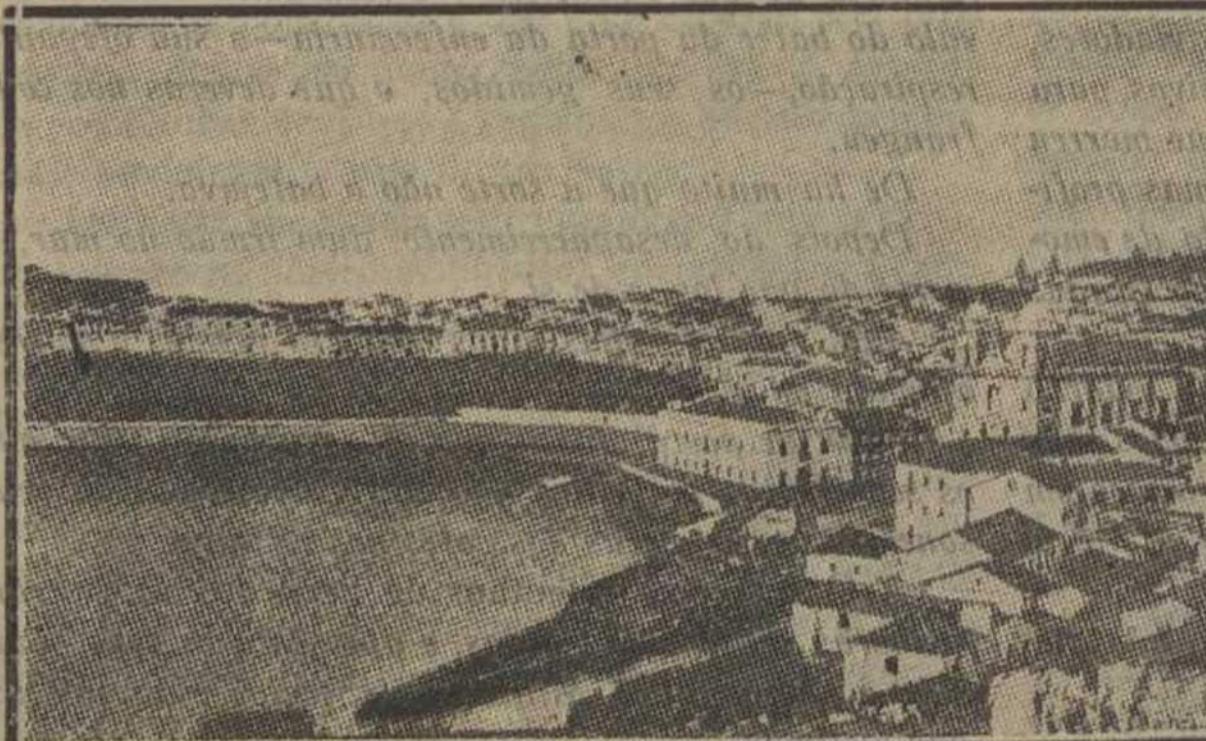
Quizémos que êle nos dissesse coisas para reproduzirmos aqui. Mas estava cançadíssimo, e não podia multiplicar-se. Tinha de atender a todos os visitantes, dar explicações minuciosas que lhe eram solicitadas, e contentando-nos com o acompanhar na sua afanosa missão por um pouco de tempo, ficou aprazada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



Augra do Heroísmo (Ilha Terceira) - Vista parcial da cidade.

arquipélago, possuindo grandes fabricas de açucar, álcool, tabacos, cordoaria, cerâmica, etc.; com magnifico chá, cereais, legumes e as famosas aguas minerais, podia fazer melhor figura. Angra do Heroísmo, 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.

E nestas congeminacões entrei em casa de Aurélio Cesar que nos recebeu no seu modesto quarto, na Avenida Wilson com um almoço de amisade, e com um sorriso de complacência, enquanto preparava a sua *toillete* 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 amedronou 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?

— Admiraveis, não terreste duvidas, olha: muitos dos artigos expostos não tinham aqui representação, e, com a pequena propaganda que fizemos e a ajuda da imprensa conseguimos para êles em Lisboa vários representantes. Calcula que até já se marcaram 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 Século* 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 ofício 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 tambem, assim como os tra



BAHIA DA HORTA - FAYAL - AÇORES

balhos de fundição e construção civil da Metalurgica, são um boa prova de actividade inteligente, mas os açúcares e o alcool tambem 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 sôberam muito bem a quem os comeu ali nos salões. E os chás? Magnificos, destacando-se o gorreana já fabricado ao abrigo do decreto recentemente publicado para proteger a industria nacional.

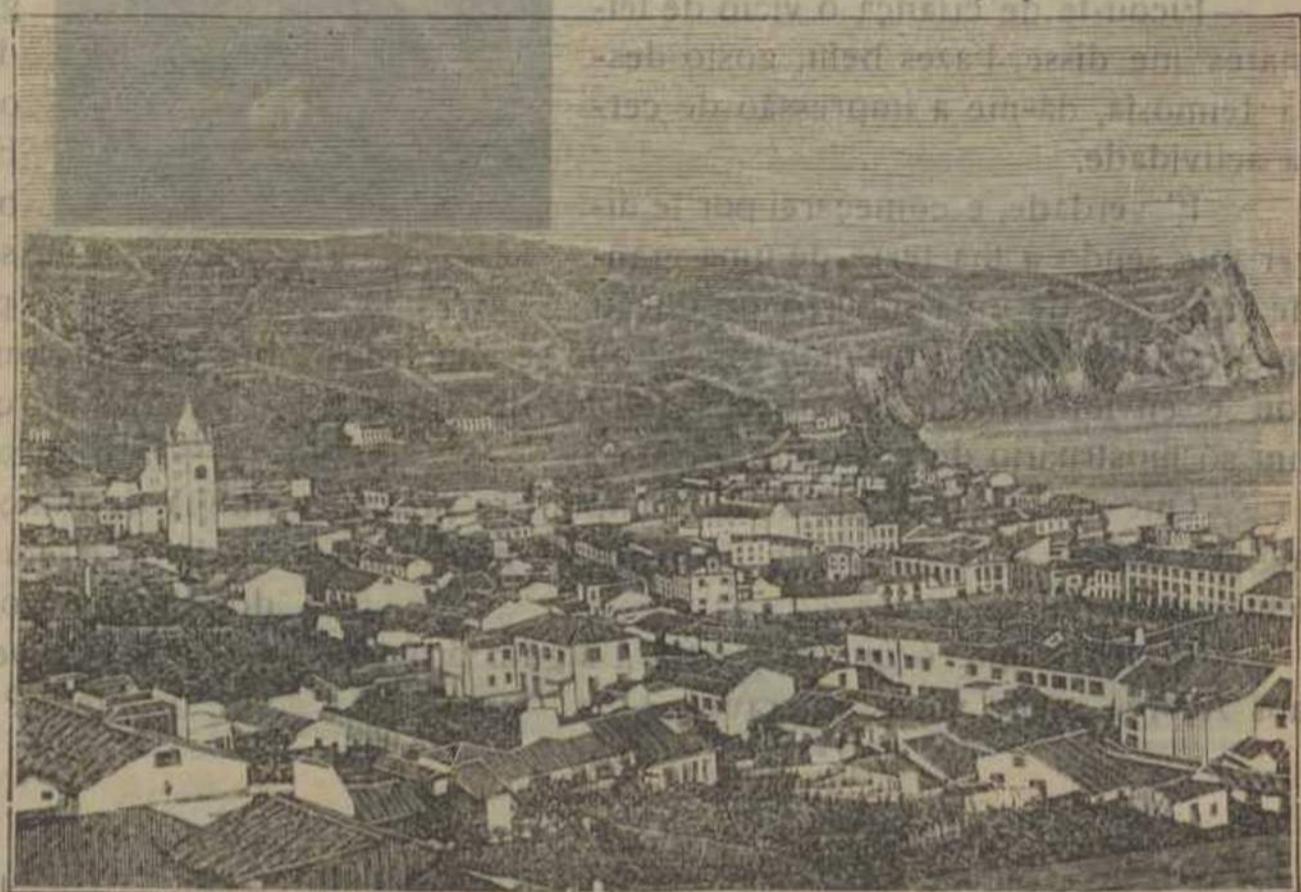
E as massas alimentícias, a bela farinha da moagem Micaelense, o milho, tipo americano do Dr. Franco tambem fazem bela figura. Ananazes, nesta época, foi o melhor que se poude arranjar. Ainda para registrar as afamadas águas da Serra do Trigo e das Lombadas, os vinhos do Pico e de S. Miguel, os productos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

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

— É 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 conigo. 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.



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 Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 95,7667, situada à direita da linha entre os pontos correspondentes

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 Governo 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 Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 548,788, 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 Governo da República, 26 de Março de 1925.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Frederico António Ferreira de Simas*.

Telefone - C. 890

Tel. - KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

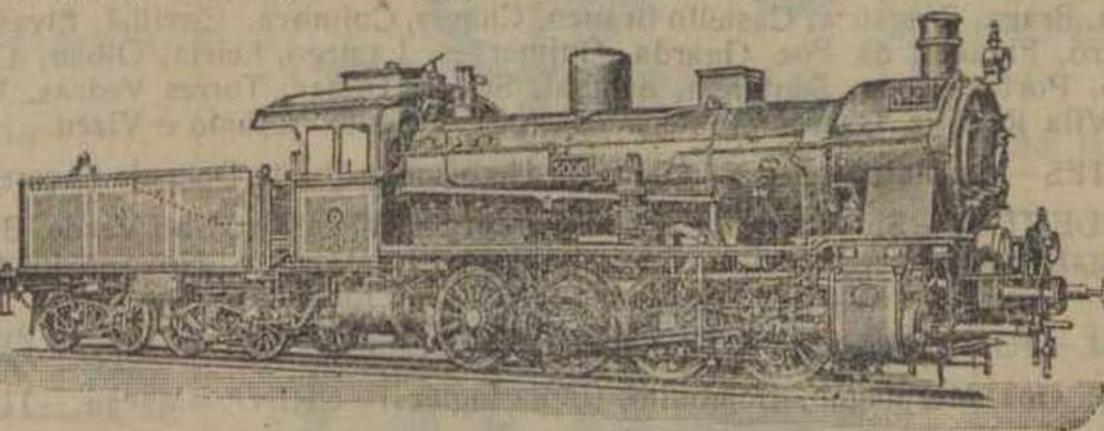
BERLIM - MADRID

Barcelona - Bilbao - Cartagena - Lisboa

FABRICAS:

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

Locomotivas



Vias ferreas

Escavadoras

portateis e fixas

Guindastes

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
técnicos

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

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

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 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 Anonyma 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

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

ENDERECOS 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, Santarem, Setúbal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Viana do Castello,
 Vila Real e Traz-os-Montes, Vila Real de Santo Antonio 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, Loanda, Malange, 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 Ingleza)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili

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

FILIAES NA EUROPA Londres, 9 Bishopsgate E.—Paris, 8, Rue 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

S. 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 á 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 ás 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.

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

DA



ELETTRICIA
Santa Justa, 87

POS DE
KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENTA

103. Rua dos Faneiros, 1.
TEL-C. 1717 LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

DE
L. DE MENDONÇA E COSTA
Concluído 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.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, taes
como almássos, escritas, impressões.
capas em diversas cores e outras es-
pecialidades que podem com vanta-
gem 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 G. 2558

Telefone do Porto 864

End. telegr.: Fabrica Matrena — TOMAR

ALUCINAÇÕES

(Livro premiado — 2.ª edição ampliada)

TEMA:

Estudo momentoso de um dos
aspectos do divorcio

ESTÉTICA:

Realisação 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.º — Lisboa



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



Encadernações

simples e de luxo

Execução rápida-Preços modicos

A PROSPERIDADE

OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper

— Rua do Norte, 28-1.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 PAÍS

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.	PORRTUGAL	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 rápidas 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 — Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.