

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

R E V I S T A Q U I N Z E N A L

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905  
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze  
Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

---

## S U M A R I O:

Lisboa - Sevilha pelo Algarve, por CARLOS D'ORNELLAS. — A Nova Companhia de Oeste de Espanha, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Visita dos Jornalistas de Lisboa aos seus colegas do Porto. — O concurso da Gazeta dos Caminhos de Ferro. — Notas e Comentários, por Tacitus. — Ha quarenta anos. — A nova Estação do Terreiro do Paço. — Entrevista da Quinzena, por C. RODRIGUES. — O seguro obrigatório ferroviario em Espanha. — Alemquer, Triana — Linhas Estrangeiras, — Linhas Portuguezas. — O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. — *Anexos neste numero* — Companhia dos C.<sup>os</sup> de Ferro Portuguezes — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 20 de Janeiro de 1929. — 10.<sup>o</sup> Aditamento á Tarifa Especial Interna N.<sup>o</sup> 1 — Grande Velocidade — Em vigor nas linhas do Sul e Sueste. — 3.<sup>o</sup> Aditamento á Tarifa Especial Interna N.<sup>o</sup> 7 — Grande Velocidade — Bilhêtes de ida e volta a preços reduzidos.

---

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO  
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR  
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Engenheiro JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

## LISBOA - SEVILHA

### PELO ALGARVE

PARECE FICAR CONCLUIDA ESTE ANO  
A LIGAÇÃO DOS DOIS PAÍSES PELAS  
FRONTEIRAS DO GUADIANA

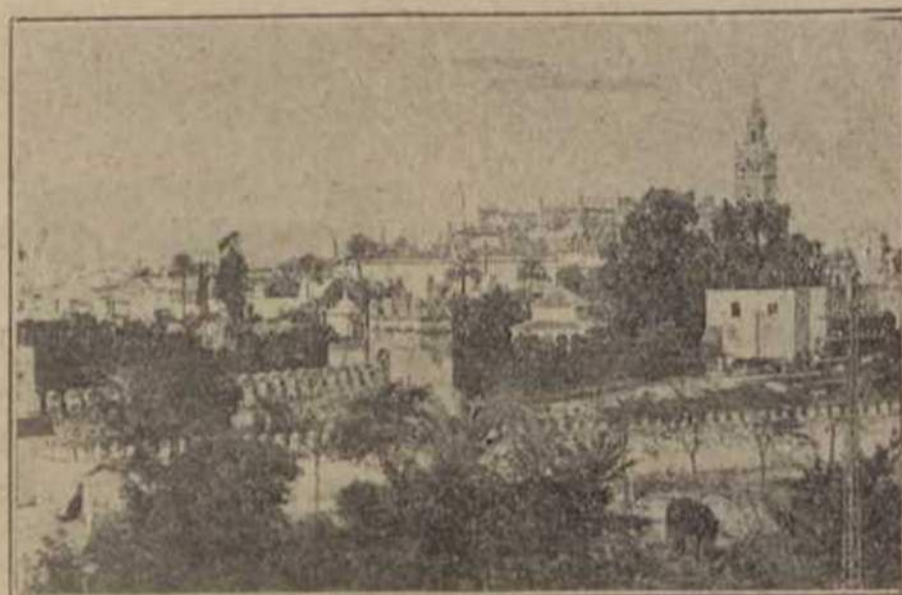
Tem ultimamente sido debatido na imprensa portuguesa e espanhola a velha aspiração dos dois países que é a conclusão do ramal de Ayamonte-Huelva.

Efectivamente aproximando-se a inauguração da Exposição de Sevilha não se compreende que não esteja já concluído este importante melhoramento que vem a beneficiar Portugal e Espanha principalmente.

Tém o consul de Portugal em Ayamonte, sr. Luís Consigliere de Sá Pereira empregado toda a sua boa vontade, fazendo uma larga propaganda na imprensa

#### 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 atrasados. . . . .	5\$00



SEVILHA — Jardim do Alcaçar

portuguesa, para que com a maxima rapidez, se conclua a ligação dos dois países pelas fronteiras do Guadiana.

A distância de Ayamonte a Huelva é de 62 quilómetros que tem que ser feitas por camion, meio de transporte incomodo e insufficiente para a grande e constante affluência de turistas que visitam e visitaram brevemente a magestosa cidade de Sevilha.

E' pois necessario repito conseguir o aceleramento dos trabalhos de construcção desse ramal, iniciado há já algumas dezenas de anos e assim, em menos de oito meses ficaria realisada a velha aspiração dos dois países e os 160 quilómetros que vão de Vila Rial de Santo Antonio até Sevilha seriam feitos com toda a comodidade, segurança e rapidez.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO  
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

CARLOS D'ORNELLAS

# A NOVA COMPANHIA DE OESTE DE ESPANHA

Por J. FERNANDO DE SOUZA

A CHA-SE constituída desde 1 do corrente a *Compañia Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España*, a qual tem a seu cargo a exploração das seguintes linhas, somando cerca de 2.000 km.:

Medina a Salamanca — Salamanca á fronteira portuguesa — Medina a Zamora — Monforte a Vigo e ramal de Valença — Santiago a Carril e Pontevedra — Madrid a Cáceres e Portugal — Plasencia a Astorga — Avila a Salamanca — Betanzos a Ferrol — Bargas a Toledo — Zamora a Santiago e Corunha e ramal a Betanzos — Enlace de Betanza a Ferrol com a base naval de Ferrol.

Como se vê, este grupo de linhas abrange as das antigas companhias de Medina a Salamanca, Salamanca á fronteira, de Madrid - Cáceres - Portugal e Oeste de Espanha, de Medina-Zamora e Orense a Vigo, de Pontevedra a Santiago e alguns troços construídos pelo Estado.

Fica a nova companhia explorando toda a zona fronteira de Valença a Marvão e as linhas de penetração em direcção á fronteira franceza e a Madrid por Medina, Avila, e Plasencia, o que simplifica notavelmente as relações da nossa rede com a do paiz visinho, e com a França.

A constituição deste importante grupo de linhas deriva dos principios basilares do decreto-lei de 12 de junho de 1924, que instituiu o novo regime ferroviario de Espanha, visando a realisação gradual do agrupamento racional de linhas, confiadas a empresas com as necessarias condições de vida desafiada.

Era exactamente na região fronteira de Oeste e na Galiza que as linhas pertenciam a multiplas companhias, algumas das quaes viviam em condições precarias.

Poderiam essas linhas ser repartidas entre as companhias do Norte e Madrid-Zaragoça-Alicante, ou reunidas sob a gerencia de uma companhia.

Foi essa solução que prevaleceu e que se impunha em vista da difficil situação de M. C. P.

Procedeu pois o Governo ao resgate amigavel das linhas dessa Companhia como previa base da constituição da nova companhia. O Real decreto-lei de 8 de setembro de 1928, que o determinou, constitue um diploma notavel, cabalmente justificado no ilucidativo relatorio que o precede e que vamos resumir.

Recordam-se previamente os principios basilares da lei organica de 1924, cuja primeira etapa de apli-

cação terminaria em 31 de Dezembro de 1928, achando-se regulada por aquela lei e pelo decreto de 8 de Agosto de 1926.

A Companhia de M. C. P. achava-se em circunstancias especialissimas, com deficits crescentes, num regimen administrativo complicado e caro pela dualidade das empresas concessionaria e exploradora, com as linhas em precario estado de conservação, carecendo de renovar a via e adquirir material circulante, tendo de recorrer aos suprimentos ou antecipos do Estado para manter a exploração e melhorar as suas instalações sem probabilidade de os poder amortisar. O seu trafego, em duas direcções normaes, sujeito á concorrência de varias outras linhas, não oferecia probabilidades de notavel incremento, nem se prestava a uma exploração rasgada.

Entendeu pois o Governo que se impunha a operação do resgate como base do novo agrupamento de linhas.

Segundo as normas do resgate voluntario são saldados os encargos para com o Estado e canceladas as obrigações hipotecarias em circulação, recebendo a Companhia a diferença entre esses encargos e o valor das concessões.

O que complicava a operação era a existencia de obrigações emitidas em 1881 e 1888 em poder de varios municipios, que, para facilitar a aquisição de fundos para a construção das linhas, venderam inscrições nominativas para adquirirem obrigações ao preço nominal de 500 pesetas, enquanto as restantes foram negociadas a 307,42 as de Cáceres, e a 371,32 as de Oeste.

A essas obrigações dos municipios foram atribuidos nos convenios 4 % ás de Cáceres e 18,12 % de producto liquido na de Oeste até atingirem os 4 %.

O Governo resolveu troca-las por titulos nominativos de 500 pesetas com o juro de 4 %, reembolsaveis, graças a um fundo de reserva que vai ser creado.

As restantes obrigações são reembolsadas a 120 pesetas as de Cáceres de 1881, as de Oeste da 2.ª emissão de 1888 a 15 e as privilegiadas de 1894 a 190.

Dos credits do Estado faz-se uma liquidação provisoria, que será definitivamente rectificada em relação a 31 de Dezembro de 1928, reduzindo-se a 50 %.

O valor das concessões, em vez de ser determi-

nado pelas receitas liquidadas, que são negativas, tem por base o custo da construção dividido pela duração da mesma e multiplicado pelo numero de anos que decorrem até ao seu termo.

Atribuíram-se assim os valores de 36.263.566<sup>P</sup> á linha de Caceres e de 36.716.226<sup>P</sup> á de Oeste. Os debitos e obrigações representam respectivamente 33.509.493 e 18.784.757, ficando pois para os valores provisorios das concessões 2.754.076 e 17.931.469 pesetas, somando 20.685.545. Com essa quantia a companhia concessionaria liquida os seus debitos de 17.657.739<sup>P</sup> á exploradora,

Teve-se em vista no resgate resalvar o serviço de pensões que existe para o pessoal.

Sôbre estas bases assenta o texto do decreto que no artigo 1.º autorisa o resgate. No artigo 2.º fixa o valôr das comissões em 36.263.569<sup>P</sup> o do M. C. P. e 36.716.226<sup>P</sup> de Placencia-Astôrga, cifras que serão rectificadas em vista do balanço dos materiais e provimentos.

O art. 3.º manda abonar á Companhia 20.685.545<sup>P</sup>, diferença entre os valôres do artigo 2.º e os 52.294.250 do resgate das obrigações e pagamento dos adiantamentos do Estado reduzidos de 50%.

A Companhia concessionária liquidará todos os seus débitos e créditos.

Pelo art. 5.º pertencem á Companhia as receitas até 31 de Outubro e ao Estado as obtidas em Novembro e Dezembro de 1928.

Os artigos 6.º e 7.º regulam a troca de obrigações pericententes aos Municipios.

O art. 8.º estatue as normas de pagamento das outras obrigações pela Caixa Ferroviaria do Estado.

O art. 10.º prevê o caso de não ser aceita a formula de resgate voluntário.

O art. 12.º providencia acêrca do Montepio do pessoal.

O art. 13.º garante a situação futura do mesmo.

Como se vê, liquidou-se totalmente por um plano de larga envergadura a situação da Companhia do M. C. P. efectuando um resgate voluntário em condições equitativas, que chamou á posse do Estado um grupo importante de linhas deficitarias, que carecem de grandes melhoramentos, especialmente no que respeita a reforço da via.

O Estado tomou conta provisóriamente da exploração, até que se constituísse a nova companhia do Oeste pelo agrupamento das linhas atrás enumeradas.

Noutro artigo analisarêmos o decreto de que resultou essa constituição, de grande importância para as relações das rédes espanhola e portuguesa.

---

## NUMEROS ESGOTADOS

A administração da Gazeta compra exemplares dos Numeros 856 de 16 de Agosto de 1923 e 963 de 1 de Fevereiro de 1928.

## VISITA DOS JORNALISTAS DE LISBOA AOS SEUS COLEGAS DO PORTO

Prósseguem com a maior actividade os trabalhos de construção da Casa dos Jornalistas, sede da velha Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, devendo já no dia 30 do corrente ser ali recebidos os jornalistas da capital, que vão retribuir a visita que os seus colegas portuenses lhes fizeram em Outubro do ano findo.

A recepção efectuar-se-á no vasto salão de festas, devendo em seguida os jornalistas lisboetas visitar o grandioso edificio, que constitui justo motivo de orgulho não só para a classe, como tambem para esta cidade e que é, ao mesmo tempo, mais uma afirmação da grande generosidade portuguesa, visto ter sido construido mercê de espontaneos donativos.

A comissão pro-casa dos jornalistas, que a todo o momento recebe valiosos auxilios para a grande obra de assistencia que se propôs levar a cabo, e que avança para a finalidade, acaba de registar mais uma valiosa oferta dos importantes e consideradissimos joalheiros portuenses srs. Reis, Filhos L.<sup>da</sup>. Essa oferta, verdadeira obra prima, é um tinteiro de marmore «Brocatelle Sienne», em bronze de arte, com o emblema da associação em prata cinzelada e esmalte, de formosissimo estilo, e com a respectiva caneta de ouro.

---

## O CONCURSO DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

A Gazeta dos Caminhos de Ferro está estudando a organização dum concurso que despertará o maior interesse e cujas bases publicaremos num dos proximos numeros.

---

## AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assignantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas o que agradecemos.

# NOTAS E COMENTARIOS

## POUCA TERRA... POUCA TERRA...

**N**ão são só as pessoas que falam. As coisas também falam e por sinal que falam ás vezes uma linguagem muito mais correcta e sempre muito menos aggressiva do que certas pessoas. E' claro que falam uma linguagem muito diferente da nossa, uma linguagem muito sua, para entender a qual se torna necessaria uma organisação espirital duma receptividade finissima.

Para ouvir e entender a voz das coisas é preciso ter um espirito sismografico, um espirito com qualidades de receptividade não apuradas como esses aparelhos que nos observatorios se encarregam de registar os abalos sismicos que põem seu alarme a milhares de quilometros.

E' certo que estes aparelhos são tão sensiveis que, se o abalo é proximo, se desmontam e inutilisam. Da mesma forma, os espiritos que se lhe assemelham, com a acuidade precisa para ouvir e perceber a voz das coisas, se desmontam e inutilisam ás vezes, sob a accção dum abalo um pouco mais forte.

Quem ha que não tenha ouvido a voz das coisas? Quem ha que, no scenario que preparou para a sua vida domestica, tenha qualquer coisa, qualquer movel, que não lhe fale? Ninguem.

Todas as coisas nos falam e tanto mais nos falam quanto mais nos conhecem. Muitas vezes são para nós duma benevolencia, duma afeição doce que nos consola e embala, mas não poucas vezes elas usam para nós uma linguagem de severidade sempre justa que — como quasi sempre acontece com a justa severidade — tem o dom de nos irritar. O homem tem a presunção de ser o rei da criação e, nessa qualidade, admite que as coisas lhe digam palavras agradaveis, palavras de lisonja, mas considera um crime de lesa-majestade que as coisas se permitam dirigir-se-lhe com severidade embora justa.

Todos os reis são assim e não ha, portanto, motivo para exceptuar da regra o homem, rei da criação, este singularissimo rei que é o unico animalsinho que se suicida.

Não ha, pois, ninguem que não tenha ouvido a voz das coisas. Simplesmente acontece que nem todos a entendem.

Ouvem a voz das coisas os poetas e não resisto a publicar um soneto magnifico de Rebelo Bettencourt, poeta e amigo:

Anda comigo uma amargura estranha.  
Meu Deus! Meu Deus! — Porque é que eu soffro assim,  
Se eu proprio até me desconheço a mim  
Nesta hora amarga, nesta dôr tamanha?

Que dôr é esta, sem principio e fim,  
Que me enche de pavor e me acompanha?  
E eu tenho n'alma a sensação estranha  
De soffrer por alguém e não por mim.

Se tento desvendar o meu misterio,  
Interrogo-me e oiço alucinado,  
Confusas vozes num rumor aereo;

Voz da paisagem a chorar de magoa,  
Voz de alegria deste mar salgado,  
E a voz das fontes em cantigas d'agua.

Os poetas, ouvem, assim, ordinariamente, apenas os choros maguados da paisagem os brados elegiacos do Senhor Mar, as cantigas murmurantes das fontesitas humildes.

São as vozes poeticas. Mas também os prosaicos ouvem a voz das coisas.

Por exemplo: Quando se viaja em caminho de ferro, sobretudo de noite, e um pouco de sonolencia se apodera de nós, tudo o que nos cerca nos fala uma linguagem extravagante, bizarra, as coisas que nos rodeiam entabulam dialogos curiosos, enquanto o comboio resfolegante vai, como numa alucinação, rompendo o misterio.

A trepidação do comboio, o ranger das madeiras, o entrecho-car das ferragens, vão arrancando ao misterio da noite, sinfonias prodigiosas, brados de apoteose ou de tragedia, imprecações, murmúrios vagos como preces ciciadas.

Nem todos entendem estas vozes mas não ha ninguem que não tenha ouvido e entendido o comboio lastimar a pequenez, a miseria da terra.

Pouca terra... Pouca terra...

A pequenez, a miseria da terra que é, no fim de contas, a pequenez, a miseria, a pouquidão desta vida.

Lamentação que até as crianças ouvem e entendem.

TACITUS

Tomás da Cruz & Filhos, L.<sup>da</sup>

Armazens de Madeiras  
— E —

Fabricas Mecanicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa  
do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara—LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda  
a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO  
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS  
PRAIA DO RIBATEJO

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**



**DEPOSITO PARA REVENTA**  
103. Rua dos Fanqueiros, 1.  
TEL. C. 1717 - LISBOA

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de pro-  
paganda dos Arquipélagos  
dos

Açores e da Madeira  
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração  
de  
cotados escritores

REDACÇÃO E  
ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 1581

LISBOA

# HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Janeiro de 1889)

## O progresso das linhas portuguezas

Ha 10 anos (1878) o nosso paiz apresentava apenas a admiração de nacionais e estranhos o Y tombado formado pela linha de leste, bifurcando no Entroncamento com a do norte; a nossa rede ferrea ia, como que a custo, até Badajoz, ligar ali com a velha linha de Ciudad Real, oferecendo como facilidade de relações internacionais um percurso de 882 quilometros entre as duas capitais; para o norte estacava na montanha das Devezas, assustada da profundidade do Douro, que marulhava do outro lado, a ameaçar engulir a primeira maquina que o quizesse galgar arrastando um comboio.

Do outro lado do Douro — nada.

Uma zona fertilissima a superabundar de productos que se davam quasi, ou se inutilisavam no proprio solo, porque lhes faltava a procura, graças ás dificuldades de transporte, uma população densa que não se movimentava, porque tinha por vehiculo a velha caieça, ou o vagaroso carro minhoto.

A mais disto, na margem esquerda do Tejo, uma linha pequena e mal dotada de material, servindo duas ou três cidades, com um serviço moroso e reduzido a um trem por dia. O restante do paiz, completamente desprovido de meios de transporte rapido. Eis o que nós tínhamos ha apenas 10 anos. O que nós temos hoje, ao findar o ano de 1888, não é ainda motivo para nos envaidecermos mas é já muito para reconhecermos os beneficos resultados que do alargamento de comunicações podem tirar os paizes. De uns parcos 700 quilometros que então possuíamos, chegámos hoje já a 1921, que tantos são os com que fechámos o ano.

*Em 10 anos foi realmente animadôr vê a quilometragem ferroviaria subir de 700 a 1921. E, se o confronto do nosso desenvolvimento ferroviario com o de outras nações não nos é favoravel, devemos, no entanto registar com prazer que o aumento da nossa quilometragem desde 1889 não é proporcionalmente inferior ao da decada que serviu para as considerações feitas ha 40 a os na Gazeta e que acima transcrevemos.*

## O freio de vacuo

Recebemos o elegante livro que o distinto engenheiro R. Bonnin acaba de publicar em Paris sobre este importante melhoramento que se vai tornando duma applicação geral em todos os caminhos de ferro da Europa e America, tais são as suas vantagens para a segurança da circulação.

*Os primeiros comboios que circularam, tinham além do freio da maquina ou tender apenas um freio manobrado por um guarda, para amortecer ou anular as velocidades adquiridas. Isto era imperfeito mas era o necessario para a velocidade e o peso dos primeiros comboios. Com o aumento da velocidade e do peso bruto dos comboios, foi preciso aumentar o numero de freios que, no entanto, apesar de aperfeiçoados, não deixavam de ter a sua acção dependente de guardas especiais que só depois de muito tempo decorrido conseguiam fazer parar um comboio.*

*Os freios continuos de vacuo, de cuja applicação a Gazeta deu noticia ha 40 anos além de poderem sêr applicados quasi instantaneamente com o maximo da força necessaria em qualquer numero de vehiculos, podem ser postos em acção por qualquer empre-*

*gado e mesmo em certas condições pelos passageiros. Estava-se, pois, ha 40 anos, no alvorecer duma das mais importantes descobertas de applicação ferroviaria.*

## Ponte sobre a Mancha

A respeito deste projecto monumental, a que já nos referimos, diz o *Correio de Londres*:

Infelizmente para os promotores do projecto, a aprovação da comissão internacional, aprovação que não faltou tambem para as obras do tunel submarino, prova apenas a praticabilidade tecnica do projecto de construir uma ponte; mas, d'ahi a executá-lo, parece-nos grande a distancia. A opposição do partido militar inglês, representada por lord Wolseley, deverá, para ser logica, levantar contra o estabelecimento d'essa ponte as mesmas objecções que opôz á perfuração do tunel submarino. Se tal não succeder, será porque (não nos atrevemos a supô-lo) o partido militar inglês verá nessas duas obras duas consequencias diversas e até opostas: o tunel facilitaria a invasão franceza emquanto que esse perigo desapareceria com a ponte. Seja, porém, como fôr, não podemos deixar de fazer votos pela realisação dos dois projectos, entre os quais é difficil compreender que possa existir antagonismo.

*Isto publicava a Gazeta ha 40 anos. Tratava-se da construção duma ponte que teria 37 quilometros de extensão, 550 a 600 metros de largura e cujo taboleiro se elevaria a mais de 50 metros do nivel do mar.*

*Verifica-se assim que os projectos do tunel e da ponte da Mancha são companheiros fidelissimos dos nossos projectos da ponte sobre o Tejo, do Palacio da Justiça, etc., a que mais duma vez nos temos referido e que tambem já ha 40 anos andava na mente dos nossos governantes e petado o primeiro em razões identicas àquelas em que se baseiava a opposição de Lord Wolseley. Com o agravante da bnda dos ingleses, de não se contentarem com um dos projectos. Aspiravam á realisação dos dois.*

## Transporte duma estação

Os jornais de Genova contam que a Companhia do Caminho de ferro de P. L. M. está procedendo, na estação de Genova, ao deslocamento do edificio de chegada das bagagens, o qual é todo construido em ferro e tijolo e tem, portanto, um peso consideravel.

O fantastico transporte efectua-se da fórma seguinte:

O edificio completamente desligado da base, é colocado primeiro sobre enormes vigas assentes em traves de ferro, e estas colocadas sobre cilindros massivos de ferro, que rodam em cima de rails convenientemente dispostos para esse fim. Por meio de cabrestantes movidos a braço, o edificio vai sendo lentamente deslocado, tendo já percorrido, em poucos dias, um terço da distancia a que deve ficar do logar primitivo.

Até agora, a operação tem marchado sem acidente e nem uma fenda se abriu nas paredes do edificio.

*Com frequencia nos admiramos da execução de projectos maravilhosos que quasi sempre nos são annunciados do outro lado do Atlantico, da terra prodigiosa onde com igual força se desenvolvem a arvore dos dollars e a arvore da mais exuberante fantasia.*

*Devemos, porém, confessar que para uma noticia publicada ha 40 anos, tambem não é má de tolo, em materia de maravilhoso.*

# A nova Estação

## DO

# Terreiro do Paço

A MORTE DUMA ESTAÇÃO HISTÓRICA



JÁ o dissemos no último número da *Gazeta*: Vai desaparecer do Terreiro do Paço, — da magestosa praça que, sendo, sem duvida, o mais suntuoso atrio das cidades nobres do mundo, é talvez o mais característico documento da mais audaciosa época de reforma geral que a nossa historia regista — aquilo a que se chamava a estação, a *ponte dos vapores* do Sul e Sueste.

Vai desaparecer e muito bem. E' o progresso, é a decencia que manda remover, destruir aquilo que mais do que a impressão duma estação nos dava a impressão duma velha ostra esverdeada, indecorosa, azebrenta, que se houvesse fixado ali ha dezenas de anos e em que os governantes tivessem um supersticioso receio de mecher.

Está bem. Manda o progresso, manda a decencia remover, destruir aquela caranguejola e somos nós os primeiros a reconhecer, mais uma vez, a necessidade de obedecer aos ditames imperiosos da decencia e do progresso.

Mas — porque não havemos de dizê-lo? — não é sem uma certa tristeza que manifestamos a nossa conformidade.

Aquilo era porco, era sujo, era inalimpavel, com todo o seu aspecto de reliquia lacustre, que se conservasse, mercê da porcaria acumulada em muitos lustros, para intrujar os turistas gordos de dinheiro e magros de conhecimentos arqueologicos.

Era, até certo ponto, licito, pensar que aquilo se conservava ali á espera de algum americano endinheirado a quem pudesse impingir-se como sendo um dos mais preciosos documentos de épocas pre-historicas.

Mas, agora, os milionarios estão desconfiados, espantosamente desconfiados desde que se verificou que o celeberrimo Alceo Dossena conseguiu vender-lhes, como autenticas preciosidades da Renascença e como obras primas da antiguidade grega, esculturas feitas ou mandadas fazer por ele nos ultimos anos.

A esperteza de Dossena custou aos milionarios, sobretudo aos milionarios americanos não só algumas dezenas de milhões de libras mas, o que é talvez pior, o descredito das colecções de arte que os americanos teem acumulado.

De maneira que, reconhecido assim que a estação

do Terreiro do Paço não teria possibilidade de ser vendida por bom dinheiro, como monumento pre-historico, a qualquer milionario americano dos tantos milhões deles que hão de passar por Lisboa, a caminho de Sevilha, via Outra Banda, o que ha de melhor a fazer é destrui-la. Comtanto que se construa outra, embora pobresinha, modesta, mas decente e limpinha, que permita a esses milhões de americanos tomar com uma certa decencia o vapôr para o Barreiro, depois duma regalada hospedagem no Hotel Galo ou no dos Bicos, visto que nem todos poderão acomodar-se no Grande Hotel que o sr. Alexandre de Almeida vai instalar no palacio Sabrosa e que, se Deus Nosso Senhor lhe der vida e saude, é capaz de estar pronto a funcionar antes de encerrada a Exposição.

Mas, repetimos, apesar de todas as considerações feitas, não é sem tristeza que manifestamos a nossa conformidade com essa demolição, evidentemente imposta pela nossa categoria de nação civilisada. Até aqui fizemos apenas os nossos comentarios humoristicos sobre a humoristica classificação da estação do Terreiro do Paço como documento lacustre, como monumento pre-historico.

Apague-se o humorismo. Ceda o humorismo o logar ao comentario sereno, serio.

A velha estação, condenada sem apelação a desaparecer, tinha historia. Tinha a historia dos embarques e desembarques a caminho ou no regresso de Vila Viçosa e tinha, sobretudo, a historia da tragedia maxima da ultima viagem de D. Carlos, do seu derradeiro desembarque a poucos minutos da morte, a poucas dezenas de metros do local em que o rei e o principe real iam ser assassinados.

Faz 21 anos no proximo dia 1 de Fevereiro.

Transcrevamos da obra monumental de Rocha Martins *D. Carlos—Historia do seu reinado* um pouco do impressionante descritivo da tragedia:

Dealbara a manhã um pouco nublada mas suavizara-se, enchera-se de alegre sol, num precóce encanto da estação. Iniejava-se, ridente e deleitoso, em galas da natureza, o mês de fevereiro.

Dentro em quarenta e oito dias iam celebrar-se os vinte e um anos do Príncipe Real e floriria a primavera. Nascera o filho do Rei quasi na hora em que a infância das quadras desponta gracilmente no calendário.

Enchera-se de claridade o espaço; por vezes aquecia' como se fôsse estalar uma trovoadas, mas logo se moviam as núvens em doces deslises e se agulhava no Tejo uma brisasinha, a aliviar a atmosfera.

No Terreiro do Paço, visinhando com a ponte limosa, juntavam-se os que aguardavam os Soberanos, oitenta pessoas, quando tantas, pois escasseara a assistência às recepções, desde que os políticos as abandonavam. O presidente de Conselho atravessara a Arceda, com o seu chefe de gabinete, dr. Pedro Galvão, e ficara a conversar com o Infante D. Manuel que apparecera, sorridente e afável, de chapéu alto, um raminho discreto na lapéla do sôbretudo escuro. Ouvia-o tambem, o irmão do Rei, a explicar a demora das Magestades, em virtude dum pequeno descarrilamento que se dera na Casa Branca. Recebera um telegrama tranquilizador, a concordar com o enviado pela Rainha a seu filho mais novo e daí a segurança da pouca valia do incidente. Mostrava-se sossegado e livre do mais leve receio a turbar-lhe o ânimo; nem tomara precauções, como se ignorasse as ameaças das cartas anónimas, desconhecesse os propósitos, mantidos pelos adversários, de lhe darem morte violenta e conservava-se calmo, falanzó, com um e outro, na orla do rio sôbre cujas águas quietas as gaivotas desequilibravam vôos, como tontas pela intensa luz.

Partira a Família Real de Vila Viçosa pelas onze horas da manhã. A Soberana parecia contrariada; taciturnara-se D. Luís Filipe; D. Carlos recolhera-se a uma gravidade meditativa que só quebrara após o acidente do combóio.

Lisboa não alterara o seu aspecto; espalhavam-se, em certos meios, boatos de desordens e de surpresas, mas sem se lhes dar largo crédito. Apenas havia mais polícias de serviço na vasta Praça onde alguns curiosos se juntavam para vêr as régias personagens cujos carros as esperavam com seus cocheiros, sotas e trintanários, agaloados a prata. Estendia-se uma imensa paz. Coisa alguma é mais quieta do que uma granada, antes da explosão. Já andavam rondando, ali perto, os homens do sinistro desígnio.

Buiça, amantado no largo varino, sob o qual escondia a carabina, especara-se junto duma árvore, quási em frente do Ministério da Fazenda.

Atalaiava-o o serralheiro anarquista da conjura da quinta da Ché. Alfredo da Costa esperava, na mesma linha, um pouquinho distante e, em flécha, para os lados do Terreiro, quedavam-se o empregado do pequeno comércio e o caixeiro de praça.

Refrescara mais a brisa quando se avistara o vulto do vapor, o D. Luiz, que conduzia os reais viajantes. Iam bater as cinco horas da tarde serena. Retiniam campainhas de eléctricos, rumorejavam os transeuntes nas ruas próximas, das bandas da Alfandega moviam-se carroças em seu tráfego e as torres da Sé, uma apenas

esqueletada, dominavam ao fundo sôbre a cidade, loira de sol.

Num momento se entrara na ponte. A Rainha, vestida de escuro, segurava uma luva na mão esquerda envergada de branco.

O Monarca, no seu capote de generalíssimo, de gola vermelha, seguia-a, de ar carregado, sumindo a dextra no bolso. O Príncipe Real, transmudara-se, surgia risonho, falava aos dignatários, aos militares, aos amigos, e o moço Infante recebia o beijo de sua mãe que o interrogava acêrca do telegrama com o qual buscara serenar sua provavel impaciência, deixando-o para agradecer o ramo que uma menina vestida de azul e banco, lhe ofertava. Ordenou-se o cortejo para a saída. D. Carlos, ao topar João Sequeira, o empregado da Casa de Bragança, tão seu dilecto, recomendara-lhe um filho do particular Amadeu Ruas, que praticava nos escritórios reais. depois aproximara-se do chefe do governo, com o qual falara primeiro, e dissera-lhe:

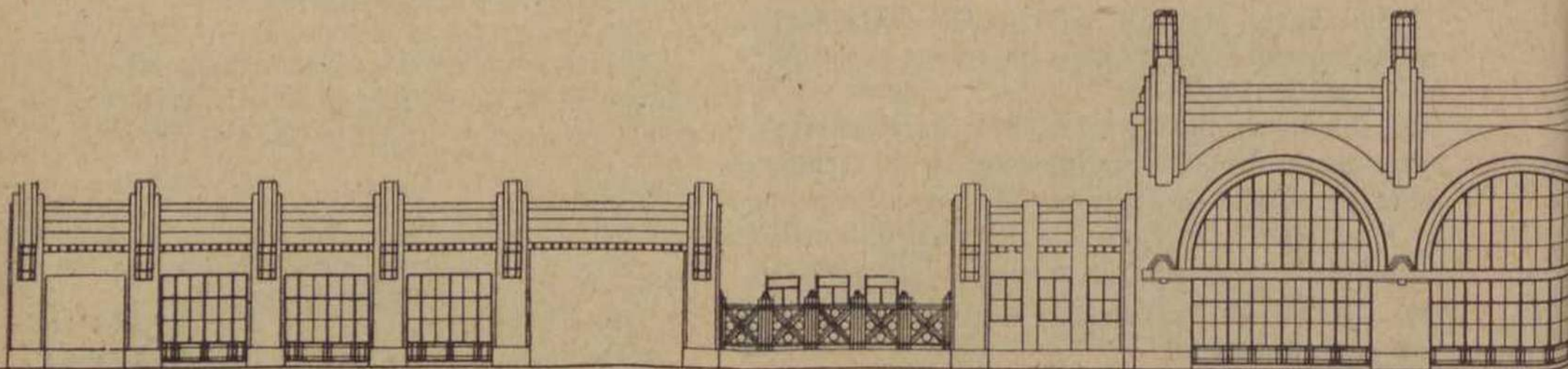
«Vae agora ao Paço .. Segue-nos!...»

Começara uma conversação com o ministro da guerra quando o conde de Figueiró fez o aviso da partida. A Soberana sabiu para o landau; o Rei sentou-se ao seu lado, ficando-lhe defronte o filho primogénito e o mais novo diante da mãe em cujo rosto se vincara uma préga de preocupação. Sorria, a despedir-se, em seus cumprimentos, mas não era o seu agradável e doce sorriso de sempre o que seus lábios descerravam. As carruagens avançaram, num rodar lento; batiam portinholas; João Franco entrara para o seu coupé que seguia em quarto lugar na fila. Badalejava melancólicamente um sino, como em queixa dolorida, feita dos frémicos agónicos duma voz de bronze.

Buiça, ao vêr o primeiro carro, fez um movimento rapidíssimo, como a consultar o cúmplice ou a dar-lhe decidida indicação. O operário anarquista que o escondeira ainda pode ouvi-lo dizer, no barulho das rodas. «A eles!»

Alfredo da Costa, num impeto, saltara para o empedrado e do intervalo do trem real e do primeiro do séquito, disparara contra a nuca refegada do Rei, assente no debrum vermelho do capote. Sibilou o projectil e logo a cabeça de D. Carlos pendeu sôbre o lado direito, para lhe decaír no peito largo.

Devia ter sido fulminado. O corte da vértebra, produzido por essa bala traiçoeira, matara o Monarca. O regicida continuava a disparar a sua arma, no grande tumulto que se estabelecera e Buiça, desembuçado do varino, dera uma descarga e correndo para as bandas do kiosque da praça, dali alvejava, com segurança, o Príncipe Real que, de pé, valentemente lhe ripostava aos tiros com a sua pistola. Mas os solavancos do landau roubavam-lhe a firmeza e, varejado, baqueava nas almofadas. A Rainha, cobrindo com o seu vulto o Infante D. Manuel, já ferido no braço direito, fustigava



O projecto da nova estação



com as flores um dos atacantes que se aproximara e via fuzilar-lhe os olhos, inesquecíveis para ela, no seu azul desmaiado, esgarçados, num rosto ossudo e magro. Jamais arma tão frágil castigara, por mão duma martirizada mãe a morte do filho amado.

Tinha, pois, historia, triste historia, a velha carranguejola arvorada em estação e ali armada a um canto da grandiosa praça, com caracter provisório, no inicio da exploração do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Logo de principio se reconheceu a insuficiencia, a inestética, a porcaria da construcção, mas como aquilo era uma coisa provisória foi vivendo largamente como em regra acontece no nosso país, a tudo o que é provisório.

Ha vinte anos, precisamente pela altura em que a velha estação marcava o dia culminante da sua historia triste, fizeram-se as primeiras tentativas para a remover, para a substituir, mas tudo toi debalde até que, em 2 de Março do ano findo, foi publicada uma portaria nomeando uma comissão para estudar o problema das estações de Caminho de Ferro em Lisboa tendo especialmente em atenção as suas relações com as vias fluvial e maritima.

Passados alguns meses, a comissão deu conta dos seus trabalhos cuja conclusão era a da necessidade de se proceder á construcção de um edificio para a estação do Sul e Sueste no terraplano da Alfandega de forma que não fosse visivel da parte sul da rua do Ouro, tivesse acesso por cais flutuantes e ligasse por via ferrea com a estação de Santa Apollonia.

O ministro do Comércio, sr. engenheiro Eduardo Bragança, em face do parecer do Conselho de Obras Publicas, deu o seu despacho sobre o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que, como se sabe, tem a seu cargo, por arrendamento, a exploração das linhas do Sul e Sueste.

Os trabalhos da nova estação devem estar concluidos no praso maximo de oito meses. O edificio, que, consoante o parecer da comissão, deve ser construido por forma que não prejudique a perspectiva da majestosa praça pombalina, será leve e gracioso. O seu custo orça por 2.000 contos, importancia que sairá do fundo especial de Caminhos de Ferro.

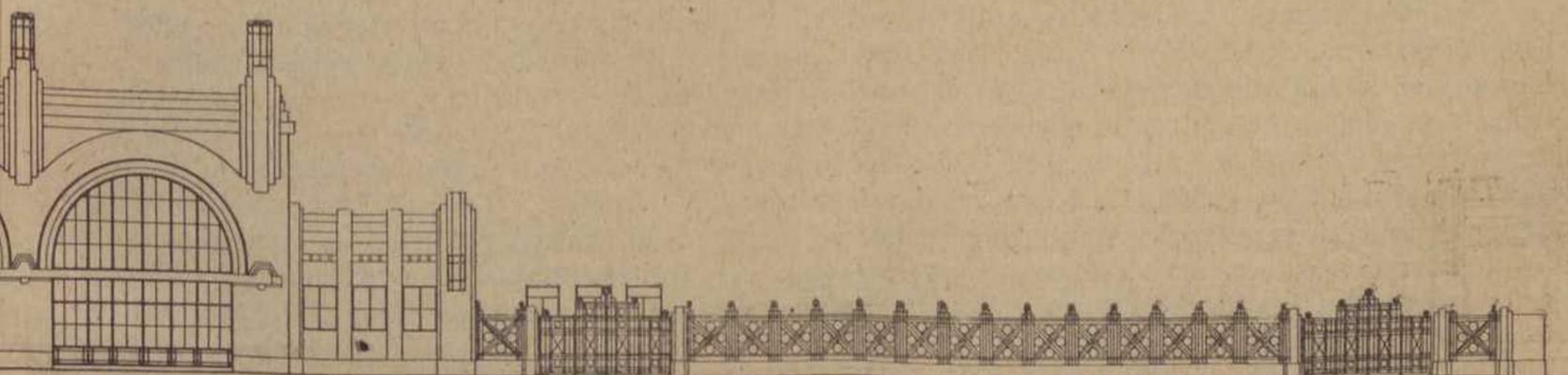
O embarque de passageiros far-se-há por pontes

metálicas que ligarão o cais com batelões, à distancia de 18 metros da muralha. A estação que distará 71 metros do edificio da Alfandega, será composta de vestibulo com 22<sup>m</sup>,20 por 30<sup>m</sup>,90, duas salas de espera, uma para 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe e outra para 3.<sup>a</sup>. A sua maxima altura é de 9 metros, não contando, com os extremos dos pilares por forma que não seja interceptada a vista do 1.<sup>o</sup> andar da Alfandega, que no terraplano ficará com espaço suficiente para os serviços do pôrto de Lisboa. Na frente e a oeste haverá espaço bastante para estacionamento e circulação de veículos. O edificio será construido com blocos de cimento e tijolo e o pavimento do vestibulo será de marmore.

Tudo leva, pois, a crer que a nova estação do Terreiro do Paço será um facto dentro de curto prazo e são esses os nossos votos.

Pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro vai ser hoje enviada para o Diario do Governo, a seguinte portaria:

«Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes submetido á aprovação o projecto da nova estação de Lisboa-Terreiro do Paço. Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo ministro do Comercio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior das Obras Publicas, aprovar o projecto da nova estação Lisboa T. P., o qual se compõe dos desenhos n.<sup>os</sup> 161, 163, 164, 197, 224, 258 a 238 e 243 a 245, de sondagens geologicas, perfis transverssais do terreno, plantas, alçados, córtes e promenores dos edificios, memorias descriptiva e justificativa, calculos, medições, preços simples e compostos, e orçamento, datado de 10 de Novembro de 1928, na importancia de 2.150.000\$00, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, com a condição de, sem prejuizo do immediato começo das obras, a mencionada Companhia estudar uma disposição mais simetrica dos dos vãos das portas e janelas, no lado nascente do seu edificio das bagagens chegadas, a fim de ser melhorado o seu aspecto exterior. — (a) *Eduardo Aguiar Bragança*».



da Praça do Comercio

ENTREVISTA DA QUINZENA

Por Calado Rodrigues

## INSTITUTO DOS FERROVIARIOS DO SUL E SUESTE

O SR. CAPITÃO MARIO COSTA DIZ À GAZETA AS SUAS  
IMPRESSÕES SOBRE A PRESTANTE INSTITUIÇÃO

No dia 1 realizou-se no Barreiro uma festa interessante: a festa comemorativa do 2.º aniversário do Instituto dos Ferrovianos do Sul e Sueste.

De manhã foi içada a bandeira, tendo sido servido ás 12 horas um lauto almoço ás crianças internadas no Instituto.

Á sessão solene, que foi aberta ás 15 horas presidiu o Sr. José Pedro Gomes, provedor da Misericórdia, secretariado pelos Sr.ªs D. Elisa Serra, regente do Instituto e D. Margarida Pimenta, profesora diplomada.

Usaram da palavra, além doutros oradores, o presidente do Instituto Sr. João dos Santos Pimenta, o Sr. Laranjeira e o Sr. Capitão Mario Costa que representava o conselho de administração da C. P., que largamente se referiram á obra realizada pelos fundadores e directores do Instituto.

Tratando-se duma instituição, que, apesar da sua curta existencia, gosa já de geral simpatia e de prestigio no meio ferroviario, quizemos ouvir a respeito dela a opinião autorizada do Sr. Capitão Mario Costa, membro da Comissão Executiva da C. P. que á festa assistiu e nela usou da palavra, estando assim naturalmente indicado para o entrevistarmos.

O Sr. Capitão Mario Costa saiu alferes em 1919, tenente em 1921 e capitão em 1925. Serviu durante ano e meio em pontoneiros e desde então tem sido um dos mais distintos officiaes do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, o heroico e disciplinado *Sempre Fixe* de larga e gloriosa historia, que em breve nos dará ensejo para um desenvolvido artigo na *Gazeta*.

O illustre official foi durante 4 anos professor assistente da Escola Militar, foi director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e, como já dissemos, é, actualmente, vogal da Comissão Executiva da C. P.

No velho quartel, que vai remoçando pacientemente, e que naquele dia cheio de sol todo resplandece disciplina e asseio, no pequeno gabinete do official de dia, o sr. capitão Mario Costa, recebe-me amavelmente, num á vontade agradável, que de todo dissipa a pontita de receio, de acanhamento, com que eu trepara a rampa que leva ao portão do *Sempre Fixe* e entrára no gabinete em que um outro official vai dirigindo a redacção dum qualquer auto.

Que querem? Eu sou uma pessoa educada no seculo passado e a educação do seculo passado, entre as várias coisas pessimas que nos deixou no espirito, deixou-nos tambem nêle a ideia do official agreste, autoritario, de voz rude e modos sêcos,

pouco dado a alongar-se nas falas e avesso a corpezias.

Foi, pois, para mim, uma decepção, decepção naturalmente agradável, a maneira amavel, simples, por que fui recebido pelo Sr. capitão Mario Costa que logo se prontificou a dar-nos a sua opinião sôbre o Instituto Ferroviario.

«— A minha opinião — diz o distinto official — tem que ser muito resumida, apesar de as minhas impressões serem as mais agradaveis.

Mas, comprehende, eu vi o Instituto como um simples visitante, em dia de festa, e, por consequencia, fora das condições essenciaes para falar largamente dessa instituição pois para isso seria preciso uma visita mais demorada, mais minuciosa e sobretudo uma colheita de informações completas relativas á organização e ao funcionamento do Instituto,

Porem, como, evidentemente, o que me pede não é, não pode ser, uma opinião assim detalhada sobre aqueles funcionamenlo e organização dir-lhe-hei que me julgo habilitado a afirmar-lhe que esse Instituto é uma maravilha de solidariedade humana.

E' notavel o asseio que se verifica em todas as instalações e é sobretudo notavel, porque chega a ser comovente, o ambiente de carinho que envolve as creanças protegidas pelo Instituto. Devem sempre merecer-nos a maior simpatia e o maior apoio, todas as obras de assistencia infantil e eu não podia portanto deixar de trazer dessa visita ao Barreiro, dessa visita a uma instituição ferroviaria, uma funda impressão de simpatia pela instituição e por todos os que a fundaram e a mantem.

Considero esse Instituto um grande exemplo digno de ser seguido em todo o paiz e não sómente no campo restrito da familia ferroviaria.

Verifiquei tambem com o maior prazer os esforços que a direcção emprega para manter, ampliar e desenvolver tão prestante e simpatica instituição. Isto tudo o disse na sessão que se realizou no dia 1, solenisando o 2.º aniversario do Instituto e tenho prazer em o repetir».

Estava terminada a entrevista e, após algumas palavras de despedida e de agradecimento da minha parte, deixo o quartel do *Sempre Fixe*, enquanto a banda excelente ensaia o seu repertorio e daquela colmeia de ordem sobem para o sol, na calma da tarde, os mil ruidos harmonicos da disciplina.



EM ESPANHA

# O SEGURO OBRIGATORIO FERROVIARIO

Art. 37.º — O Commissariado do Seguro Obrigatório re-segurarará em companhias espanholas legalmente inscritas em Espanha à parte dos riscos que julgue conveniente.

Art. 38.º — O Commissariado do Seguro Obrigatório será constituído por um Conselho de Direcção e Administração e pelo pessoal auxiliar indispensável.

Art. 39.º — O Conselho de Direcção e Administração será constituído por um presidente, um vice-presidente e seis vogais, dos quais um servirá de secretário e outro de vice-secretário.

Será presidente efectivo o director geral de Comércio, Industria e Seguros; vice-presidente o sub-director de Seguros; vogais, dois nomeados pelo Conselho Geral do Patronato Nacional de Turismo; outro o inspector geral de Seguros; outro do Corpo de Inspeção de Caminhos de Ferro e diplomado de nomeação do Ministerio do Fomento; outro designado pelo Conselho Ferroviario e outro nomeado pelo Ministério da Fazenda.

O Conselho elegerá o secretário e o vice-secretário de entre os seus membros.

Art. 40.º — Os serviços auxiliares do Commissariado do Seguro Obrigatório serão prestados pelo pessoal da Junta Consultiva de Seguros e da Inspeção de Seguros, fóra das horas dos respectivos serviços, juntando-se a este pessoal os letrados, medicos e funcionarios do Corpo de Inspeção de Caminhos de Ferro e os que forem necessários para os serviços de sua especial competencia.

Art. 41.º — O Conselho de Direcção e Administração organizará os serviços e distribui-los-ha como o exigam as necessidades, podendo estabelecer Delegações, Agencias, Secções e Inspeções.

As repartições centrais do Commissariado serão instaladas em Madrid.

Art. 42 — Para o funcionamento do Commissariado do Seguro Obrigatorio e para o pagamento de todos os seus serviços tecnicos, administrativos, auxiliares, subalternos, material, mobiliário, oficinas, viagens, assistencias, dietas e honorários de toda a especie, receberá o Commissariado do Seguro Obrigatório a por cento estabelecida no artigo 34.º.

O Commissariado do Seguro Obrigatório elaborará o orçamento anual que submeterá à aprovação do Ministro do Trabalho, Comercio e Industria.

Se em algum ano houver saldo do fundo de administra-

ção, será empregado na constituição de uma reserva de administração.

Art. 43.º — São atribuições proprias do Conselho de Direcção e Administração do Commissariado, as de gerência, direcção, representação e administração das receitas obrigatórias creadas por este decreto em concordância com o de 25 de Abril de 1928; todas as deduzidas dos direitos que ao Commissariado se concedem no artigo anterior; as de nomeação e separação do pessoal e fixação das suas retribuições e todas as necessarias para o cumprimento dos seus fins, sendo obrigatórias as assinaturas do presidente ou vice presidente com o secretário e, para o levantamento de fundos, as assinaturas de um d'aqueles e do tesoureiro.

Compete-lhe, especialmente, redigir os regulamentos de operações e as suas modificações e aclaraciones, determinar as tarifas e condições das operações de seguro, fixar a importancia das indemnisações, organizar livremente os seus serviços e elaborar os orçamentos anuais.

O Conselho de Direcção poderá delegar todas ou parte das suas funções numa comissão executiva que não terá menos de três membros. Tambem se poderão delegar faculdades administrativas no director ou chefe dos serviços.

Art. 44.º — O Commissariado do Seguro Obrigatório elaborará anualmente um balancete detalhado que será discutido e aprovado no Conselho de Direcção e Administração submetendo-o depois á apreciação do Ministério do Trabalho, Comercio e Industria que, em caso de duvida, pedirá informação à Inspeção de Seguros, que poderá documentá-la com o exame dos livros e documentos da instituição, resolvendo o ministro em ultima instância.

Todos os fundos, reservas e bens que o Commissariado possua serão avaliados pela sua cotação em 31 de Dezembro de cada exercicio anual.

Art. 45.º — Constituidos o Commissariado e Conselho, redigirá este os estatutos e regulamentos e estabelecerá as normas detalhadas das operações que serão submetidas á aprovação prévia do Ministerio do Trabalho, Comercio e Industria.

Art. 46.º — O Commissariado do Seguro Obrigatorio constituirá, no fim de cada exercicio, uma reserva de riscos em curso que montará a 10 por cento do total do imposto prémio que tiver sido cobrado nos dose meses anteriores.

(Cont'núa).

## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto comida à portugueza, cama, roupa, propinas a criados 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 Inglezes, 28, 1.º



## A NOSSA GRAVURA DE PAGINA

# ALEMQUER—(TRIANA)

A gravura de página que acompanha este numero da *Gazeta* reproduz um trecho de paisagem que é, sem duvida, dos mais belos da nossa terra, tão abundante em belezas naturais: Triana — Alemquer.

A um estrangeiro ouvi dizer ha pouco tempo, embevecido na contemplação dessa paisagem: *Até parece uma paisagem lá de fóra!*...

Não me recordo de qual foi o país que ele invocou para o confronto. A Suissa? Talvez. A Alemanha? E' possível. Não me recordo. Recordo-me apenas de que me causou uma grande irritação o ouvir esse comentário e respondi: *Sim. Ha lá fóra paisagens que parecem mesmo esta paisagem.*

O comentário parece o mesmo mas eu fiquei muito satisfeito por o julgar muito diferente. Porque eu não posso admitir que sejam as nossas paisagens que hão-de parecer-se com, as de lá de fóra e não hão-de ser as paisagens lá de fóra que hão-de parecer-se com as nossas.

Seja como fôr, o caso é que o trecho de paisagem que a nossa gravura reproduz é duma beleza grande, embora não esteja incluída na meia duzia de trechos de paisagem *oficial* com que enchemos os ouvi'os e procuramos encher os olhos dos turistas que nos visitam, como se em Portugal não houvesse mais do que isso para lhes mostrar.

Alemquer, a 9 quilometros da estação de Carregado é das vilas mais antigas de Portugal. Divide-a o rio em dois bairros. A este o de Triana (corrupção do latim *trans amnem* = além do rio) e a oeste o resto da vila, na encosta do monte, onde estão as ruínas do Castelo.

Quem fundou Alemquer?

Querem alguns que fossem os *turdulos*, 500 anos antes de Jesus-Christo, fundando-se apenas no nome de *Jerabriga* ou *Jerabrica* que lhe atribuem.

Querem outros que tivesse sido fundada pelos romanos e, se o não foi, o certo é que já existia no seu tempo, visto que, em diferentes épocas, se tem encontrado, em escavações que se fizeram, — muitas lápides com inscrições romanas, *cippos* e moedas.

No principio do seculo V, os povos do norte invadiram a península e assenhorearam-se da Luzitania, cabendo aos alanos a parte que hoje se designa por Estremadura. Ocupando Alemquer, fizeram dela uma praça forte e lhe deram o nome germanico de *Alan-kerk* ou *Alano-kerk* que, segundo os entendidos quer dizer *Castelo dos Alanos* ou *Templo dos Alanos*, sendo desta opinião Damião de Goes que ali nasceu, viveu e morreu.

Os suevos, contemporaneos dos alanos, lhe chamavam *Alan-kana* ou *Alen-kerkana* o que, naturalmente, significava o mesmo.

O castelo, se não foi fundado pelos romanos, foi o

pelos alanos, pois já existia quando em 715 os arabes se apossaram da Luzitania.

Saindo do campo das duvidas para o campo da certeza historica, sabe-se que, nos fins de Abril de 1148, poz D Afonso Henriques cerco a Alemquer que os mouros defendiam obstinadamente. Durava o cerco havia dois mezes quando, na manhã de S. João, apanhando o rei os arabes entretidos a banharem-se no rio, atacou de surpresa a vila e a tomou de assalto.

Nesta altura ou havíamos de orientar o artigo no sentido da descrição historica ou no sentido do relato da patranha que corre de tradição para justificar o nome da terra.

A descrição historica, incluindo as referencias á variada actividade que faz de Alemquer uma vila importante e prospera, reservo-a eu para a *Revista Insular e de Turismo*, pois que é pouco o espaço de que posso dispor na *Gazeta*.

Fico-me, pois, no relato da patranha que o bom Pinho Leal nos relata.

A patranha tem tres versões:

1.<sup>a</sup> versão — Que quando os mouros saíram a banhar-se, deixaram a vila entregue a um cão pardo.

Que este saíra logo atraz deles e fôra direito a D. Afonso Henriques fazendo-lhe muitas festas e, como o cão era da raça dos alões, o rei tomou as festas como bom agouro e investindo a praça a tomou, dizendo:

*Alão quer.*

2.<sup>a</sup> versão — Estando o rei a olhar para as muralhas, o *alão* chegou por cima da porta com a chave na boca e a atirou ao rei que logo a utilisou entrando na praça, dizendo o mesmo *Alão quer.*

3.<sup>a</sup> versão — O cão saiu da praça com a chave na boca e a foi entregar ao rei.

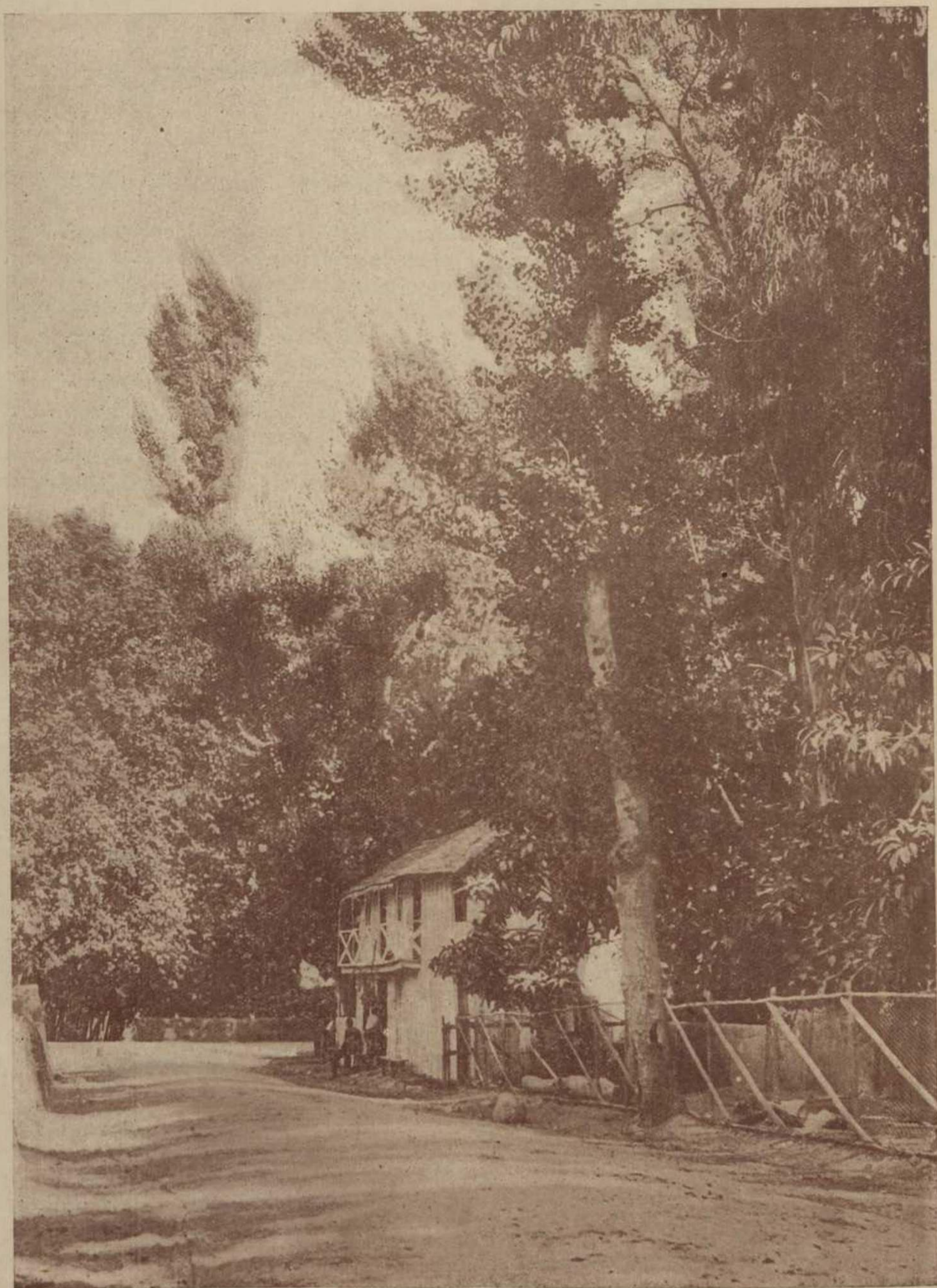
O bom de Pinho Leal muito admirado de que autores serios tratem o caso seriamente, entretém-se no entanto a discutir o caso e diz:

Então os mouros, tendo a praça cercada pelos cristãos iam banhar-se deixando a praça entregue a um cão e com a porta aberta? Se o cão saiu ficou a praça sem *guarnição* e, sendo assim, que necessidade tinha o rei de a investir e tomar de assalto de mais a mais estando a porta aberta?

Se o cão saiu da praça ou a porta estava fechada ou aberta. Se estava fechada, por onde saiu o cão? Se estava aberta que necessidade tinha o cão de levar a chave ao rei?

Devemos reconhecer que Pinho Leal embora se possa enfileirar entre os escritores serios que tratam destes casos seriamente, tratou com graça a *patranha* que, certamente, segundo ele diz, teve a sua origem no facto de ter a vila por ar as um cão pardo em campo de prata.

Fica então o resto para a *Revista Insular e de Turismo*.



(PORTUGAL) — Triana — Arredores de Alemquer

# Linhas Estrangeiras

Espanha. — Pelo Estatuto dos Caminhos de Ferro de Hespanha é concedida ao Estado a faculdade de expropriar Companhias de Caminhos de Ferro. O ministro das Obras Publicas usou recentemente dessa faculdade para unificação do serviço ferroviario no Oeste de Espanha pela fuzão de algumas Companhias cujas linhas eram desigualmente exploradas e que, independentes, não dispunham dos recursos necessários para a aquisição do indispensavel material circulante e para a reorganização dos seus serviços. As seguintes linhas são agora agrupadas numa só companhia denominada Companhia dos Caminhos de Ferro Espanhois do Oeste:

*Madrid a Salamanca; Salamanca á fronteira portuguesa; Monforte a Vigo e Pontevedra, com um ramal para Valença do Minho; Sant'Iago a Carril e Pontevedra; Madrid a Caceres e Portugal; Plasencia a Astorga; Avila a Salamanca; Betanzos a Ferrol.*

Além destas linhas, a nova Companhia explorará as linhas de Bargas a Toledo e de Samora a Sant'Iago e as linhas da Coruña em construcção. A concessão da Companhia dos Caminhos de Ferro Espanhois do Oeste é por 60 anos sendo o seu capital de 104.100.000 pesetas.

A nova Companhia toma a seu cargo todas as obrigações das Companhias fundidas e receberá do Estado os subsidios fixados no Estatuto Ferroviario que lhe permitirão prover aos respectivos serviços e dar-lhes um grande desenvolvimento. Nos meios ferroviarios ingleses ha uma excelente impressão a este respeito, sobretudo pelo que importa às comunicações ferroviarias entre Portugal e Espanha.

A excelente revista de Caminhos de Ferro ingleza *The Railway Gazette* exprime essa impressão com as seguintes palavras:

*Um dos primeiros efeitos da reorganização será o do aperfeiçoamento das comunicações ferroviarias entre Hespanha e Portugal que, presentemente, não são satisfatorias, visto que, por exemplo, o expresso Madrid-Lisboa gasta agora 16 horas para cobrir 293 milhas (652 quilometros).*

Ha quarenta anos fazia-se esse percurso em 17 horas, como vimos no numero da nossa *Gazeta* de 16 de Janeiro de 1889. Tinha-se conseguido reduzir o horario do percurso de 38 para 17, o que mostrava um progresso evidentemente notavel.

Em 40 anos reduziu-se em uma hora a duração

# Linhas Portuguesas

A C. P. vai descongestionar o serviço de passageiros na Estação do Rossio

Parece que a C. P., com o fim de melhorar tanto quanto possivel o serviço de passageiros na Estação do Rossio, vai no novo horario transferir para Alcantara-Terra todo o serviço dos comboios da linha do Oeste, isto é, os comboios que se dirigem e que procedem das estações de Torres, Caldas e Alfarelos, vão ter a sua origem e «terminus» na estação de Alcantara.

— Tambem os comboios omnibus 8 e 18, procedentes do Porto passam a ter o seu «terminus» na estação de Santa Apolonia.

---

da viagem o que, sem duvida, não revela progresso.

Vamos a ver se se confirmam as impressões favoraveis publicadas na *Railway*.

— São importantes as diferenças das receitas dos caminhos de ferro hespanhois a favor de 1928.

No Norte o aumento foi de 14 milhões de pesetas. Em M. Z. A. de 12 milhões. Na Andaluzia de 2,9 milhões. No Sul, de 2,5 milhões. Na Companhia Nacional de Caminhos de Ferro do Oeste de 31.000 pesetas. Em Medina-Zamora de 84.000. Só as receitas de Medina-Salamanca é que baixaram 310.000 pesetas.

Ha que ter em conta que os numeros apontados, que indicam o aumento anual, devem ser completados com os dados de alguns dias que faltam nos resumos da receita e que ha companhias, como a Nacional dos Caminhos de Ferro de Oeste, em que só pode fazer-se a comparação de receitas de parte das suas redes nos dois mezes da sua existencia.

Romania. — De Bucarest comunicam que, na estação de Prussine, descarrilou um «expresso». Outro «expresso» que marchava em sentido contrario, chocou com o comboio descarrilado, descarrilando tambem. A' data da informação já tinham sido retirados dos destroços 14 cadaveres e mais de 40 feridos.

Brazil — O presidente do Estado de S. Paulo, dr. Julio Prestes, inaugurará brevemente o novo ramal do caminho de ferro de Sorocabana, de Santo Antonio a Tatuby. Proseguem as obras de reforma de toda aquela linha ferrea

— O rendimento do Caminho de Ferro Central no mez de Novembro findo foi de 16.707 contos de reis. O saldo do Caminho de Ferro do Noroeste no ultimo ano, foi de 5.000 contos.

# O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Temos presente o relatório da direcção do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques relativo ao ano económico de 1926-1927.

Alem de ser um belo trabalho grafico que honra a tipografia Minerva Central daquela cidade é um relato minucioso e inteligentemente feito de tudo o que se relaciona com a situação daqueles porto e caminhos de ferro com referencia ao penultimo ano economico.

Nas suas 192 paginas estão arquivados não só os extractos dos relatórios dos Serviços de Via e Obras, Tracção e Oficinas, Electricidade e Armazens Gerais e uma serie de elementos estatísticos referentes a um periodo de 10 anos desde 1917 a 1927 mas também os resumos das Receitas, Despezas e Resultados Financeiros da Exploração, desde o ano economico de 1922-1923.

O relatório é documentado com graficos muito interessantes como o que se refere ao movimento de passageiros e cuja reprodução acompanha este artigo.

Damos a seguir os dois mapas que mais importam para a apreciação da situação do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

## Resumo dos resultados da exploração do Porto e C. F. L. M. no ano económico de 1926-1927

Designação	Quantidades
<b>CAMINHOS DE FERRO :</b>	
Extensão total da rede . . . . . Km.	373
Locomotivas de grande tracção . . . . . N.º	25
Locomotivas de pequena tracção . . . . . N.º	37
Carruagens e furgões . . . . . N.º	46
Vagões . . . . . N.º	924
Passageiros transportados . . . . . N.º	335:835
Bagagens e recovagens . . . . . Ton.	2:486
Mercaforias transportadas, excepto Carvão . . . . . Ton.	494:479
Carvão transportado para exportação . . . . . Ton.	736:300
Carvão transportado para consumo . . . . . Ton.	55:616
Total de carvão transportado . . . . . Ton.	771:916
Tonelagem total transportada, incluído carvão . . . . .	1.226:395
Animais . . . . . N.º	7:802
Locomotivas kilometros . . . . . Km.	572:559
Total de comboios efectuados . . . . . N.º	6:667
Média do numero de comboios feitos em cada dia . . . . . N.º	179

Designação	Quantidades
<b>PORTO :</b>	
Navios entrados e atracados . . . . . N.º	695
Sua tonelagem . . . . . Ton.	3.442:587
Navios fundeados . . . . . N.º	15
Sua tonelagem . . . . . Ton.	63:003
Total de navios . . . . . N.º	708
Sua tonelagem . . . . . Ton.	3.505:590
Passageiros embarcados . . . . . N.º	29:289
Passageiros desembarcados . . . . . N.º	33:911
Total de passageiros . . . . . N.º	63:200
Passageiros em transitio . . . . . N.º	17:089
Carga carregada . . . . . Ton.	68:604
Carga descarregada . . . . . Ton.	287:515
Total de carga . . . . . Ton.	356:119
Carvão exportação ponte . . . . . Ton.	17:812
Carvão exportação carvoeira . . . . . Ton.	421:226
Total do carvão para exportação . . . . . Ton.	439:038
Carvão bunkers ponte . . . . . Ton.	206:920
Carvão bunkers carvoeira . . . . . Ton.	76:457
Total do carvão bunkers . . . . . Ton.	283:377
Total do carvão (carga e bunkers) . . . . . Ton.	722:415
Carga geral e carvão . . . . . Ton.	1.078:534

Designação	Quantidades
<b>RECEITAS :</b>	
- Do tráfego :	
Passageiros . . . . . £	60:314
Bagagens e recovagens . . . . . £	7:753
Animais . . . . . £	917
Mercadorias (excepto carvão) . . . . . £	297:428
Carvão para exportação . . . . . £	70:579
Carvão para consumo . . . . . £	4:144
Cobranças diversas . . . . . £	21:120
Porto . . . . . £	81:524
Total . . . . . £	545:79
- Extranha ao tráfego :	
Diversos . . . . . £	65:641
Total das receitas . . . . . £	609:430
<b>DESPESAS :</b>	
Administração e despesas gerais . . . . . £	64:420
Exploração . . . . . £	555:865
Via e Obras . . . . . £	75:120
Tracção e Oficinas . . . . . £	140:562
Movimento . . . . . £	84:589
Electricidade . . . . . £	36:095
Caminho de Ferro de Gaza . . . . . £	15:821
Total das despesas . . . . . £	420:785
Excesso das receitas sobre as despesas . . . . . £	18:645
Coefficiente de exploração . . . . .	68,9%
Receita por locomotiva kilometro . . . . . £	1-01-03
Receita por kilometro explorado . . . . . £	1:633
Despesa por locomotiva kilometro . . . . . £	0-14-08
Despesa por kilometro explorado . . . . . £	1:153

Extensão total da rede dos C. F. L. M.

A extensão total da rede em 30 de Junho de 1927 era de 373 km., assim distribuídos:

Linha de Ressano Garcia (incluindo o canal do Lingham) . . . . .	94,608 km.
Linha de Goba (incluindo o ramal do Umbeluzi)	65,535 »
Linha de Xinavane . . . . .	89,216 »
<i>Total da bitola de 1,ª067.</i> . . . .	247,359 »
Linha de Marracuene — bitola de 0,60 . . . . .	35,508 »
Linha de Gaza — bitola de 0,75 . . . . .	90,000 »
<i>Total geral.</i> . . . .	<u>372,867 »</u>

A extensão das linhas assentes, incluindo as linhas de serviço e desvios particulares, era de 478 km., assim distribuídos:

I—Linha de Ressano Garcia:

Linha directa . . . . .	88,060 km.
Linhas do Porto e de serviço em Lourenço Marques . . . . .	62,684 »
Linhas de serviço e desvios particulares . . . . .	25,221 »
Ramal do Lingham . . . . .	6,584 »
<i>Total.</i> . . . .	182,549 »

II—Linha de Goba:

Linha directa . . . . .	59,071 km.
Linhas de serviço e desvios particulares . . . . .	2,703 »
Ramal do Umbeluzi . . . . .	4,464 »
<i>Total.</i> . . . .	<u>66,238 »</u>

III—Linha de Xinavane:

Linha directa . . . . .	89,216 km.
Linhas de serviço e desvios particulares . . . . .	13,363 »
Linhas provisórias (variantes) . . . . .	0,808 »
<i>Total.</i> . . . .	<u>103,387 »</u>

IV—Linha de Marracuene:

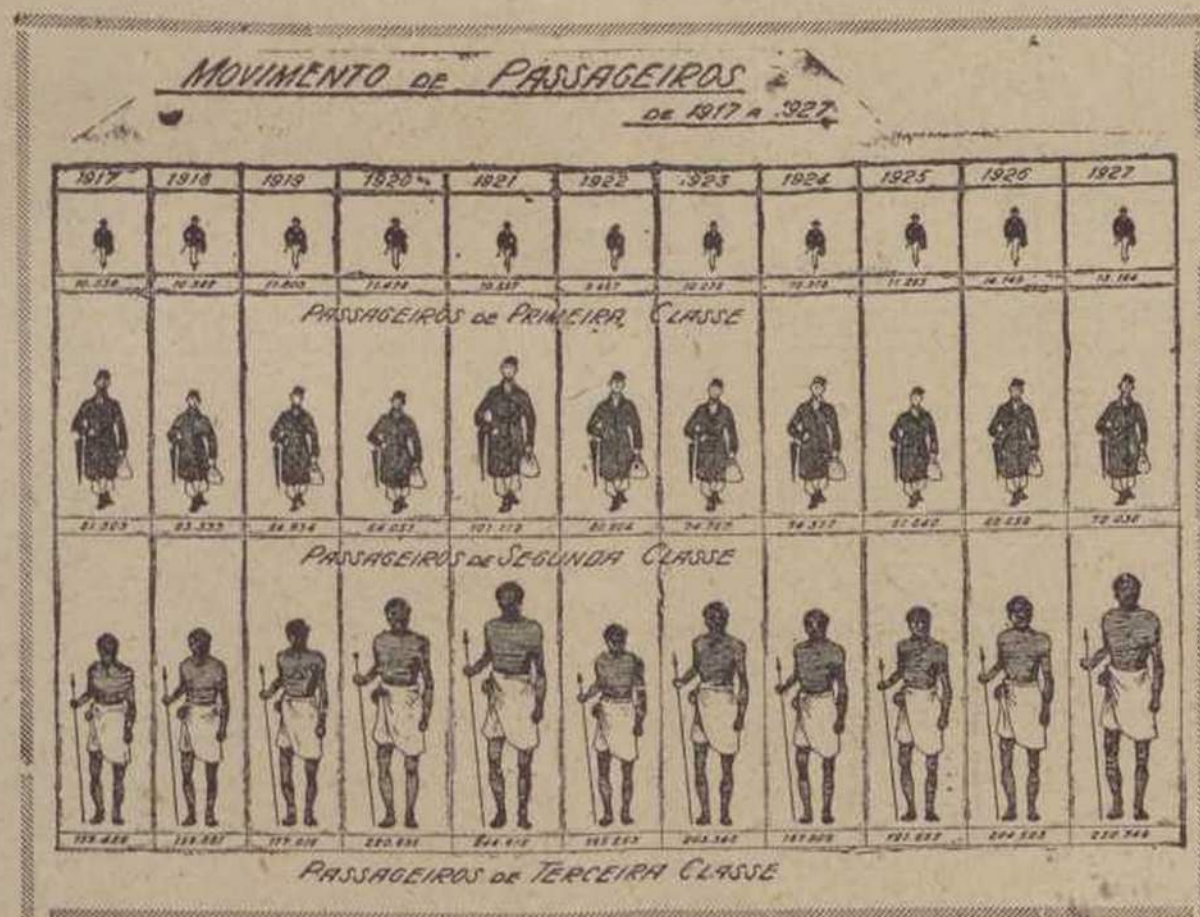
Linha directa . . . . .	35,508 km.
Linhas de serviço . . . . .	0,801 »
<i>Total.</i> . . . .	<u>36,309 »</u>

V—Linha de Gaza:

Total . . . . .	90,000 km.
<i>Total geral.</i> . . . .	<u>478,483 »</u>

A extensão da linha em bitola de 1,ª067 é a mesma do que em 1916. A diferença que se nota nas totalidades provém das linhas de bitola estreita — Marracuene e Gaza — que depois dessa data foram incorporadas na rede dos C. F. L. M.

Os detalhes sobre o estado de conservação do material e sua distribuição por qualidades, encontram-se no relatório do Chefe de Via e Obras.



Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

**COBRE**

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos  
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA  
Tel. C. 1748



# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

Séde - Rua do Comercio - LISBOA

CAPITAL REALISADO

Esc. 50.000:000\$00

RESERVAS

Esc. 49.000:000\$00

## FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz Fundão, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Vianna do Castelo, Vila Real de Santo Antonio, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.  
MADEIRA - Funchal - AÇORES Angra do Heroísmo e Ponta Delgada

CABO VERDE - S. Vicente e S. Thiago S. Thomé, Príncipe - GUINÉ Bissau e Bolama

CORRESPONDENTE e AGENTE GERAL em ANGOLA e CONGO BELGA - Banco de Angola - com filial em Loanda e Agencias em Cabinda, Novo Redondo, Benguela, Vila Silva Porto, (Bié) - Malange, Lobito, Mossamedes Sá da Bandeira, (Lubango), Kinshassa (Congo Belga),

AFRICA ORIENTAL - Feira, (Agencia) Banco da Beira - Lourenço Marques - Tette - Moçambique - Inhambane Chinde Quelimane - Ibo

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

BRAZIL - Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará e Manaus

INGLATERRA - Londres - FRANÇA - Paris

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA - New-York

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

# Fundição Tipografica

SERRALHERIA MECANICA

Fabrica de Filetes de Bronze e Carpintaria

Telefone

Norte

4236

A FUNTIPO

PROPRIETARIO E DIRECTOR-TECNICO

P. GINI.

Endereço

Telegrafico:

TIPOGINI

Execução rápida de todo o material para tipografias.

MINERVAS, PRELOS, ROLOS CILINDRICOS, ETC.

A primeira casa no país que tem sempre a maior variedade de tipos e a mais esmerada no fabrico

FUNDIÇÃO

Rua Nova da Piedade, 60-A

ESCRITORIO E DEPOSITO

Rua Nova da Piedade, 62-A

LISBOA

DEPOSITO NO NORTE - Rua do Almada, 438

PORTO



PORTUGAL (Açôres) — Ponta de Santa Iria na Ilha de S. Miguel

(Cliché do fotografo amator Victor Cruz)