

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

## S U M A R I O:

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

1932

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

JOSÉ NATIVIDADE GASPAR

# Museu Arqueológico do Carmo

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

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

O alqueire do trigo custava 5 réis.

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

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

## Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

### Linha da Boa Vista á Trindade

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

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.<sup>o</sup>

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

# O FUNDO ESPECIAL

## E O D. N.º 20.618

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

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

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

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

### Decreto n.º 20.610

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.531, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º É o Governo autorizado a inscrever no orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações, como subsídio ao Fundo especial de caminhos de ferro, até a soma de 100.000 contos, para a execução de obras e melhoramentos indispensáveis nas linhas férreas do Estado que constituíram objecto de contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927.

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

Art. 2.º A importância fixada no artigo anterior será distribuída pelos seguintes anos económicos:

1931-1932.	50 000.000\$00
1932-1933	25.000.000\$00
1933-1934.	25.000.000\$00
1934-1935.	20 000.000\$00

Art. 3.º As obras e melhoramentos referidos no artigo 1.º serão executados de modo que o Fundo especial não seja obrigado a satisfazer em cada ano económico importância superior a que no artigo precedente lhe está atribuída, salvo o caso em que no ano económico anterior não tenha sido aplicada toda a dotação orçamental, cujo saldo acrescerá então à dotação do ano que a este se seguir.

Art. 4.º É o Governo autorizado a obter por meio de empréstimo as quantias a que se refere o artigo 1.º deste decreto, devendo os respectivos encargos nos anos económicos de

1931-1932 a 1934-1935 ser acrescidos á importancia do mesmo emprestimo.

Art. 5.<sup>o</sup> O juro e a amortização d'este emprestimo, a partir do ano economico de 1935-1936, ficam a cargo do Fundo especial de caminhos de ferro.

Art. 6.<sup>o</sup> Durante os anos economicos de 1931-1932 a 1934-1932 as despesas com as citadas obras e melhoramentos se rão custeadas exclusivamente pelo subsídio concedido nos termos dos artigos 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> d'este decreto, aplicando-se as importâncias livres dos orçamentos do Fundo especial dos caminhos de ferro relativas aos citados anos economicos á intensificação dos trabalhos nas linhas novas já em construção.

§ único. Nos orçamentos do Ministerio do Comercio e Comunicações e do Fundo especial de caminhos de ferro respeitantes ao ano economico de 1831-1932 far-se-ão as alterações necessarias de conformidade com o determinado neste artigo.

Art. 7.<sup>o</sup> Para complemento, nos anos de 1935-1936 e 1936-1937, das linhas novas em construção poderá ser elevado até mais 40.000 contos o empréstimo de que trata o artigo 4.<sup>o</sup> deste decreto.

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

Art. 9.<sup>o</sup> Fica revogada a legislação em contrario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Os encargos actuaes do fundo especial são:

Direcção Geral e Delegação nos C. F. E.	3.400
Encargos de emprestimos	3.600
	7.000
Garantias de juro do Norte de Portugal; troços em construcção: (Trofa á Senhora da Hora, Boa Vista á Trindade e Povoa a Fão, líquidos do imposto e da receita liquida) e outras	3.000
	10 000
Disponibilidades do fundo	17.000

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

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

1931-1932 — $\frac{1}{2} 30.000 \times 0,075$	1.125
1932-1933 — $30.000 \times 0,075$	2.250
25.000 × ,	1.875
1933-1934 — $80.000 \times 0,075$	6.000
1934-1935 — $100.000 \times ,$	7 500
	18.750

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

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

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

Total dos encargos de emprestimos a partir de 1936-1937, 11.900 contos: com que se devem encontrar impostos de novos troços, que computaremos em 400 contos apenas. Ficam 11.500, que, juntos aos 10.000 actuaes, representam 21.500 contos anuaes ou um saldo de 5 500 contos pelo menos a partir de 1935-1936.

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

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

1932-1933 27.000 — 10.000	17.000
1933-1934 , — ,	17 000
1934-1935 , — ,	17.000
1935-1936 , — ,	7.000
1936-1937 , — ,	5.500
	63.500
Emprestimo para construções	40.000
	103.500

Ficam pois disponíveis, para concluir os troços em construção, 103 500 contos nos próximos futuros cinco anos económicos.

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

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

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

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

Outros compromissos importa ainda mencionar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E' de esperar que no período que vai decorrer o fundo especial possa ser mais largamente dotado.

Não se deve, pois, afiançar com parcialidade manifesta, que não há meio de honrar contratos e compromissos tomados. Muito se pode fazer, desde que haja largueza de vistas e renúncia ás demissões do *Estatismo burocrático*.

## Nova estação do Sul e Sueste



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

## Linhos estrangeiros

### Bélgica

O governo d'este país encomendou às fábricas nacionais, material ferroviário no valor de 106 milhões de francos, obra esta que dará trabalho a 11.000 operários desempregados.

### Brasil

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

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

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

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

A iluminação é farta e regulada á vontade dos passageiros.

Todos dispõem de agua corrente.

### Espanha

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

### França

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

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

### Inglaterra

Segundo uma estatística comercial inglesa, metade dos 3.000 milhões de litros de leite consumidos anualmente por êste país, são transportados em caminhos de ferro.

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

### Polónia

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

### Allemanha

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

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

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

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

### Esthonia

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

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

## FIGURAS D'AFRICA

## PAIVA COUCEIRO

Por JULIO DA COSTA PINTO

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

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

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

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

Couceiro foi também um consciente e previdente administrador.

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

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

A ocupação dos distritos de Huila e do Bihé; do Congo, de Benguela e de Luanda, são páginas do seu

ineconfundivel genio militar que honram qualquer nação.

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

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

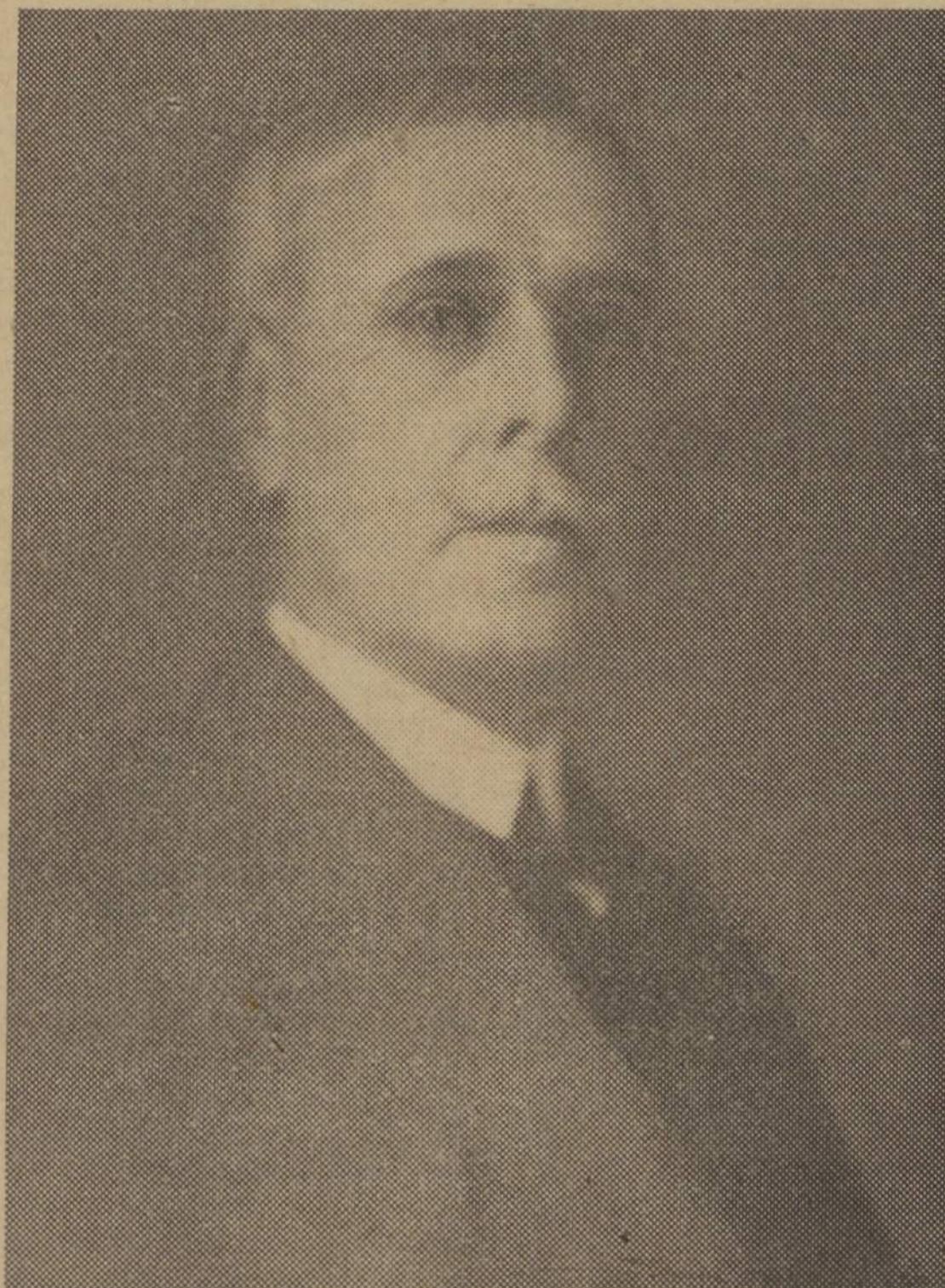
A maneira energica e persuasiva como se transformou a cultura da cana para fabrico da aguardente, nas fazendas de algodão e assucar, é a mais profunda manifestação do tacto administrativo de Couceiro; a demonstração da sua sagacidade para dirigir um grande imperio, dando uma lição proficua que não puderam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

E como se não bastasse tantas e tão complexas qualidades para

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

Couceiro tem a sua vida tão intimamente ligada ao nosso património ultramarino, que não é possível arrancá-lo ao seu verdadeiro meio, o colonial.

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



# HA QUARENTA ANOS

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

## Os acontecimentos da Companhia Real

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

Relatemolos placida e simplesmente, deixando para o final as considerações que nos suggerem.

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

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

Estas propostas resumem-se em :

1.<sup>a</sup> A assembléa reconhece a obrigação de pagar todos os seus debitos, não só os que constituem dívida fluctuante, mas os encargos das obrigações.

2.<sup>a</sup> A assembléa ratifica todos os contractos celebrados com a Companhia Norte de Hespanha e Grand Central e resolve inscrever no seu passivo a annuidade de 900.000 francos, que se deriva d'aquellos convenios.

3.<sup>a</sup> É auctorizada a administração a fazer as operações necessarias para a emissão de bonds e outros titulos tendentes a obter recursos, com a expressa clausula de que os rendimentos líquidos da companhia serão applicados ao pagamento dos juros e amortização das obrigações.

4.<sup>a</sup> Nomeação de uma comissão composta de sete membros, sendo dois nomeados pelos credores por dívida fluctuante, dois pelos obrigacionistas, dois pelos accionistas, e um pelo conselho d'administração, para apreciarem as propostas acima e darem o seu parecer á assembléa.

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

Os encargos em 31 de dezembro de 1891, diz o relatorio, eram de reis 3.042.671\$461; calculando que as receitas líquidas, pelo balancete até 30 de Setembro, attingam 1.984.630\$065, ha um deficit do anno findo de 1.058 contos.

A dívida fluctuante n'essa data era de 10.706.041\$643

A conta de devedores accusava um saldo de . . . . . 4.778.745\$378

Líquido da conta credores . . . . . 5.927.296\$265

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

uma comissão encarregada de tratar com os credores, a qual ficou composta dos srs.:

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

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

A comissão encetou os seus trabalhos no dia seguinte, continuando-os até sábado 9, em que a assembléa geral reunida ouviu, com desgosto, na boca do sr. presidente a declaração de que nada se havia concluído, porque no seio da comissão se levantara a dúvida se ella havia de sómente tratar a questão do anunciado acordo com os obrigatários, ou apreciar também o relatorio do conselho e suas conclusões, o que parecia lógico a alguns dos seus membros, visto que, para se negociar aquelle acordo, era indispensável conhecer a verdadeira situação da companhia.

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

Votaram contra, os accionistas franceses, o sr. conde de Burnay e os seus amigos, um dos quais, Luciano Monteiro, deu a sua demissão da comissão.

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

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

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

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

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

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

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

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

# RELIQUIAS GLORIOSAS

## O MUSEU NACIONAL DOS COCHES

Por CARLOS D'ORNELLAS

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

Possue o Museu dos Côches uma riquíssima coleção de viaturas artísticas, sendo considerado o primeiro no mundo pela sua incomparável curiosidade o que é digno de ser visitado e apreciado pois foi um excelente serviço prestado à arte portuguesa a organização de tão importante museu.

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

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

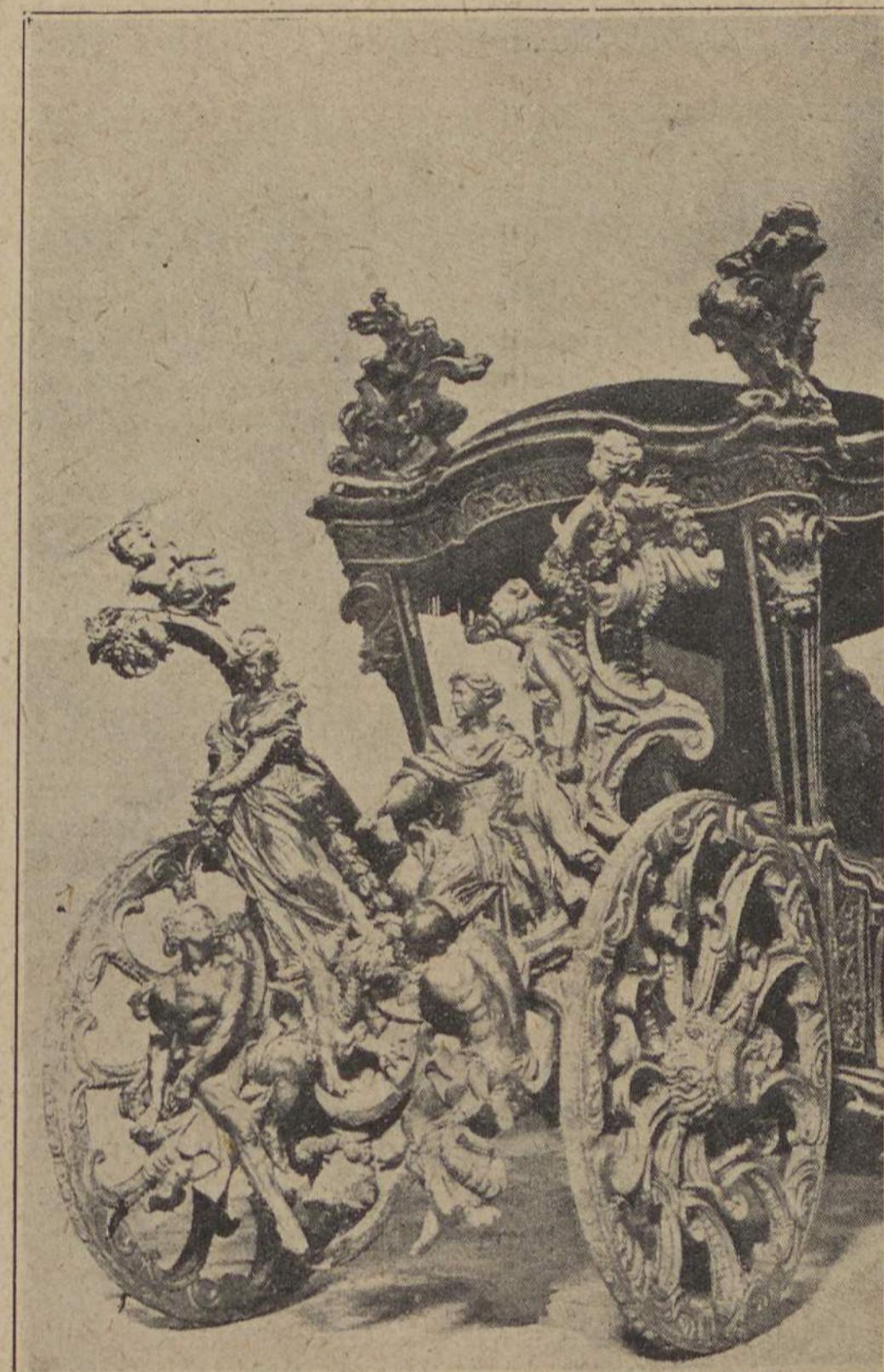
Repletas de tradição histórica são todas as viaturas que se encontram no magnífico museu.

Principiamos pela Berlinda de Nossa Senhora

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

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

Este coche foi restaurado em 1862, para servir por ocasião do casamento de D. Luís; coche da coroa, diz José Augusto Correia, nas «Cidades de Portugal», a página 326 que foi mandado construir por D. João V e no «catálogo do Museu Nacional dos Côches» a página 14 diz Luciano Freire que foi mandado construir em França por D. Pedro II para ser utilizado por ocasião do casamento de seu filho D. João, príncipe real, com Maria Ana, Arquiduqueza da Áustria. Este coche é assim intitulado em virtude de hostentar o emblema da realeza, na parte central do agadilho e por ter sido usado exclusivamente pelo rei. É um exemplar notabilíssimo no gé-



Coche da embaixada ao Papa Clemente VI (Jogo traseiro)

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

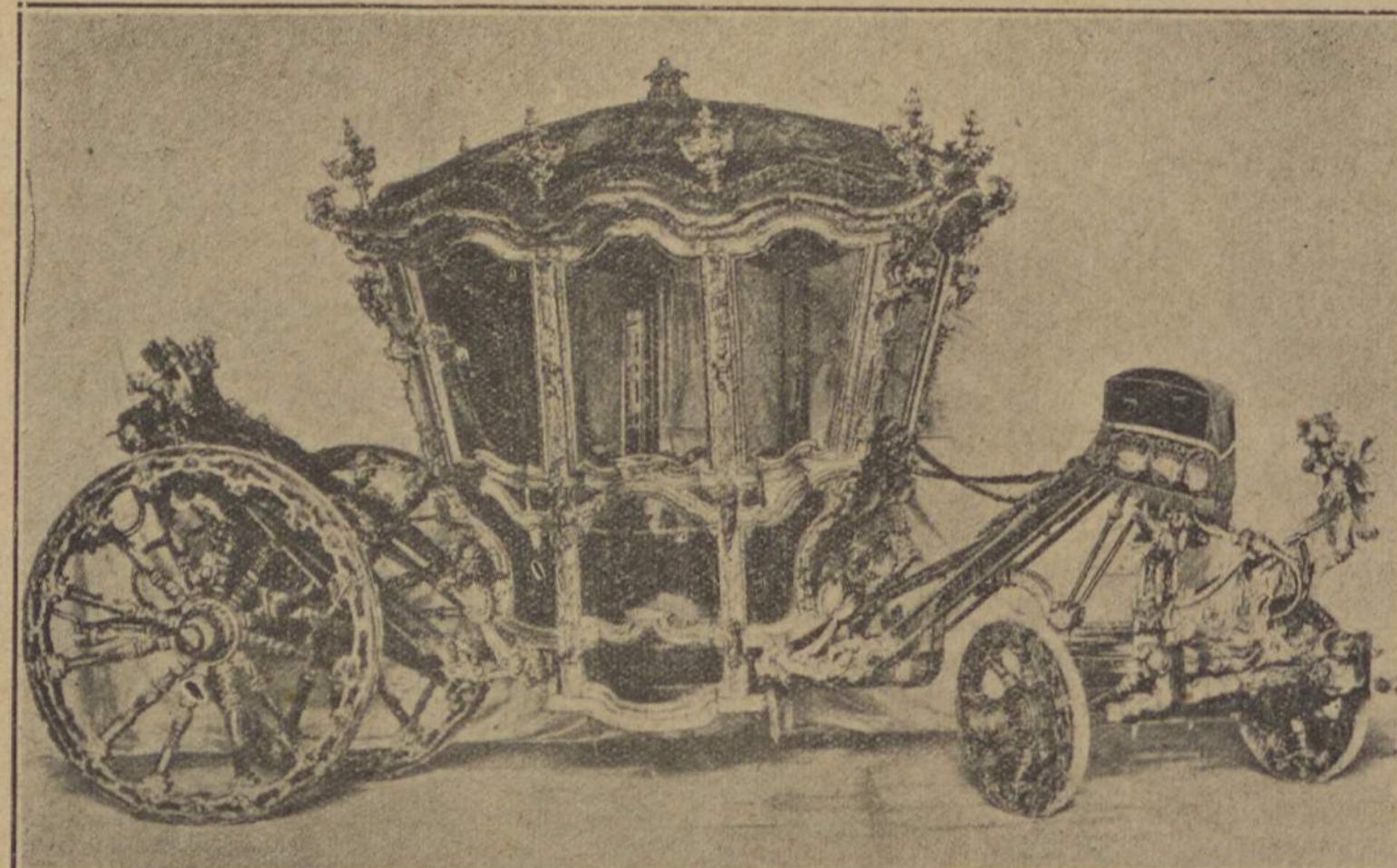
Os côches da embaixada do Papa Clemente XI foram utilizados em 1716 por D. Rodrigo de Menezes, Marquez de Fontes, mais tarde de Abrantes, quando da embaixada ao Papa tendo sido executados em Roma, segundo o plano de Clemente XI, para quando D. João V fosse dar obediência ao Papa Clemente XI.

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

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

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

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



Côche de D. João V

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

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

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

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

\* \* \*

Na descrição que fizemos do côche do Infante

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

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

Huma partida de quinze cavallos, commandada por hum Alferes.

Vinte e quatro Trombeteiros, e Atabaleiros de El-Rey D. João, pomposamente vestidos de veludo encarnado, agaloado a ouro, com trombetas de prata.

Seis cavallos de maõ, do Duque de Cadaval Estribeiro mór.

Desasseis cavallos de maõ dos Senhores Infante, D. Antonio, e D. Francisco, cobertos de telizes de veludo, com bordadura de ouro e prata.

Trinta e seis cavallos de maõ de El-Rey, e do Serenissimo Principe do Brazil, com jaezes bordados de prata, e guarniçõens de ouro.

Huma partida de quinze cavallos, commandada por hum Tenente.

Doze postilhoens do Gabinete, fardados de pano escarlata, com guarniçõens de alamares de prata.

Tres Sótas-cavallariços.

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

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

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

Chegado este apparatoso acompanhamento, em que não se via mais, que ouro e prata, ao rio Cáia, de que entaõ eraõ as vistosas margens dous immensos mares de povo de ambas as Naçõens, que alli concorreràõ, foraõ rodeados com duzentos Archeiros, que haviaõ já marchado adiante a cavallo, os coches de Suas Magestades, pelos dous Capitaens da Guarda, o Conde de Pombeiro, que agora fora ao lado direito de D. Francisco de Sousa, praticando o contrario, quando se recoheu a Elvas. Ambos estes Capitaens foraõ vocalmente advertidos, para acompanhar, como acompanharaõ, a cavallo. Os vinte e cinco Moços da Estribeira que dissemos que haviaõ seguido o coche de Sua Magestade, se apearaõ, e postos em duas ás, foraõ, deante do coche Real, quando este caminhava para a casa do Cáia. O mesmo, e com a mesma ordem, fizeraõ tambem os quarenta e tres Moços da Camara, que tambem dissemos tinhão vindo em sejes atraz do coche Real. Junto da Casa que se fizera no Cáia, estavaõ formados a cavallo cento e cincoenta Couteiros, e moços do monte; eraõ as suas fardas verdes, guarnecidias de prata. Quando Suas Magestades, e Altezas, voltaraõ a Elvas, foraõ-nas seguido na retaguarda da Cavallaria.

A Milicia Castelhana, que concorreu ao Cáia, consistia maiormente em seis mil homens armados.

Formou-se com soberba, e bem traçada arquitectura hum Regio Palacio com uma ponte, construida sobre as correntes do Cáia, que posto que quiz ameaçar ruina, a esta magnifica arquitectura, veio a sacrificar todas as suas turas, como em obsequio da grandeza, e

Magestade com que se levantou esta Casa, posio que nem ainda assim condigna por aquella augustissima acção, a que se destinava; nem ainda fora a do mesmo Sol, tão elegantemente descripta pelo mais engenhoso dos Poetas. Fizeraõ-se tres Casas: as duas dellas collateraes, para cada hum dos Monarcas, nos seus dominios; e a do meio arquitectada tambem com tal di-posição, que cada hum dos Monarcas tinha assento nos seus dominios, para a cerimonia das Reaes entregas. Tinha este Palacio noventa e oito palmos de área. Ornava-se a fachada exterior da Ca-a de Castella com as Armas Reaes daquella Coroa, e triunfaõ semelhantemente na de Portugal, entre duas figuras allegóricas as suas sagradas, e tantas vezes triunfantes Quinas. Havia nella, assim como nas outras duas, huma janela, e estavaõ adereçadas as suas paredes de tapécarias excellentes, e cortinados de damasco carmezim, com çaneas de brocado de ouro. Por este modo estava tambem igualmente paramentada a Casa do meio, pertencente a Portugal. No tecto havia empenhado a arte os seus ultimos esforços, não parecendo senão que alli se transformava a mesma natureza.

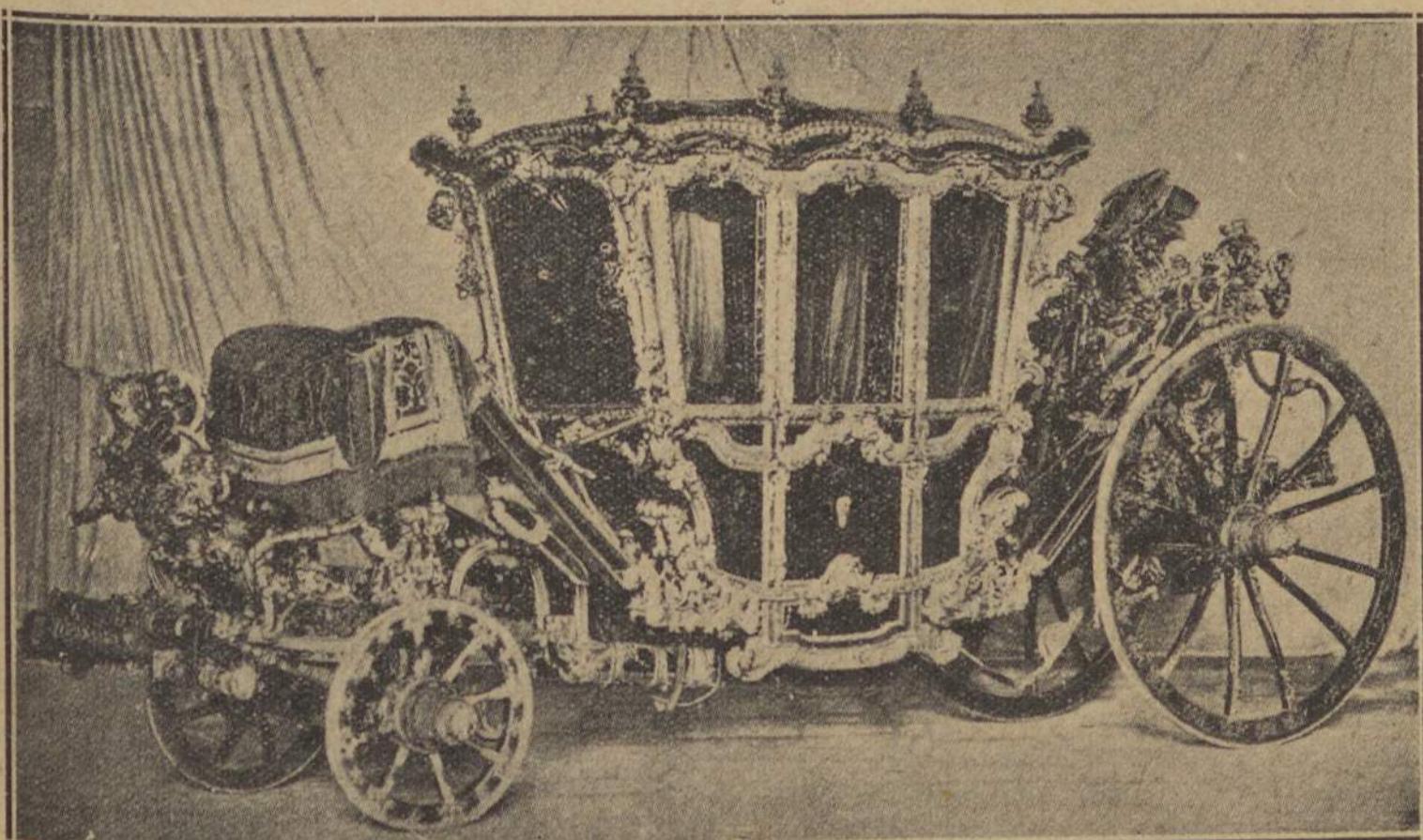
Armou-se a outra parte da Sala do meio, tocante a Castella, com tiras de brocado branco, e verde, e servia-lhe como de centro, hum grosso ramo de ouro de onde elles sahiaõ. De huma e

outra parte havia cadeiras: eraõ as de Castella, e Portugal de tissu: de prata, o das primeiras, que eraõ sei, para Suas Magestades Catholicas, Principe das Asturias, Princeza do Brazil, e para os Senhores Infantes D. Carlos, e D. Filipe; e de ouro, o das nos-sas, que eraõ sete, para Suas Magestades, Princepe do Brazil, Princeza das Asturias, e para os Senhores Infantes, D. Pedro, D. Francisco, e D. Antonio. Aquellas em que se assentaraõ Suas Magestades, tinhão por distintivo ser a madeira dourada, e o brocado mais en iquecido de ouro. Alli mesmo se armaraõ duas ostentosa; tendas; huma para os aparadores, outra para refreshos.

Chegadas umas e outras Magestades ao Cáia, limite das duas Coroas, antes de se fallarem, se detiveraõ cada qual na sua Ca-a, dando lugar ás conferencias dos Secretarios de Estado de huma, e outra Coroa. Abriraõ-se a hum tempo de parte a parte as portas de ambas as mesmas Casas, entraraõ juntamente para a do meio Suas Magestades Catholicas, o Serenissimo Princepe das Asturias, a Senhora Princeza do Brazil, e os Senhores Infantes, D. Carlos, hoje Rey de Napolis; e das duas Sicilias, e D. Filipe, hoje Duque de Parma; El-Rey D. João, a Senhora Rainha D. Marianna de Austria, o Serenissimo Princepe do Brazil, a Senhora Princeza das Asturias, e os Senhores Infantes, D. Pedro, D. Francisco, e D. Antonio. Não se iê nas Histórias, que houvesse concurso tão numeroso, como este, de Pessoas Reaes.

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

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



Coche de D. Jose

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

# OS TRANSPORTES EM CAMINHO DE FERRO NA GUERRA

POR DUARTE DA COSTA PEREIRA

(Conclusão do numero anterior)

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

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

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

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

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

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

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

A via métrica, constitue com a sua

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

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

A via de 60, constitue com a sua rede, um prolongamento tentacular da via normal e métrica e é utilíssima, porque a sua grande flexibilidade, aliada a uma potência de transporte ainda apreciável, a tornam preciosa no transporte de materiais pesados e sua distribuição.

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

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

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

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

Quem tiver de estudar o transporte

de uma grande unidade, encontrará-se ento a braços com a obrigação de organizar comboios que transportem um batalhão de infantaria, uma bateria de artilharia, um grupo de artilharia etc.

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

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

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

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

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

Comboio tipo de Batalhão de infantaria . . .	44 carruagens
Comboio tipo de Bateria de Artilharia ligeira . .	47 carruagens
Comboio tipo de Cavalaria Divisionária . . .	51 carruagens
Comboio tipo de Comp. <sup>o</sup> de Transmissões de ordens . . . . .	44 carruagens

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Os C. de Ferro franceses pagaram então brilhantemente, a dívida que tinham contraido ao seu bom nome, em 1870. Do lado Alemão não foi menor a actividade ferroviária durante a mobilização e concentração — Por 15 linhas estratégicas transportaram-se á fronteira 38 Corpos de exército, formando 7 exércitos.

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

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

em absoluto com êles, conseguiu ir reforçando essa esquerda até que pouse na batalha do Marne antepôr 27 divisões as 13 Alemãs que se lhe defrontavam —. Aqui temos os Caminhos de Ferro a intervir em primeiro plano no resultado duma acção capital.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O automóvel é muito demorado e exige muito pessoal baixando o seu rendimento rapidamente com a distância — Pode mesmo considerar-se impraticável além de 150 quilómetros.

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

A conservação da celebre via sagrada de Bar-le-Due a Verdun exigia 8.200 homens e 2300 metros cúbicos de brita por dia.

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

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

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

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

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

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

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

## «O Estado e os Caminhos de Ferro»

E' este o título de um interessante folheto, publicado recentemente pelo ex-ministro do Comercio o nosso preso amigo tenente-coronel de Engenharia Julio Cesar de Carvalho Teixeira.

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

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

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



## NAVEGAÇÃO

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

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

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

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

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

### Paquetes de excursionistas visitando o porto de Lisboa

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

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

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

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

Alem destas companhias, outras ha, alemãs, norueguezas e francesas que incluiram o porto de Lisboa como escala.

## Ecos e comentários

Por SABEL

### Os eléctricos

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

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

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

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

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

### Os fiscais de isqueiros

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

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

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

### Agiotagem miserável

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

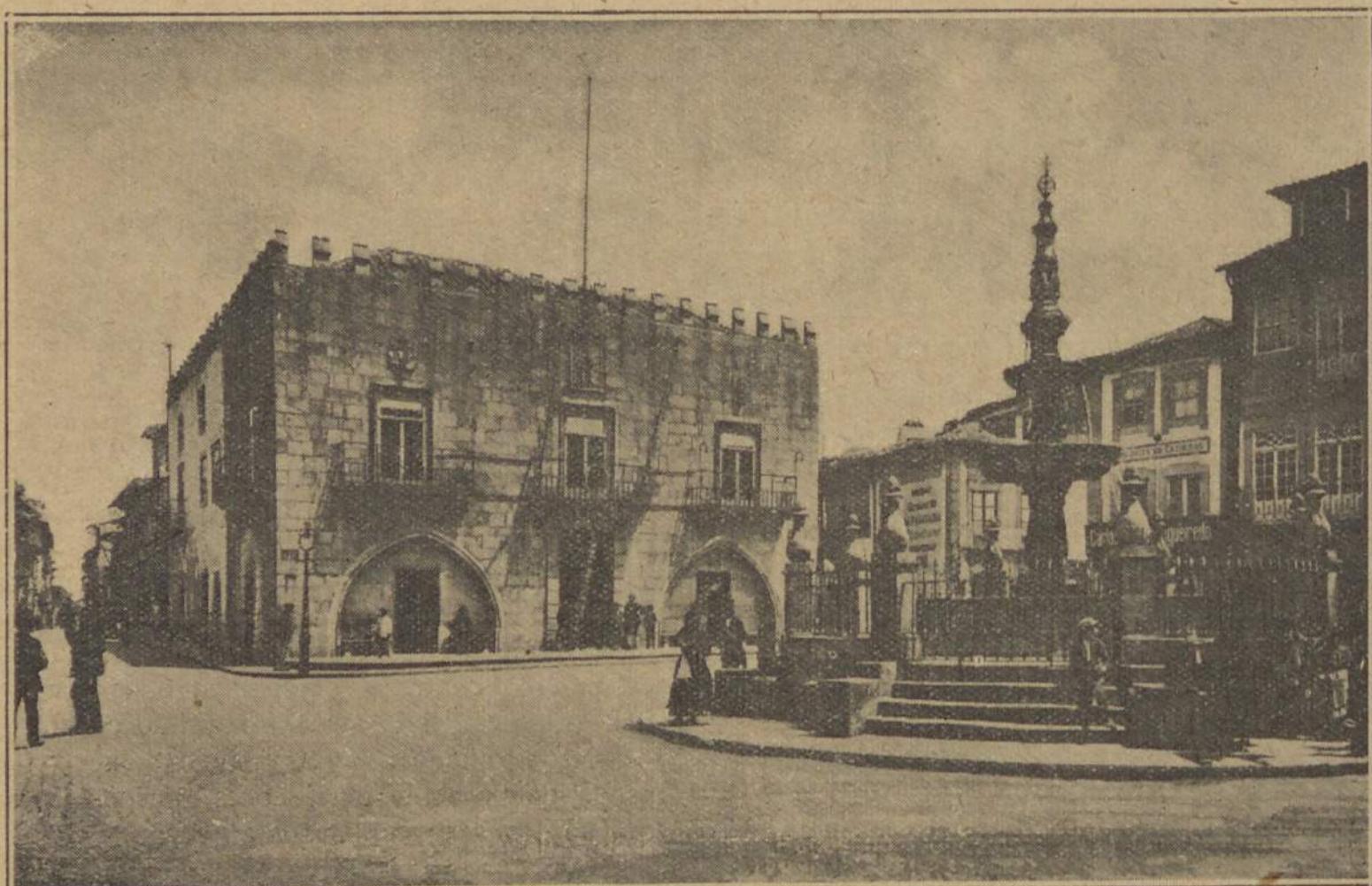
Ao passarmos na rua do Alecrim à porta n.º X estava uma pobre senhora chorando porque tinha sido apresentada a uma francesa que mora mesmo ali, no 2.º andar a quem lhe pedira que lhe arranjasse dois mil escudos.

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

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

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

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



VIANA DO CASTELO — Paços do Concelho

# Viana do Castelo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Hotel Central**  
Proprietários **VIUVA CERQUEIRA & FILHOS**

Este hotel  
obedece a todas as exigências  
do conforto

**Rua Cândido dos Reis**  
**VIANA DO CASTELO**

**Grande Hotel de Santa Luzia**

(MONTE DE SANTA LUZIA)

Proprietários **VIUVA CERQUEIRA & FILHOS**

Um dos melhores hoteis de  
repouso com maravilhosos  
e artísticos panoramas

**VIANA DO CASTELO**

**O DEPOSITO** Grandes Armazens de Fazendas  
em frente ao Jardim  
**CERQUEIRA JUNIOR & C.ª L. DA**

Camisaria e gravataria—Fatos feitos por medida. Seriedade e escrupulo em todas as transações. A cargo do sócio António José Cerqueira Júnior a representação da Companhia de Seguros Comércio e Indústria e dos Bancos: Português do Continente e Ilhas, Espírito Santo, Lisboa e Açores, Português e Brasileiro, Comercial de Lisboa, Alemtejo, Regional de Aveiro, Comercial do Porto, Aliança, Credit Franco-Português, Borges & Irmão (agencia de Lisboa), José Henriques Tota L. da, Pancada, Moreira & C.ª, Sousa Cruz & C.ª L. da, Pego Soromenho & C.ª L. da. Telef. 79-Teleg. Cerqueira Júnior-**VIANA DO CASTELO**

## **Garage Coelho & Brandão**

Avenida das Combatentes da Grande Guerra

**Viana do Castelo**

**Recolha, aluguel**

**Reparações, pneus, oleos etc.**

**PIROTECNIA VIANENSE DE**  
**JOSÉ ANTONIO DE CASTRO & IRMÃO**

Agraciado pelo governo com a medalha oficial civil de Mérito Industrial e outras dos 1.ºs premios dos concursos em que tem tomado parte. — Recebe encomendas para todo o país e estrangeiro. — Peçam catálogos.

RUA DA BANDEIRA, 5-9 — VIANA DO CASTELO

## **Bernardo Dias**

**Papelaria—Quinquelaria**

Revendedores dos artigos da Vacuum Oil Company

**Praça da Republica**  
**VIANA DO CASTELO**

# INDICAÇÕES :: UTEIS ::

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

**Advogados** — O exito das accções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

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

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

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

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

**Hotels** — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplício.

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

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

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.º — Madri- ras. — Praia do Ribatejo.

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

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

Dr. Armando Narciso — P. dos Restaura- dores, 48, 1.º — Lisboa.

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

**Mobilia** — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto,

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

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

**Marcas e Patentes.**

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

Tinturaria Cambournac — Largo da Anun- ciada, 11 e 12 — Lisboa.

# Parte Oficial

## Ministério da Justiça e dos Cultos

### Portaria n.º 7:262

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

## Ministério do Comércio e Comunicações

### Decreto n.º 20:702

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

## A REVISÃO DE TARIFAS

### da Companhia dos Telefones

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

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

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

## Ministério das Finanças

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

### Decreto n.º 20:737

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

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

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

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

Nestes termos, usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.746, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.531, de 9 de Abril de 1928, sob propostas dos ministros de todas as Repartições.

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

Artigo único. A Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de África, hoje denominada Companhia de Ambaca: fica dispensada do pagamento de parte das custas que pertence ao Estado, nos processos que moveu contra Ele e do que veio a desistir.

## Ministério da Marinha

### Decreto n.º 20:699

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

### Decreto n.º 20.700

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

### Decreto n.º 20.715

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

### Decreto n.º 20.716

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

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

Este número foi visado  
pela  
Comissão de Censura

## Linhas portuguesas

**Linha da Bôa Vista à Trindade** O Suprêmo Tribunal de Justiça negou provimento ao recurso da Companhia de Carris de Ferro do Pôrto, favorável à Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que está construindo a linha da Bôa Vista à Trindade e a cujas obras a primeira tentou pôr embargos, tendo perdido a questão em todas as instâncias.

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

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

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

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

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

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



## Mapas e Plantas

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



## Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

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

100 barris servidos a óleos.

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

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

O Engenheiro Director da Exploração  
Fernando d'Arruda

**Freios para caminhos de ferro a vapor e eléctricos**

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

**WESTINGHOUSE**

**ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE**

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMICO

RUA GARRET, 74, S/L

TELEF. 2 0524

LISBOA



# AÇOREANO NA GRANDE GUERRA.

POR

CARLOS D'ORNELLAS

ENCONTRA-SE Á VENDA EM TODAS  
AS LIVRARIAS

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as  
secções de vestuário.

Mestre de corte diplomado pela

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES

CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA

FATOS PARA CRIANÇAS

DESCONTO 5% AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTAO DE IDENTIDADE

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

LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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

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

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

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

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347

Distancia do Lobito à região mineira da Katanga:

Quilometros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES 150, 1.º — LISBOA

Produção, transporte e distribuição

:-:- de energia electrica :-:-

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.

EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

## INSECTICIDAS



## LOUÇAS

## FÁBRICA DE LOUÇA DE SACAVÉM

(FUNDADA EM 1850)

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

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

## MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

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

**Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª**

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA****Doca de Alcantara**  
**LISBOA**

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

**PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL**

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

## REVISTAS

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

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÉCA, 7, 1.º -- Lisboa

Telefone (P B X) 2 0158

**Royal Mail Steam Packet Company**

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



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

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**  
RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

No Porto **TAIT & C.º**  
RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

## MARCAS E PATENTES

**MARCAS E PATENTES**

Para a sua obtenção em Espanha e no  
Bureau International de Berne (Suiça)

DIRIJA-SE A

**The Union**

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

## MADRID (Espanha)

Barquilló, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

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

## TINTURARIAS

**TINTURARIA Cambournac**

11, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B  
Oficinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades  
:-: rivalizando com as dos fabricantes  
:-: inglezes, allemaes, e outros :-: :-:

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



PORTO --- Interior da Egreja de S. Francisco