

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:

A nossa gravura de página. — A Nova Companhia de Oeste de Espanha, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas portuguesas. — Linhas estrangeiras. — Na Alemanha. (Crónicas de viagem). por C. RODRIGUES. — Ha quarenta anos. — A Exposição de Sevilha, por CARLOS D'ORNELLAS. — O pôrto de mar de S. Martinho do Porto e o seu caminho de ferro, por JAYME GALLO. — Tipos curiosos por TACITUS. — Companhia dos C.^{os} de Ferro Port. da Beira Alta. — Um incidente com o Sindicato dos Profissionais da Imprensa. — O pôrto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. — ANEXOS NESTE NUMERO — Companhia dos C.^{os} Ferro de Portuguezes — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 1 de Fevereiro de 1929 — a) Transportes entre a estação de Louzã e Pombares, passando por Gois, Arganil, Côja, Vila Cova e Avô. b) Transportes entre a estação de Coimbra e S. Romão (Seia), passando por Ponte da Mucela, S. Martinho da Cortiça (Sobreira), Moita, Carvalhas, Galizes, Oliveira do Hospital, Chamusca e Torrozelo. — Tarifa especial n.º 8, 108-G. V. — Volumes de peso não superior a 10 quilogramas, em aplicação desde 1 de Fevereiro de 1929. — Tarifa de Camionagem, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1929, transportes entre a estação de Cuba e as povoações de Vila de Frades, Vidigueira e Portel.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

A NOSSA GRAVURA DE PAGINA

A gravura de pagina que hoje oferecemos aos nossos leitores, dá-nos um dos aspectos mais belos da paisagem açoreana. Fotografia tirada na Ilha de S. Miguel, do mais alto da Ponta de Santa Iria pelo distinto fotografo amador Victor Cruz, ela oferece-nos um esplendido conjunto dos três elementos principais da paisagem dos Açores: o arvoredor luxuriante; a terra prodiga erguendo-se em corcovas magestosas, famélicas de furnas, policromicas em flores e verduras, debruadas de espumas, cheias da brancura dos povoados e da dulcedão das almas; o Mar espreguiçando-se a perder de vista, parecendo rumorejar ainda o eco das preces extáticas dos navegantes, dos descobridores, ao depararem-se-lhes as Ilhas do Encanto.

O primeiro plano dá-nos esse grupo de velhos pinheiros ali erguidos como sentinelas.

Os pinheiros cantados pelo distinto poeta açoreano Armando Cortes Rodrigues nas quadras que vamos publicar para que seja mais completo o brinde que oferecemos aos leitores da *Gazeta*.

PINHEIRO DA SERRA

*Pobre pinheiro da serra,
Tam curvado, tam esguio...
De verão quasi te secas,
D'inverno tremes de frio.*

*Compassivo ergues os braços
Num bom gesto de carinho,
Sombra para o pegureiro,
Berço para tanto ninho.*

*Erguido em tamanha altura
Não te feriu a vaidade;
Como as urzes pelo chão
Mantens a mesma humildade.*

*Nobre vida, sem grandeza,
Quem te olhará com amor?
Tantos anos á espera
Do ferro do lenhador!*

*Pobre pinheiro da serra,
Tam curvado, tam esguio,
Em breve arderás no lume
Dos pobres que tem frio.*

*De ti se fará o berço
Para o menino dormir,
Que um filho em casa de pobres
É nova esperança a sorrir.*

*Serás a trave da casa,
A arca de guardar pão,
E o fuso leve das velhas
Para fiar ao serão.*

*Serás o cabo do sacho,
Amanho do lavrador,
E a mesa, onde mal se come,
Mas se bendiz o Senhor.*

*Quem pudesse, como tu,
Viver sempre a fazer bem:
Ser útil enquanto vivo,
Depois de morto também!*

*Na lição do teu viver
Confundido me extasio;
Pobre pinheiro da serra,
Tam curvado, tam esguio...*

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

A NOVA COMPANHIA DE OESTE DE ESPANHA

II (*)

Por J. FERNANDO DE SOUZA

EM artigo anterior demos conta do Real Decreto-Ley de 8 de setembro ultimo pelo qual foram estipuladas as clausulas do resgate das linhas do M. C. P. e Plasencia-Astorga.

Vamos hoje referir os topicos do Real Decreto de 9 de setembro, pelo qual se creou a Companhia de Oeste mediante agrupamento de varias linhas, depois de regularizada a situação economica de aquelas.

No ilucidativo relatorio que precede esse diploma e que vamos resumir pondera-se que teria sido a solução mais natural a divisão das linhas resgatadas pelas duas grandes companhias vizinhas, Norte e M. Z. A., o que se não fez para não sobrecarregar com o onus de linhas más a situação de linhas boas. Alem disso havia urgencia de uma solução, para que em 1 do corrente entrassem as linhas no regime definitivo.

Resolveu-se pois formar com as linhas de M. C. P., Plasencia-Astorga, S. F. P., M. S., M. Z. O. V., Avila-Salamanca, Betanzos-Ferrol e Santiago a Pontevedra, na parte occidental da Peninsula, uma rede de relativa importancia, com 1.587 km. em exploração, que subirão a 2.095 quando estiverem concluidos os troços de Bargas a Toledo, Zamora a Orense e Santiago, de Santiago a Corunha com o ramal de Betanzos e o enlace da linha de Betanzos-Ferrol com a base naval de Ferrol.

Todas essas linhas teem uma vida precaria, exploração deficiente e relativamente cara pela multiplicidade de órgãos administrativos, que se podem reduzir pela exploração em comum.

A solução está em agrupar essas empresas numa só modestamente organizada.

Assim se cria a Companhia de Oeste. A dificuldade estava em que em 1927 a exploração foi deficitaria em S. F. P., M. C. P. y O., A. S., B-F; M. Z. O. V. poderam pagar o *coupon* das obrigações de juro fixo, não porem das de juro variavel, nem deram dividendo ás ações; M. S. teve baixa consideravel nas receitas por causa da abertura da linha de Avila a Salamanca. M. C. P. teve deficit porque pagou em 1927 as contas da troca de material relativas aos trez anos, de 1925 a 1927, na importancia de 1.587.000 pesetas.

Pelo agrupamento, tomando por base as receitas de 1927, não se poderia contar com receita bruta superior a 41.100.000 P, somando as despesas 40.800.000. A receita liquida seria apenas de 300.000 P. As obrigações de juro fixo representam um encargo de 1.600.000 e o reembolso de antecipos ao Estado somam 297.000 P.

O capital social é representado por 110.000 ações de M. Z., 40.000 de S. F. P. e 15.000 de M. S., de 500 P as das duas primeiras e 475 da ultima e ainda pelo custo do resgate de M. C. P. e das construções da A. S. e B. F., somando 95.600.000 P.

Ha hoje 5 conselhos, e 5 direções, cuja unificação, bem como a dos serviços, determinará consideraveis economias; é preciso porem que se reduza o capital no acto de fusão para deixar uma situação desafogada á nova empresa mediante sacrificios aceitos pelas companhias agrupadas.

Declara justo o relatorio que a nova companhia aceite os encargos dos titulos que hão de substituir as 22.049 obrigações de M. C. P. em poder da Ayuntamientos, as 37.977 preferencias de M. Z. e as 14.506 da M. S.

S. F. P. adquiriu a maior parte das ações de M. S. trocando-as por obrigações de 3 %, e ficando como capital social apenas as 40.000 ações suas.

A soma dos encargos será facilmente suportada pela rede após a unificação, mas passaria largo periodo antes que o capital do Estado tivesse remuneração, sendo pois conveniente reduzir o capital nominal na proporção de 3/8.

As 110.000 ações e 73.622 obrigações de M. Z. são trocadas por 27.500 ações e 90.000 obrigações de 3 % da nova companhia. As 40.000 ações do grupo S. F. P. e M. S. são trocadas por 27.500 da mesma.

O capital do Estado será representado por *Bonus de aportacion*, do valor nominal de 50.000 P cada um em numero, por agora, de 1532, representando 76.600.000 P, que correspondem ás quantias empregadas no resgate da M. C. P., em melhorias nas diferentes linhas e $\frac{5}{8}$ do custo dos troços da A. S. e B. F. Com as novas construções e melhorias crescerá o numero desses titulos.

Quando esses capitales vençam mais de 4 %, serão revalorizados na proporção respectiva. Para acautelar o futuro previu-se uma formula de resgate

(*) Vidé «Gazeta» de 16 de Janeiro.

mais simples e pratica, consistindo no compromisso da venda das ações ou obrigações pelo valor nominal das primeiras ou pela cotação das segundas, quando o Estado o julgue conveniente.

A nova companhia é organizada dando a respectiva intervenção aos grupos de capital que a formam, reservando porem para o Estado situação preponderante e ação coordenadora, assegurando-se porem á companhia a maxima liberdade de ação e restringindo os casos em que o Estado haja de opor o seu veto ás divergencias sobre repartição de lucros e ao manifesto prejuizo do interesse geral.

Na repartição de lucros limita-se a 2,5 % o juro preferencia das ações em vista da especial contribuição do Estado, que traz um grupo de linhas para base da rede. Ao Estado reconhece-se em troca uma preferencia de 4 % sobre o resgate de M. C. P. não se applicando o mesmo criterio a A. S. e B. F. exploradas com deficit.

Os lucros excedentes são repartidos em harmonia com a preponderancia dos capitales do Estado, mas sem privar da justa remuneração e estímulo as ações.

No periodo inicial prevêem-se subvenções com caracter de adiantamentos pelo praso de tempo estritamente indispensavel e que são muito inferiores ás que se estavam concedendo.

Convenios com as companhias visinhas obstarão a artificiosos desvios de trafegos.

Taes são as bases de organização da Companhia de Oeste.

A esta justificação segue-se o articulado decreto.

O art. 1.º prescreve a constituição da Companhia e enumera as linhas da concessão.

O art. 2.º fixa em 70 anos o praso da concessão, contados da data em que tome conta das linhas actualmente em exploração.

O art. 3.º fixa em 104.100.00^p o capital representado por 55.000 ações de 500^p nominaes e 1532 *bonos de aportacion* de 50.000^p nominaes.

Pertencerão 27.500 ações a S. F. P. e outras tantas a M. Z. O. V. Os *bonos* pertencem ao Estado.

Segundo o art. 4.º acrescentam-se a estes os correspondentes a 5/8 do custo das linhas em construção ou das que para o deante o Estado construir e os equivalentes ás quantias que o Estado fôr subministrando para melhorar as linhas.

Esses *bonos* podem ser vendidos de preferencia á Companhia.

O art. 5.º enumera os encargos financeiros, a saber:

1.ª serie — os *resguardos* nominativos de 500^p de 4 % nominaes equivalentes a 22:069 obrigações de M. C. P., pertencentes aos Municipios;

2.ª serie — 14.950 obrigações de 500^p nominaes de 3 %;

3.ª serie — 37.977 obrigações de 500^p nominaes de 3 % de M. Z. O. V.;

4.ª serie — 15.000 obrigações de 500^p nominaes de 3 % da nova rêde, entregues a S. F. P. em troca das ações de M. S.;

5.ª serie — 90.000 obrigações de 500^p nominaes de 3 % entregues a M. Z. O. V. em compensação de ações e obrigações a retirar nos termos do art. 10.º.

Transfere-se para a Companhia de Oeste o reembolso dos antecipos para material circulante e renovação de via feitas a M. S. e M. Z. O. V.

Anúla-se a autorisação a S. F. P. para emitir 132.000 obrigações.

O art. 6.º entrega a Administração a um Conselho e á assemblea geral dos acionistas.

O Conselho compõe-se de 3 vogaes representantes do Estado, e 10 do capital-ações, e é presidido por um dos representantes do Estado, que este nomeia, ou por um dos 10 unanimemente proposto pelo Conselho.

O Presidente do Conselho preside á Assembléa geral, na qual tomam tambem parte os outros dois representantes do Estado.

O Presidente pôde suspender as resoluções do Conselho e da Assembléa que vão contra os estatutos no que respeita a repartição de lucros ou que prejudiquem manifestamente o interesse geral.

O primeiro director da Companhia é de nomeação ministerial.

Ao Conselho pertencem a nomeação e demissão do pessoal.

O art. 7.º regula a distribuição dos lucros.

A Companhia tem a preferencia até 687.500^p, ou 2 1/2 % do capital nominal.

O excesso até 1.700.000^p é applicado a juro dos *bonos* do Estado.

Depois dessas applicações vão 50.000^p para fundo de reserva para amortisação dos *resguardos* da 1.ª serie.

Do saldo tiram-se 5 % para a Companhia como premio de gerencia, 15 % para as ações e 80 % para os *bonos*, até que as ações tenham 4 %.

Dentão por diante, do excesso distribuem-se 5 % como premio de gerencia, 10 % ás ações e 85 % ao capital do Estado.

Quando se incorporem na rêde novas linhas, acrescenta-se ao capital 5/8 do custo da construção; esse capital não partilha das receitas enquanto houver *deficit* de exploração na nova linha.

Nessa partilha entra depois uma fração de capital correspondente á relação da receita liquida kilometrica da linha para a da rede.

O art. 8.º prescreve os adiantamentos pela Caixa Ferroviaria para cobrir a insuficiencia das receitas liquidas, sendo amortisados com 50 % dos saldos de receita.

O art. 9.º prevê a valorisação do capital quando as ações cheguem a ter 4 %.

O art. 10.º refere-se á retirada da circulação das

obrigações da M. Z. O. V. e á garantia a prestar pela Companhia.

O art. 11.º prescreve a transferencia das concessões, direitos e obrigações de S. F. P. e M. Z. O. V. para a nova Companhia.

Os seus debitos por antecipos serão transformados em *bonos*.

O Estado liquidará as dividas da A. S. e B. F..

O art. 12.º regula o caso de fusão da nova companhia com outras.

O art. 13.º concede as necessarias isenções tributarias previstas no Estatuto Ferroviario.

O art. 14.º prescreve convenções do trafego com as linhas visinhas para harmonia dos interesses em relação ás correntes de trafego.

O art. 15.º determina a uniformisação das pensões e garante as existentes.

Os art.ºs 16.º e 17.º regulam formalidades da passagem das linhas para a nova companhia.

O art. 18.º declara esta incorporado no Regime de 1924 e o art. 19.º revoga as disposições em contrario e autorisa as complementares que forem necessarios.

* * *

Taes são as disposições desse notavel decreto, sequencia natural do que respeita ao resgate da M. C. P., para realisação de um vasto plano, pelo qual a Companhia de Oeste substitui cinco companhias e duas administrações do Estado, saneando-lhes a situação financeira e assegurando os recursos para as melhorias necessarias.

Esse grupo de linhas cerca a nossa fronteira de Valença a Valencia e serve quasi todas as nossas relações internacionaes.

Se da unificação dessas linhas pode provir o desvio, para itinerario exclusivamente espanhol, do trafego de farinhas para a Galiza, que se fazia pelo M. D. mas que se perderia logo que estivesse concluida a linha directa Zamora-Orense, outras valiosas correntes se podem desenvolver, desde que os portos de Leixões e Figueira estejam nas devidas condições. Ao mesmo tempo o reforço e renovação da via nas linhas de Madrid-Caceres e de Vilar-Formoso a Medina dará novas facilidades ao trafego franco-hispano-portuguez.



O CONCURSO

— DA —

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Dissemos no ultimo numero que a Gazeta estava estudando a organização dum concurso destinado a despertar o maior interesse. Por hoje acrescentaremos apenas que o concurso se designará:

Concurso das Estações

Todos os assinantes e compradores da Gazeta poderão entrar no concurso habilitando-se aos prémios que serão sorteados.

No proximo numero publicaremos as condições do concurso.

Linhas portuguezas

A Previdencia dos Ferroviarios

A Previdencia dos Ferroviarios do Sul e Sueste é uma das instituições do país que mais tem sabido impôr-se, não só pela sua obra humanitaria, concedendo valiosos donativos ás pessoas de familia dos socios falecidos, como tambem pela forma honesta como os seus fundos teem sido administrados e ainda pela prontidão com que são pagos esses donativos.

A classe ferroviaria, tendo reconhecido quanto eram importantes as vantagens oferecidas por aquela prestimosa instituição e, no proposito de a sua benefica acção se tornar extensiva a todos os trabalhadores de caminhos de ferro, instou junto das entidades competentes para que se efectuasse a fusão da referida Previdencia com a sua congenere do Minho e Douro e fosse tambem permitida a admissão de todos os ferroviarios do continente, com qualquer idade e sem obrigação de serem submetidos a inspecção medica.

O Governo, atendendo a tão justas aspirações, fez publicar o decreto n.º 16.172, de 27 de Novembro do ano findo, que deu plena satisfação aos desejos que vinham desde ha muito sendo manifestados pela laboriosa corporação. Desde essa data, teem sido recebidas na sede daquela instituição inumeras propostas de empregados de varias categorias para serem inscritos, tendo tambem já feito a sua inscrição os directores e outros funcionarios superiores de diversas empresas exploradoras de caminhos de ferro.



Linhas estrangeiras

HESPAÑA — O comboio n.º 1, da Companhia Madrid-Caceres-Portugal em ligação com o comboio n.º 151 da C. P. que saíra de Lisboa no dia 25 ás 16,15, descarrilou ao passar no quilómetro 392, nas proximidades da estação de S. Vicente, entre Arroyo de Malapartida e Valencia de Alcantara, a cerca de 20 quilómetros da fronteira portuguesa. Parece que o descarrilamento, de que resultaram 3 mortes, foi devido ao levantamento de um carril motivado pelo mau estado em que se encontram as linhas da M. C. P.

Por efeito deste desastre vai ter, segundo nos parece, a sua primeira applicação o Real Decreto de 13 de Outubro que em Hespanha estabeleceu o seguro obrigatorio ferroviario e que vimos publicando na «Gazeta».

Nos termos da alinea a) do artigo 12.º os herdeiros de cada um dos mortos no accidente receberão 30.000 pesetas. Nos termos das outras alíneas desse artigo, os feridos terão direito a uma indemnisação de 50 ou 75 % no caso de incapacidade permanente parcial ou absoluta ou, quando se trate de lesões de que não haja resultado incapacidade permanente uma indemnisação que oscilará entre 200 e 1.500 pesetas conforme a cura leve mais ou menos tempo entre 7 e 30 dias.

FRANÇA — No dia 18 de Janeiro fez a sua primeira viagem o novo *comboio azul* que é destinado a viagens de grande luxo entre Calais e o Mediterraneo e que é considerado a ultima palavra em comboios desta classe.

Merece realmente referencia mais extensa que lhe faremos no proximo numero.

CHINA — O expresso de Tien-Tsin chocou com outro comboio, tendo morrido 11 pessoas e encontrando-se 20 gravemente feridas.

ESTADOS UNIDOS — Em New-Haven houve um descarrilamento perto de Castle-Bridge que causou 3 mortos e 4 feridos.

NA ALEMANHA

CRONICAS DE VIAGEM

O Caminho de ferro aereo do Zugspitz

As viagens constituem, sem duvida, uma maneira encantadora de matar o tempo ou de o tempo nos matar. Porque eu prefiro a ultima maneira de dizer; e creio que com razão. Com efeito, penso que todos nós podemos desafiar seja quem fôr a que nos demonstre que alguma vez matou o tempo; já não digo o tempo em grandes dozes mas o tempo fraccionado em pequenissimas dozes; por exemplo um minuto, mesmo um segundo.

Haverá alguém, por maior que seja o seu poder ou a sua ancia criminosa de matar, que tenha alguma vez morto um segundo, um mísero segundo?

Não porque muitas vezes nos falte a vontade. Inumeras vezes a vontade sobra-nos de matar não só miseros segundos, insignificantes minutos, mas horas, dias, semanas, que nos separam dum momento que nós supomos irá ser de felicidade e que com frequencia não passa dum momento como os outros ou pior do que todos os outros que temos vivido. Temos a febre de matar o tempo que está para vir como temos tambem ás vezes o desejo ardente de matar no nosso espirito o tempo que passou, certos momentos do tempo que passou, do tempo que julgamos que morreu e que, afinal, continua vivendo despoticamente, dentro de nós, tanto mais despoticamente quanto mais amarga é a recordação que nos deixou no espirito.

Se nós não podemos, sequer, matar o tempo que já passou, como poderemos matar o tempo que está para vir?

Julgo, pois, mais perfeito, dizer que o tempo nos mata, em vez de dizer que matamos o tempo. Mas, visto que não podemos fugir a este desagradavel facto de o tempo nos matar, procuremos ao menos

conseguir que o tempo nos mate o mais agradavelmente possivel e cá estou de novo no começo do artigo para dizer que as viagens constituem, sem duvida, uma maneira encantadora de deixar (visto que o não podemos evitar) que o tempo nos mate,

dando-nos a impressão, que tanto afaga as nossas prosapias de reis da criação, de que somos nós que o matamos. Emfim, nem só de pão vive o homem mas tambem de... todas as mentiras que ele proprio cria para a si mesmo se enganar. E bem podia dizer, parodiando Danton, que, depois do pão, é a mentira a primeira necessidade do homem.

São, pois, encantadoras as viagens, sobretudo quando se fazem em regiões cheias de pitoresco e utilizando-nos das comodidades que o progresso, sobretudo por meio dos caminhos de ferro, põe ao alcance de todos os que viajam.

Um dos paizes em que as viagens são motivo de maior encanto é a Baviera, sobretudo na região em que se encontra instalado o caminho de ferro aereo de que a nossa primeira gravura nos dá um



Uma vista do Caminho de ferro do Zugspitz (Alemanha)

aspecto. É a região de Zugspitz onde se ergue a mais alta montanha alemã, que tem aquele nome.

Visita-se Munich, que bem merece a visita. Passa-se pela Exposição internacional de Belas-Artes, pela Exposição da sociedade dos artistas de Munich, pela Exposição de Kunstaustellungs-Gébaude, dá-se um relance de olhos aos negociantes de quadros de Briennerstr, de Odeonplatz etc.; se o tempo não dá para mais, vai-se vêr, pelo menos, as duas portas de bronze do palacio real, a sala das festas, *Festsaalbau*, o Teatro da Côrte, a Igreja de Todos os Santos, o Jardim da Côrte, *Hofgarten*, o Museu Nacional, com as suas 90 salas a abarrotar de preciosidades, e como,

provavelmente, o tempo não dará para vêr o muito mais que por lá ha digno de ser visto, sai-se de Munich para uma viagem pelas montanhas do Tirol. Por exemplo: uma viagem a Imst, por Füssen e Nassereit.



Transportando peças para o funicular através da montanha

Füssen, é uma cidadesinha encantadora sobre o Lech, assente numa colina coroada por um antigo castelo dos bispos de Augsbourg, pela igreja de S. Magno reconstruída em 1701 e pela antiga abadia beneditina de S. Mang.

De Füssen, a estrada de Reutte passa á margem direita do Lech e, por um caminho ravinoso, atinge a fronteira austriaca.

Deixando Reutte, depois de ter admirado o baixo relevo da dança macabra na igreja de Breitenwang e as duas cascatas de Stuiben, deparam-se nos as ruínas da fortaleza de Ehrenberg destruída em 1800 pelos francezes, passamos em seguida a porta de Ehrenberger-Klause, descemos á Heiterwang, torneamos o pequeno lago desse nome e atravessando Bichlbach, Thaueller, Loehn e Loisach, descemos até Lermoos, enquadrada na grandeza do Weterstein e da Zugspitze, onde começa a desenrolar-se até Nassereit o mais belo panorama que nos oferece o Tirol bavaro.

Como dissemos é na Zugspitze que se encontra o funicular a que nos referimos. Poucas serão, de entre as numerosas pessoas de todo o mundo que dele se utilizam, aquelas que teem uma ideia exacta do esforço colossal de toda a especie que houve que despende para a realisação dessa obra que não só permite um transporte comodo mas que permite tambem admirar em toda a sua plenitude a grandeza daquela paisagem de maravilha.

De resto, acontece isso com todas as grandes descobertas, com todos os grandes passos dados pela humanidade no caminho do progresso. A ideia luminosa surgiu mas a ideia, sendo quasi tudo, é ainda quasi nada. E que sacrificios não ha que sofrer

para que a ideia vença a rotina e se transforme em projecto apresentavel. E que luctas não é indispensavel travar para que o projecto assim apresentavel reuna em volta de si os elementos indispensaveis para o inicio da sua efectivação! E iniciada ela, que soma de capitais, de esforço espiritual e material, não é preciso gastar para que a efectivação se complete!

E, quando essa efectivação se completa e toda a gente póde utilizar-se dela, quem se recorda de todos esses sacrificios, de todo esse esforço, para um pensamento de gratidão?

Quantos pioneiros do progresso ficam na senda aspera, aspera como quasi sempre é a senda que conduz ao triunfo, á vitoria duma ideia!

E quem sabe quais fôram, quem se recorda de quais foram, esses pioneiros caídos, esses colaboradores anonymous ou esquecidos, que tantas vezes servem de degraus, feitos de pedras tumulares sem inscrição, para que por eles trepem a ambição, a audacia que, com tanta frequencia, colhem sem riscos nem labores, o fruto opimo de todo o trabalho, de todo o esforço dos outros?



Arrastando materiais pela neve

Da verdade do que digo são documentos probantes as outras duas gravuras que acompanham este artigo e que mostram quão laboriosa, quão difficil, foi a construção do funicular de Zugspitze.

C. Rodrigues.



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.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1. de Fevereiro de 1889)

Novo caminho de ferro

Diz a *Gazeta da Figueira*: — Cuida-se activamente em Leiria na construção de um caminho de ferro, de via reduzida, entre aquella cidade e a Batalha, com seu ramal para o Reguengo.

Dois fins tem em vista este melhoramento: facilitar comunicações com um dos nossos melhores monumentos — uma rosa gotica da península, na frase de Antero do Quental — e com as pedreiras do Reguengo. O belo e o util.

Com frequencia acontece que, quanto mais activamente se cuida na realisação de um empreendimento, mais ele se embaraça na sua execução, acabando muitas vezes por passar ao velho armario em que se arrumam os projectos mirabolantes para periodicamente os agitarmos, quasi sempre na primavera e no outono, que são as epocas proprias de todas as erupções, incluindo a erupção das nossas fantasias de progresso, de grandeza.

Cuidava-se, pois, activamente, ha quarenta anos, da construção do caminho de ferro Leiria-Batalha e, tão activamente se cuidou do caso, que Leiria continuava, como então, isolada ferroviariamente da rosa gotica da península.

Possivel seria que, se não se houvesse posto tanta actividade no cuidado, essa ligação ferroviaria já estivesse feita.

Decididamente, ha quarenta anos estava Portugal atravessando uma crise intensa de fantasia pois que foi nessa epoca que mais se agitou os projectos grandiosos da ponte sobre o Tejo, da irrigação do Alentejo, do Palacio da Justiça, etc.

E' verdade que lá por fóra, como já temos dito, acontecia o mesmo, como por exemplo: com o tunel da Mancha...

Era uma crise mundial de fantasia...

Nova Companhia dos Ascensores Mecanicos de Lisboa

Extracto do relatorio e contas e parecer do conselho fiscal

Relativamente as linhas em exploração da Gloria e do Lavra, pela nota que adeante vai publicada, achareis uma diferença, na receita, de 1.677\$212 réis comparando-a com a do ano anterior.

A diferença para a linha da Gloria tem a sua mais plausivel explicação nos receios que se manifestaram por ocasião da abertura do tunel do caminho de ferro, o qual passa a pequena profundidade abaixo do solo da calçada. A vista das consequencias desta obra, tornando em ruinas as edificações sitas na prumada do seu trajecto, e manifestando-se na propria calçada da Gloria, houve temor de que podesse succeder algum desastre no elevador e uma parte do publico receosa evitava de utilizar-se do mesmo. Escusado será dizer-se que os seus receios eram infundados em absoluto. A estrutura toda metalica da linha e a sua resistencia somada á resistencia das obras sobre as quais assenta permitiam prevenir com antecipaço qualquer irregularidade e proceder ao respectivo concerto.

Comtudo exerceu-se uma constante vigilancia, diminuiu-se o regimen de velocidade dos carros, durante o periodo de execução do tunel, observando-se apenas alguma depressão na

calçada, que será brevemente corrigida, logo que se considere definitivamente consolidado o revestimento do tunel.

Por esta ocasião viu-se com agrado o estado de solidez com que estão executadas as obras da Companhia. No edificio das maquinas, situado no largo da Oliveira, nenhuma diferença se observou, conservando todo o maquinismo as suas posições relativas. Teria havido a registar um grande prejuizo para a empresa se no estabelecimento das maquinas houvesse a derrocada que a alguns passos de distancia se observou em edificações particulares recentemente construidas.

Pelo que respeita á linha do Lavra, pode considerar-se a falta de touradas como tendo concorrido para a deficiencia da receita.

Foi realmente uma coisa muito séria o que ha 40 anos aconteceu por efeito das obras do tunel. A terra daquela corcova de S. Roque começou a sentir-se irritada com a quella irreverencia do progresso e entrou de dar de si de forma tão indignada que os predios da Gloria se sentiram abalados nos seus fundamentos e alguns deram consigo no chão. Foi uma coisa muito séria e mais séria até do que pode parecer a quem leia o relatorio da Nova Companhia dos Ascensores Mecanicos. Não se tratava apenas do abalo dos predios mas principalmente do abalo das pessoas, o susto, o pavor, que enchia tantos espiritos, julgando-se na iminencia dum cataclismo que enchesse de ruinas e cadaveres toda a lombada que se estende do Rocio até Campolide. Nessa lombada vivia-se como muita gente vive nos tempos que seguem a um tremor de terra. No alarme, na expectativa do cataclismo.

E, no fim de contas, o tunel, 40 anos depois, continua bom graças a Deus, fazendo sem novidade o serviço que lhe foi destinado, embora ainda haja muita gente que nem por um decreto seria capaz de deixar de embarcar e desembarcar em Entre Campos ou Campolide.

A referencia do relatorio á linha do Lavra e á influencia que a falta de touradas exercia nas suas receitas, evoca-nos o entusiasmo das tardes de touros da velha Praça do Campo de Sant'Ana que então já fôra deitada abaixo e não pode deixar de ser com tristeza que nós fazemos o desagradavel confronto entre a alegria sã desses tempos e a apagada e vil tristeza dos tempos que correm.

A estação do Rossio

(Algumas notas relativas a esta estação)

O vestibulo que deita para o largo de Camões tem 44 metros de comprimento por 20^m,7 de largo.

A altura deste vestibulo é de 7^m,80.

O 2.º andar está 6^m,30 acima do primeiro.

As nove linhas são cobertas por um grande alpendre ou "marquise" de ferro e vidro que abrange uma largura de 60^m,57 e tem na maxima altura 21 metros.

Desde o começo da calçada do Carmo até á plataforma da estação ha uma diferença de nivel de 14 metros aproximadamente.

Não temos espaço para mais, porque se o tivessemos, fariamos transcrição mais larga para darmos aos leitores estas informações que bem vistas as coisas, são venerandas novidades, para a maior parte dos que nos lêem.

A EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

E A LIGAÇÃO LISBOA-SEVILHA

PELO ALGARVE

Por CARLOS D'ORNELLAS

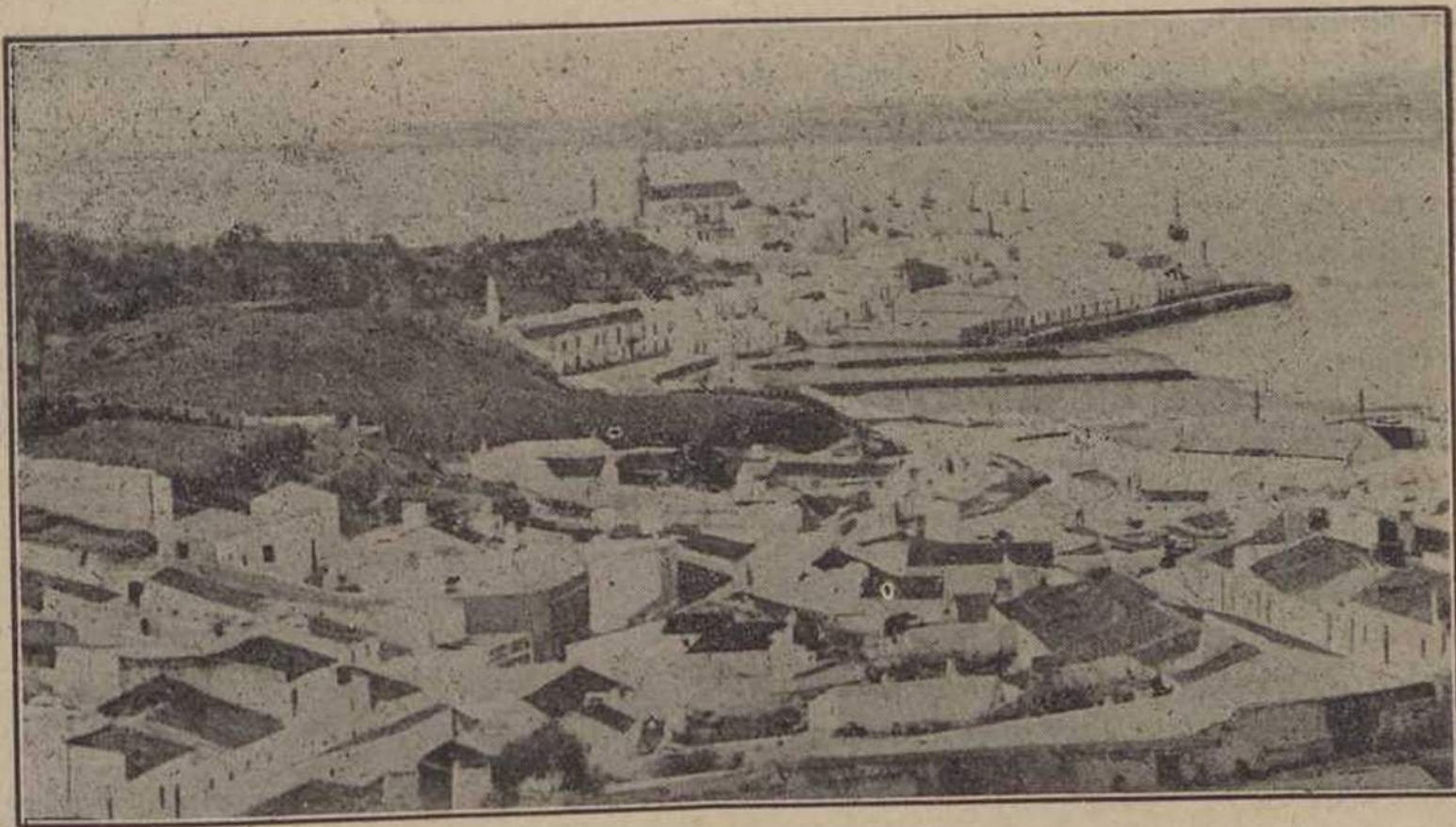
A INAUGURAÇÃO DA EXPOSIÇÃO IBERO-AMERICANA
A VISITA DE AFFONSO XIII-O CAMINHO DE FERRO
AYAMONTE-HUELVA.

ESTAMOS a meia duzia de dias da inauguração da Exposição Ibero-Americana que deve ter lugar em meados do proximo mês de março.

Não chegam os hoteis que ainda estão em construção, não chegam as casas particulares armadas em pensões, não chegam as pensões, nem chegarão

turo e beneficiará também o nosso país que bastante tem concorrido para o exito da Exposição.

Torna-se pois indispensavel e com a maior urgencia possivel fazer a ligação ferroviaria de Ayamonte-Huelva, grande melhoramento, que beneficiará extraordinariamente o turiste que, pasma em Ayamonte, ao vêr que tem que fazer o percurso de 62 quilometros em camion, o que sae deveras dispendioso e maçador, e para isso é necessario o acceleramento dos trabalhos de construção desse ramal,



AYAMONTE — Vista geral

mesmo as ruas que no inicio da exposição devem estar a abarrotar de povo.

Construíram-se habitações varias e magnificos hoteis entre estes o Hotel Afonso XIII que, segundo me consta é o maior e mais completo que existe em Espanha.

Sevilha está a dar os ultimos retoques nos seus monumentais pavilhões e aceleram-se todas as obras notando-se que realmente não passará do mês de março a inauguração do grande certame.

El-Rei D. Afonso XIII, far-se-há acompanhar do general Primo de Rivera e outros membros do Governo para a inauguração oficial.

Tudo está muito bem, tudo corre ás mil maravilhas, mas, para que á Espanha resulte um beneficio maior, superior ao que está calculado, deve a Nação vizinha abreviar, quanto possivel, a ligação com Portugal pelas fronteiras do Guadiana.

Então Sevilha abarrotará de turistas por todos os lados e assim desdobrará a sua propaganda comercial, melhores e resultados tirará para o fu-

iniçado, ha longos anos. Este trabalho póde, muito bem, ficar concluido em oito mezes ou ainda menos desde que haja boa vontade em abastecer de pessoal suficiente a brigada que esta actuando.

Feita a linha o percurso Lisboa-Sevilha pelo Algarve, fazia se em 10 horas e os turistas que por Portugal devem passar em grande numero, ficariam bem impressionados com a rapidês, comodidade da viagem e com a beleza do nosso Algarve.

Na linda cidade do Guadiana constitui-se uma comissão de iniciativa de que fazem parte os Srs. D. Rafael Peres, alcaide; D. Manuel Feu, presidente da Camara do Comercio; D. José Rodrigues, comandante do porto; D. Miguel Valdês, deputado provincial e D. José Blasquez Bores, director da Alfandega, comissão que está empregando toda a boa vontade na conclusão do ramal de Ayamonte-Huelva.

Ao governo portuguez cabe a construção de uma ponte-cais para embarque e desembarque de automoveis e bagagens, além de outros melhoramentos simples mas que devem ser feitos com rapidez.

O PORTO DE MAR DE S. MARTINHO DO PORTO E O SEU CAMINHO DE FERRO

Por JAYME GALLO

Capitão do Reg.^o de Cam.^o de Ferro



EM íntima colaboração, portos de mar e caminhos de ferro, constituem um importante problema de fomento nacional proficientemente tratado pelo nosso ilustre director.

Encontrando-se esse problema na tela da discussão, entendemos não dever deixar sem referencia especial S. Martinho do Porto, a linda e tranquila praia da linha de Oeste, possuidora dum magnifico porto de mar natural.

Foi este porto de mar, grandemente utilizado quando apenas possuia a cooperação da via ferrea elementar de tracção animal que servia a extensão de 40 quilometros entre S. Martinho do Porto e Pedra-nes (Marinha Grande) por Cela, Valado dos Frades e Martingança.

Pela seguinte estatística de 1888, pode avaliar-se da importancia do movimento marítimo e comercial deste porto de mar nessa epoca:

MOVIMENTO MARITIMO

ENTRADAS

Embarcações de commercio costeiros de alto mar	172
Arqueação — metros cubicos	11.642
Tripulação — homens.	1.101
Com carga de portos nacionaes	149
Em lastro de portos nacionaes	19
Com carga do estrangeiro	3
Em lastro do estrangeiro	3

SAHIDAS

Embarcações	171
Arqueação — metros cubicos	11.629
Tripulação — homens.	1.101
Carga para portos nacionaes	146
Para o estrangeiro	1
Lastro para portos nacionaes	23
Para o estrangeiro	1

MOVIMENTO COMERCIAL

IMPORTAÇÃO

Milho e creosota — quilos. 478.495

IMPORTAÇÃO POR CABOTAGEM

Milho, fava, farinha, algodão, enxofre, carvão de pedra, ferro, aço, madeiras, fazendas diversas — quilos. 8.336.520

EXPORTAÇÃO PARA O ESTRANGEIRO

Madeira — quilos. 130.000

EXPORTAÇÃO POR CABOTAGEM

Vinhos, aguas ardentes, frutas, resinas, breu, pez, agua raz, casca de carvalho, sobro e diversos — quilos 6.764.052

E' ocioso encarecer a grande importancia agricola, industrial, demografica e turistica, da região servida



S. Martinho do Porto—Vista parcial da vila pela linha ferrea de Oeste, que passa em S. Martinho do Porto.

Avultam nessa região a producção vinicola, a cultura florestal, as industrias vidreira e ceramica, o fabrico de cimentos e até a extracção de linhões.

Encontram-se assim nesta região grande parte dos productos que enviamos para o estrangeiro e para as

colonias, como são aqueles da industria vidreira de Pataias e Marinha Grande, os cimentos da importante fabrica de Maceira (Empresa dos Cimentos de Leiria), os vinhos de Runa, Torres Vedras e Bombarral, as madeiras e productos resinosos dos extensos pinhaes que vão desde Valado até Telhada, os carvões (linhites) do couto mineiro do Lena etc.

Explendidas praias como St.^a Cruz, Peniche, S. Martinho do Porto, Nazaré, S. Pedro de Muel e Vieira, valorisam tambem esta região, possuidora ainda dos mais belos monumentos nacionaes, como são os de Batalha e Alcobaça e os castelos de Obidos e Leiria, de visita obrigatoria para o turismo.

Veja-se a população dos seus principaes concelhos:

Torres Vedras.	41.900 habitantes
Cadaval.	12.600 »
Bombarral.	11 200 »
Peniche.	12.600 »
Obidos.	9.600 »
Caldas da Rainha.	25.000 »
Rio Maior.	13.600 »
Alcobaça.	34.300 »
Nazaré.	10.300 »
Batalha.	8.400 »
Porto de Mós.	14.400 »
Marinha Grande.	10 500 »
Leiria.	50.400 »

E' intuitivo que a uma região tão importante sob todos os pontos de vista, deveria ser utilissimo um

porto de mar como S. Martinho do Porto, servido por um caminho de ferro em excelentes condições, como é a linha de Oeste em que circulam as mais potentes locomotivas.

Dizem os entendidos que S. Martinho do Porto, constitue um magnifico refugio maritimo, com seu perimetro de cinco quilometros e sua barra de 200 metros de largura, sujeita apenas a insignificantes aco-reamentos de areia, que simples dragagens fazem desaparecer.

Contudo sucede estar esse privilegiado recanto da costa portuguesa, completamente abandonado como riqueza nacional, vivendo S. Martinho do Porto apenas do amparo que lhe oferece uma colonia balnear que todos os anos se acolhe ao seu clima saluberrimo.

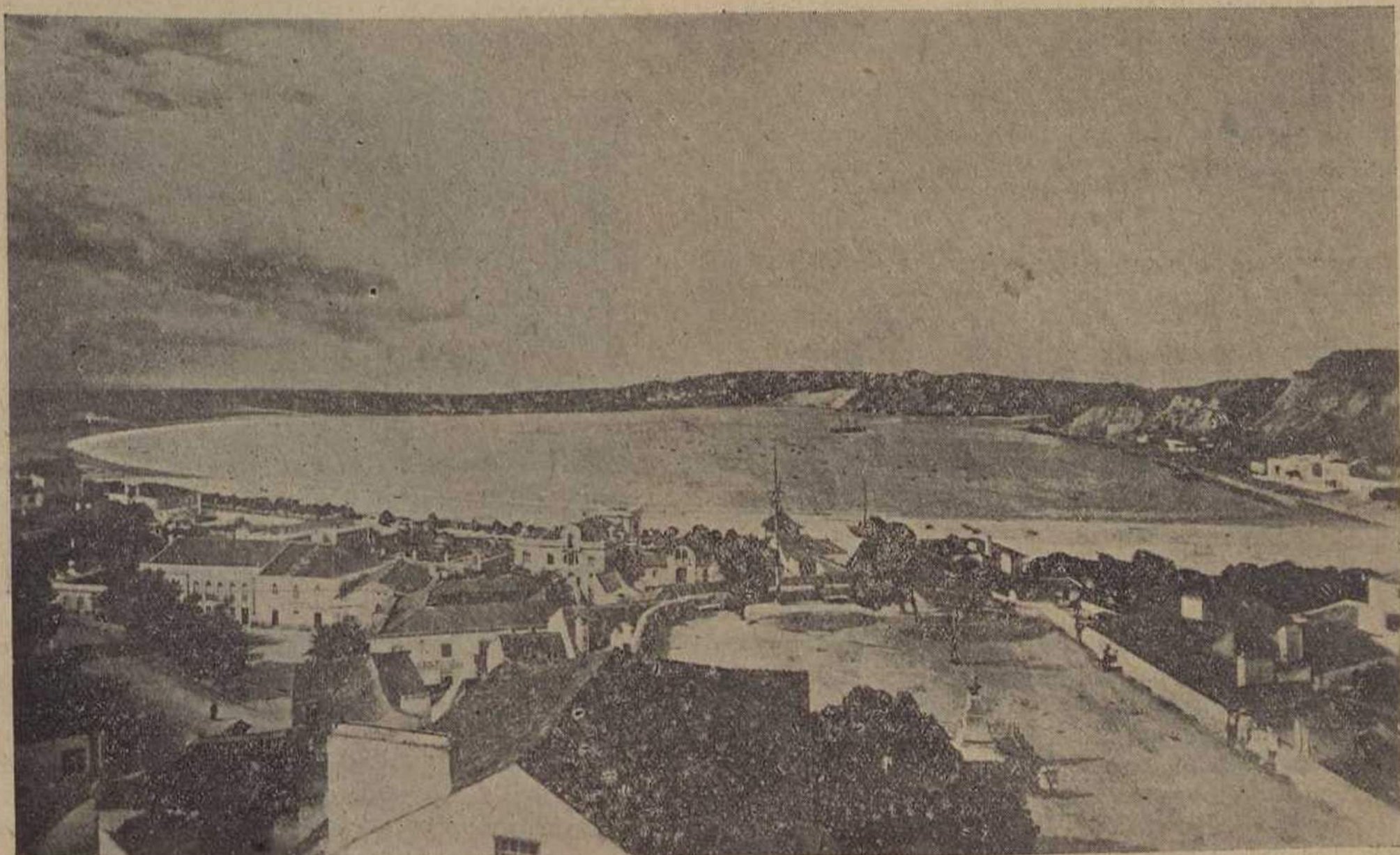
Sabemos que ha alguns projectos tendentes a tornar S. Martinho do Porto, apto para satisfazer as exigencias da importante região em que existe.

A mais importante medida seria, porem, sem duvida, a nomeação da Junta Autonoma do seu porto, á qual tem que ser confiado o estudo dum programa de trabalhos e melhoramentos que se impõem.

S. Martinho do Porto, outrora tão bem aproveitado como excelente porto de mar natural que é, não deve estar abandonado agora que se procura aproveitar energias locais e despertar iniciativas.

S. Martinho do Porto tem condições para progredir acompanhando o grande movimento benéfico que agora vae por todo o Paiz.

S. Martinho do Porto pode e deve ser um centro de actividade regional dotado de recursos proprios.



S. MARTINHO DO PORTO — Vista geral do seu porto de mar

TIPOS CURIOSOS

ISMAEL FREDERICO DA SILVEIRA,
CARREGADOR NA ESTAÇÃO DE AL-
FARELOS E SACRISTÃO DA FRE-
GUEZIA DE GRANJA D'ULMEIRO :

Novembro, 1928.

A vida do homem — e não é preciso para isso que seja muito longa — está atravancada de horas que se perderam. Em todos os aspectos da vida. Quer no seu aspecto puramente material, quer no seu mais alto aspecto espiritual. E não ha maneira de as encontrar. Perderam-se. Estão perdidas para sempre. E, quando penso em todas essas horas perdidas — e, pelas que eu perdi, calculo as que os outros terão perdido — quedo-me a imaginar o que seria hoje a humanidade se todas essas horas se não houvessem perdido, se todas elas houvessem sido empregadas utilmente, o grau altissimo de perfeição moral que se teria atingido, o grau altissimo de progresso material que estaríamos gosando.

Assim, olhando para traz e vendo todas essas horas erguidas como cruces num vasto necroterio de arrependimento, olhando para a frente e pondo já na nossa imaginação o numero de horas que iremos perder de futuro não pode deixar de entrar no nosso espirito, como um espesso nevoeiro, pesado, opressivo, que nos enche de tristeza. E' desses nevoeiros que no campo espiritual rompem, muitas vezes, como alvoradas esplendidas, as conversões. Mas, no campo material, raras vezes surgirá, desse nevoeiro, outra coisa que não seja um desanimo maior, uma maior tristeza, uma mais enregelante impressão de impoder.

Abissus abissum invocat.

Eu penso que um dos objectivos principais da educação, devia ser o de fixar nos espiritos, — o que só pode conseguir-se por uma acção paciente e demorada — a preocupação de utilizar de forma util todo o tempo.

Mas, para filosofia já basta, restando-me dizer, para fêcho deste introito, que estas considerações as fiz eu para comigo, posto em face do problema da utilização que havia de dar a 3 horas que me vi forçado a passar numa estação da linha do norte.

Tinha ido á Figueira da Foz. Nunca ali tinha ido em tempo invernos. De verão conhecia eu de ha muito a cidade, como a mais peninsular das terras de Portugal, com o seu Casino Peninsular, a sua Fotografia Peninsular, as suas mercearias Peninsulares e os muitos outros estabelecimentos taboletados de peninsularismo, na mais comovente das afirmações dessa afeição tradicional dos portugueses pelos hespanhois; embora, muitos patriotas exaltados, por vezes se atrevam a pô-la em duvida, sobretudo neste findar de mez em que já se estão erguendo o coreto e os quatro mastros com bandeiras que hão de servir mais uma vez, este ano, para afirmar, na Praça dos Restauradores, a acção da Sociedade Patriotica 1.º de Dezembro.

Pois, de verão, a Figueira da Foz é a terra mais peninsular de Portugal, mas, no tempo invernos, como o daquelle dia que lá passei com a chuva de cima a juntar-se á lama de baixo atravez a borraceira que vem do mar, a Figueira da Foz, com o seu Fernandes Tomaz de bronze, em geito de indignação contra a marezia e o vento que lhe levanta a aba da sobreca-saca, com os varios aspectos da sua vida provinciana na qual apenas alguns *papos-secos* indigenas põem audaciosamente a mancha um tanto amarrotada do figurino moderno, a Figueira da Foz — ia dizendo — já não me dá a impressão duma terra

peninsular; dá-me a impressão duma terra submarina, á qual nem faltam pelas esquinas os reclusos da *Shering* ao *Atophan* que é, como se sabe, eficaz no tratamento do reumatismo. E vai de graça este reclamo.

De manhã, no primeiro comboio, sahi da Figueira com o proposito de ir até Coimbra. Reconhecida, porem, a desnecessidade de ir lá, quedei-me em Alfarelos.

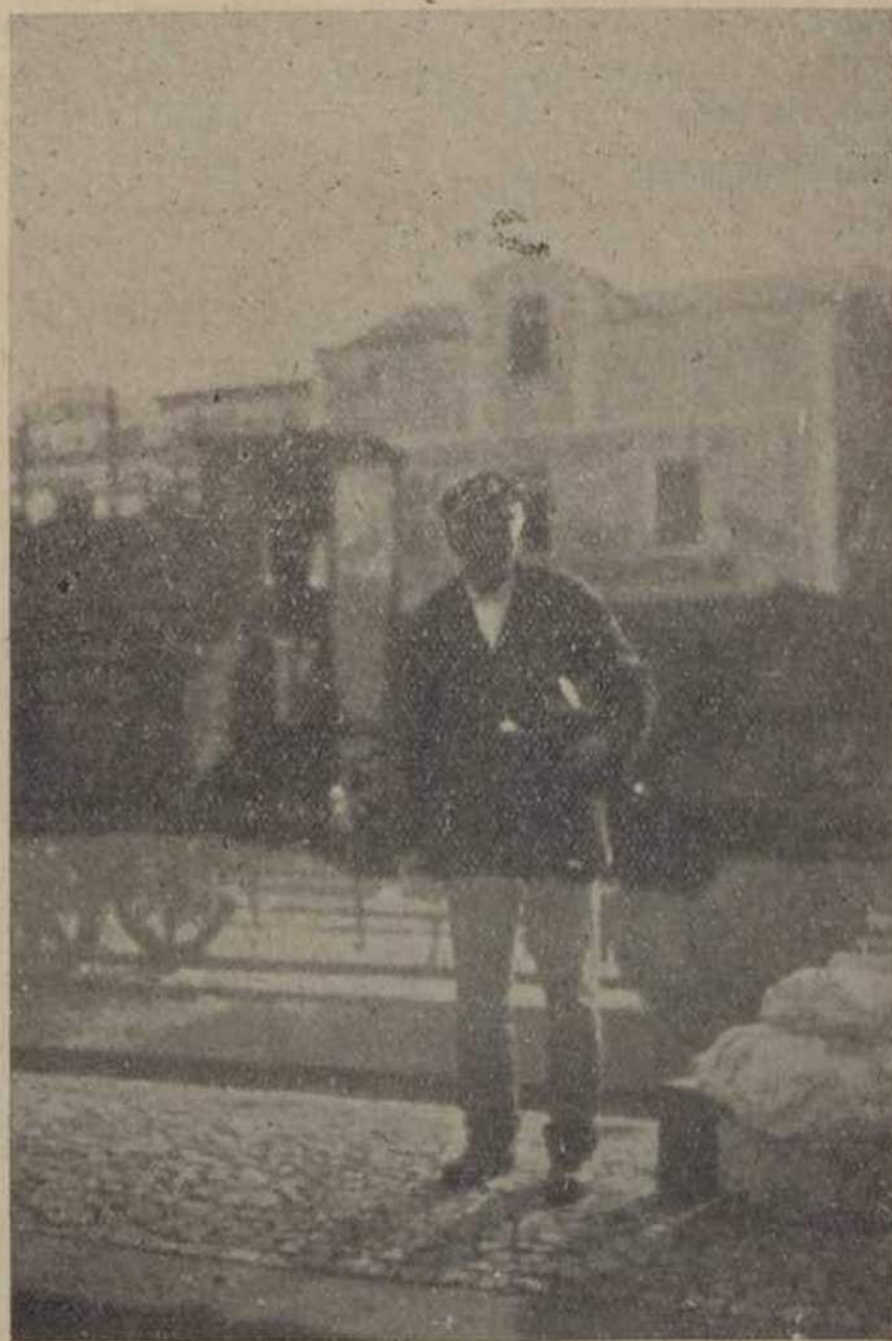
*

Alfarelos. 3 horas de espera. E foi bem feito, porque se tivesse vindo no comboio que devia ter tomado, teria dormido o suficiente e não esperaria mais do que alguns poucos minutos pelo *rapido*.

Emfim, o mal estava feito e eu comecei pensando na maneira de aproveitar essas três horas para as não deixar juntarem-se ás tantas outras que eu — como de resto toda a gente tenho deixado, *como cruces num vasto necroterio de arrependimento*, no já longo caminho percorrido da minha vida.

Procurei informações a respeito da maneira por que poderia utilizar essas horas e deu-m'as uma empregada do *bufette*.

Conseguindo vencer a sua mouquidão, alcancei dela, juntamente com a promessa dum esplendido almoço por 12 escu-



dos d'ahi a duas horas, as mais encomiasticas referencias á Granja d'Ulmeiro, freguezia importante, a dez minutos de caminho, freguezia tão importante que até naquelle dia lá havia missa...

Puz pés a caminho saltando de pedra em pedra por sobre um verdadeiro abismo de lama e, depois de ter visto que não havia por ali nada que vêr, entrei na igreja — uma igreja velha, com o triste aspecto que teem as casas abandonadas.

Num dos altares, um padre gordo, acolitado por um velho magro, vai rezando a missa, pausadamente, dizendo com cla-

reza, ua sna voz cheia. o latim ritual, que vai resoando pelo vazio do templo, onde apenas 3 mulheres descalças, de luto, assistem de obrigação ao sufrágio. E eu sinto da parte dessas 3 mulheres e do sacerdote e do sacristão a surpresa, a curiosidade que lhes desperta a minha presença e essa surpresa e essa curiosidade sinto-a mais ainda ao sair e ao deparar cá fora com o sacristão e mais essas mulheres e outras mais que ali estavam para ver em plena luz, fora da penumbra do templo, esse sujeito de impermeável e maquina fotografica que ali apparecera, sem se saber quem era nem de onde tinha vindo.

E, quando, pouco depois, me encontrava na *gare*, já com o almoço ingerido, eis que vejo, em frente de mim, o sacristão olhando-me ainda com aquele ar de surpresa e curiosidade que, em frente de um homem que vai á missa, devem sentir os sacristões das igrejas onde só ha missa de quinze em quinze dias, para ser ouvida por 3 mulheres descalças e de luto.

E o que eu achei mais interessante foi o vêr que o homem estava coberto com um *bonnet* de empregado da Companhia.

Achei graça e entabolei conversa com ele. E ele, com um ar cansado, cheio de bondade e de simpleza, foi contando a sua vida e declinando o seu nome, idade e profissão. 77 anos de idade. Hoje vai a caminho dos 78 se os não atingiu já. 30 anos de serviço como carregador da Companhia. Por crença, por habito, e tambem um pouquinho por interesse. sacristão da freguezia.

Mais por habito, e por crença tambem, porque ele explicou-me que o cargo de sacristão lhe dá dez escudos por semestre. E' verdade que ha a contar com as *gágeas*, as gorgetas que sempre vêm dos batizados, dos casamentos, dos enterros, mas tudo isso deve dar bem pouco ali, naquela freguezia onde ha missa de quinze em quinze dias, rezada unicamente para 3 mulheres descalças e trajando luto.

E quando lhe perguntei e ele me declinou o nome, eu senti no silabar da declinação alguma coisa de heraldico, de historico, de solene, a evocar a figura grande de Augusto Rosa gritando-nos:

Eu sou D. Cesar de Bazan.

Ele, o velho carregador, sacristão da freguezia, disse-me:

Eu chamo-me Ismael Frederico da Silveira!

Pareceu-me que a estatura do velho se tornava maior, mais erecta, como tocada pelo espevitar duma chama atavica de velhos heroismos. Pareceu-me que o seu olhar amortecido se reacendia na consciencia duma herança de glorias, cuja responsabilidade ele sentisse ao simples evocar do nome imponente.

Contou-me em breves palavras que seu pai viera para ali engeitado por um fidalgo, um morgado das Beiras, e que, de seu pai, ele recebera apenas o nome glorioso; e logo o olhar vol-

tou a amortecer-se e a estatura voltou a alcachinar-se, e já não era o herdeiro, posto á margem, dum nome glorioso, que eu tinha em frente de mim.

Era apenas o empregado ferroviario, de situação precaria, carregado de anos e de apreensões, receioso de se vêr dum dia para o outro desprovido de recursos.

Animei-o o melhor que me foi possivel com a afirmação de que a C. P. certamente o não deixaria morrer á mingua e, enquanto ele se preparava para pôr no *rapido* a bagagem dumas senhoras estrangeiras, tiro uma fotografia detestavel.

E, no comboio, a caminho de Lisboa, enquanto vou lançando ao papel as ligeiras notas que colherei, tenho nos ouvidos a resonancia heroica daquele nome fidalgo e tenho no espirito a amargura das apreensões daquele velho que ficara na *gare* a olhar o comboio em que seguia aquele *sujeito* que lançara os seus 78 anos num abismo de curiosidade, porque assistira á missa, porque o interrogara a respeito da sua vida e porque lhe tirara o retrato, sem que ele soubesse para que seria tudo isso.

TACITUS



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

VENDA DE MATERIAL ELECTRICO

Recebem-se propostas até ao dia 15 de Fevereiro, para a compra do material electrico absolutamente novo, abaixo designado, na Direcção da Exploração desta Companhia em Figueira da Foz, onde o mesmo poderá ser examinado:

2 motores electricos, blindados, de corrente continua, com excitação em série com as seguintes carateristicas:

Volts-220-Ampers, 33,8-HP 6/8 Rotações por minuto, 610.

2 controllers para arranque, inversão de marcha e regulares velocidades.

2 resistencias para os mesmos.

As propostas deverão indicar o preço oferecido, tomando o material na Estação da Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 24 de Janeiro de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches

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

UM INCIDENTE COM O SINDICATO DOS PROFISSIONAIS DA IMPRENSA

Numa das ultimas sessões do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa para a continuação da leitura e aprovação do relatório da Direcção e Conselho Fiscal e revalidação das carteiras de profissionais, fui informado, particularmente, de que a minha carteira, concedida em 1925 e renovada nos anos seguintes, não me tinha sido renovada para o corrente ano e por esse motivo, e não me sendo possível assistir á reunião da assembleia geral por residir fóra de Lisboa, enviei ao sr. Presidente da Assembleia Geral ou Secretario do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa o seguinte officio:

*Ex.^{mo} Sr. Presidente
da Assembleia Geral*

Tendo-me sido comunicado que não tinha sido revalidada a minha carteira de jornalista, venho apresentar a V. Ex.^a o meu protesto contra esse facto. Ignoro as razões em que se baseiou a Assembleia Geral para tomar essa deliberação mas permito-me afirmar a minha convicção de que só poderia ter sido tomada por erro de informação, visto que eu pertencia á redacção do «Correio da Manhã» não me parecendo que o facto de um jornal ter interrompido a sua publicação prive da qualidade de jornalistas os que nele colaborem, sendo, além disso, certo, como V. Ex.^a provavelmente não ignora, que continuo a exercer a minha profissão de jornalista na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e na «Revista Insular e de Turismo», de que sou director.

Levando ao conhecimento dessa assembleia o meu protesto e aguardando que sobre ele seja tomada uma resolução favorável aos meus direitos,

Subscrevo-me com toda a consideração.

*At.^{to} Ven.^{dor}
(Assignado) Carlos d'Ornellas*

Mas resolvi á ultima hora perder o comboio e assistir ao principio da sessão.

Vinte e dois socios estavam presentes e abriu a sessão o sr. Lamas, presidente, secretariado por dois socios do sindicato.

Lido e discutido o resto do relatório, que foi aprovado, passou-se á segunda parte da ordem de trabalhos que foi a revalidação das carteiras.

Pedi para em caso urgente ser lido o meu officio

que foi discutido tendo pedido a palavra os srs. Silva e Costa, Tomé Vieira, Batista Diniz e Moraes de Carvalho.

O sr. Tomé Vieira, como membro da comissão da revalidação das carteiras, *por informação* entendeu que a minha carteira não devia ser revalidada.

O sr. Silva e Costa, com a sua superior intelligencia, capacitou-se de que a carteira me não era necessaria pois a *G. dos C. F.* e a *Revista Insular e de Turismo* não eram diarios, etc., etc., etc.

O sr. Moraes de Carvalho entende que em virtude de eu estar nas mesmas condições do sr. Jaime Lança, a quem foi concedida a carteira, tambem me devia ser concedida.

O sr. Tomé Vieira diz ter sido esse o *primeiro erro da Comissão* para a revalidação das carteiras.

Usando da palavra pela ultima vez declarei não querer que para me ser concedida a carteira de profissional, tivesse que se invocar e manter o *erro* a que a deve o sr. Jaime Lança e que, por isso, dispensava a concessão da carteira e pedia a demissão de socio do Sindicato.

O que se passou depois não interessa e sómente transcreverei os novos officios que enviei ao Sindicato e á sua Caixa de Previdencia.

*Ex.^{mos} Srs. Presidente ou Secretario
do Sindicato dos P. I. L.*

Em virtude de V. Ex.^{as} não considerarem a minha acção jornalística na Gazeta dos Caminhos de Ferro e na Revista Insular e de Turismo como acção que me dê direito á carteira profissional, rogo a V. Ex.^{as} o favor de me eliminarem de socio dessa instituição.

*Ex.^{mos} Srs. Presidente ou Secretario
da Caixa de Previdencia do Sindicato
dos Profissionais da Imprensa de Lisboa*

Sr. Presidente. Em virtude do Sindicato dos Profissionais da Imprensa não considerar a minha acção jornalística na Gazeta dos Caminhos de Ferro e na Revista Insular e de Turismo como acção que me dê direito á carteira de profissional, pedi em data de hoje a minha eliminação de socio daquela instituição.

Esta minha resolução obriga-me a uma outra que é a de pedir tambem a V. Ex.^a a minha eliminação de Socio da Caixa de Previdencia.

Com muita consideração

*At.^{to} Ven.^{dor}
(Assignado) Carlos d'Ornellas*

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Vamos resumir o elucidativo relatório do nosso amigo e distinto colaborador o Sr. engenheiro Pinto Teixeira ácerca do movimento-receitas do porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques no trimestre de julho a setembro de 1928:

Porto e Caminhos de Ferro	SETEMBRO		3.º TRIMESTRE 1928	
	Receita (L.)	Diferença para 1927	Receita (L.)	Diferença para 1927
Receitas totaes . . .	77.971	+ 4.692	238.964	+ 27.745
Despesas	86.690	- 2.330	222.440	+ 8.686
Receita bruta	61.583	+ 11.307	161.525	+ 12.307
Numero de passagens .	25.998	- 3.310	79.787	- 4.289
Logares oferecidos . .	41.838			
» utilizados	23.511			
Receita (L.)	5.154	- 139	15.174	- 319
Mercadorias (Tonel.) .	64.267	+ 19.320	167.935	+ 27.191
Receitas (L.)	33.517	+ 4.606	92.671	+ 5.237

Estas cifras não compreendem o carvão.

Nos passageiros de Setembro estão incluídos 748 da linha de Gaza, 1.739 da de Marracuene, 9.187 de Fátima para o Transvaal.

D) GROSSA MERCADORIA E TONELADAS MILHAS

Os números seguintes indicam a tonelagem total transportada durante o mês de Setembro e o correspondente número de toneladas liquidas milhas:

Mercadorias, excepto mine- rio e carvão	Ton. 59.167	ton. milhas
Minério, excepto carvão .	Ton. 5.080	279.400 ton. milhas
Carvão (incluindo 4.464 ton. para C. F. L. M.) . . .	Ton. 64.578	3551.790 ton. milhas
Total	Ton. 128.825	

Gado 991 cabeças.

No mês de Setembro de 1927 o total transportado foi de 69.599 toneladas (excluindo o carvão para o C. F. L. M.). Houve portanto um aumento (excluindo o carvão para o C. F. L. M.) de 59.226 toneladas.

Durante o primeiro trimestre do ano corrente, a distribuição da tonelagem de grossa mercadoria é a seguinte:

Mercadorias (excepto mine- rio e carvão)	Ton. 152.361	ton. milhas
Minério (excepto carvão) .	Ton. 15.554	855.470 ton. milhas
Carvão (excluindo 9.094 ton. para C. F. L. M.) . . .	Ton. 170.892	9599.060 ton. milhas
Total	338.807	

Gado 2.967 cabeças.

Comparando com o primeiro trimestre de 1927, verifica-se que houve um aumento de tonelagem transportada (excluindo o carvão para o C. F. L. M.) de 42.997 toneladas, sobretudo

proveniente do carvão que se transportou mais 16.816 toneladas.

Quanto ao gado, no mesmo intervalo de tempo transportaram-se mais 524 cabeças.

E) TRAFEGO DE CARVÃO — O carvão para bunkers e exportação transportado, atingiu a quantidade de 56.209 toneladas no mês de Setembro para consumo no C. F. L. M. 4.464 toneladas e para consumo local 3.905 toneladas. O total foi de 64.578 toneladas, mais 15.482 toneladas, não considerando o consumo pelo C. F. L. M., do que o total no mez de Setembro de 1927.

No trimestre o tráfego de carvão foi de 161.798 toneladas, não incluindo o consumido pelo Caminho de Ferro, ou seja mais 16.816 toneladas do que em igual período do ano anterior. A totalidade de carvão para bunkers e exportação no primeiro trimestre do corrente ano transportada, foi a de 153.587 toneladas ou seja mais 17.237 toneladas que no mesmo período do ano anterior. O carvão para consumo local aumentou neste trimestre em relação a igual trimestre do ano anterior 2.579 toneladas.

A receita produzida pelo transporte de carvão foi de £ 6.301 no mez de Setembro findo, mais £ 803 do que igual mez do ano findo. Durante o trimestre a receita cobrada foi de £ 17.558, mais £ 1.934, do que em igual período do ano findo.

F) TRAFEGO DE FRUCTA, MILHO, FARINHA, VEGETAIS E ASSUCAR — Da União foi transportado para Lourenço Marques, pelo caminho de ferro, fructa, milho, farinha, vegetais, etc. 700 toneladas durante o mez de Setembro, tendo sido 686 toneladas de farinha de milho. De Lourenço Marques para a União foram transportadas 1.67. toneladas de assucar e 686 toneladas de fructa.

Durante o primeiro trimestre do ano corrente, foi transportado da União para Lourenço Marques 3.192 toneladas de fructa fresca, vegetais, farinha de milho e de Lourenço Marques para a União 2.037 toneladas de fructa fresca e 3.536 toneladas de assucar.

G) DESCRIMINAÇÃO PELAS DIFERENTES LINHAS

1) Comboios de passageiros e mercadorias

Linha de Ressano Garcia; extensão 55 milhas. 21.979 trens milhas; mercadorias transportadas 121.687 toneladas; passageiros transportados 17.987.

Linha da Swazilandia; extensão 43 milhas. 3.010 trens milhas; mercadorias transportadas 254 toneladas; passageiros transportados 1.786.

Linha de Xinavane; extensão 89 milhas. 7.298 trens milhas; mercadorias transportadas 1.264 toneladas; passageiros transportados 3.738.

Linha de Marracuene; extensão 22 milhas. 968 trens milhas; mercadorias transportadas 485 toneladas; passageiros transportados 1739.

Linha de Gaza; extensão 56 milhas. 1.232 trens milhas; mercadorias transportadas 549 toneladas; passageiros transportados 748.

2) Gado transportado

Linha de Ressano Garcia . . .	250 cabeças	Receita £ 22
Linha da Swazilandia	137 cabeças	Receita £ 15
Linha de Xinavane	604 cabeças	Receita £ 109
Soma	991	£ 146

3) Receitas distribuídas pelas diferentes linhas

Ressano Garcia	£ 43.790
Swazilândia	£ 357
Xinavane	£ 2.006
Marracuene	£ 420
Gaza	£ 565
	£ 47.118

Durante o primeiro trimestre de 1928-1929 os dados estatísticos atrás referidos dão o seguinte:

a) Comboios de passageiros e mercadorias

Linha de Ressano Garcia: trens milhas 59.365; mercadorias transportadas 322.285 toneladas; passageiros transportados 56.944.

Linha da Swazilândia: trens milhas 9.238; mercadorias transportadas 1.075 toneladas; passageiros transportados 4.644.

Linha de Xinavane: trens milhas 19.113; mercadorias transportadas 3.010 toneladas; passageiros transportados 9.381.

Linha de Marracuene: trens milhas 3.603; mercadorias transportadas 1.656 toneladas; passageiros transportados 5.433.

Linha de Gaza: trens milhas 2.768; mercadorias transportadas 1.874 toneladas; passageiros transportados 2.735.

Total na rede: 94.187 trens milhas; 329.900 toneladas de mercadorias e 79.587 passageiros.

b) Gado transportado

Ressano Garcia	961 cabeças	Receita £ 79
Swazilândia	577 cabeças	Receita £ 66
Xinavane	1429 cabeças	Receita £ 243
Total	2967 cabeças	Receita £ 388

c) Receitas pelas diferentes linhas

Linha de Ressano Garcia	£ 121.941
Linha da Swazilândia	£ 1.082
Linha de Xinavane	£ 4.880
Linha de Marracuene	£ 1.390
Linha de Gaza	£ 1.994
Total	£ 131.228

SERVIÇO DO PORTO

	Setembro 1928	Diferença para 1927	3.º trimest. 1928	Diferença para 1927
Receitas (L.)	14.465	+ 6.821	30.037	+ 5.809
Vapores entrados	68	+ 4	198	5
» ao largo	3		5	
Tonelagem	354.576	+ 27.464	1.019.615	+ 56.756
Numero de passageiros embarcados	2.455	+ 152	7.905	+ 748
Numero de passageiros desembarcados	3.127	- 1693	9.032	- 5.671
Tonelagem carregada	9.962	- 1645	29.717	+ 2.017
» descarregada (excepto carvão)	34.124	+ 692	97.531	- 4.859
Carvão para bunkers	26.485	+ 18.819	77.975	+ 14.308
» » exportação	26.787		70.492	

I) SERVIÇO DE CAMIONAGEM AUTOMÓVEL — Estão-se aguardando as negociações entre os governos da Província e da Swazilândia sobre o estabelecimento deste serviço.

J) FRIGORÍFICO PARA FRUTAS — Está aberto concurso para o estabelecimento da instalação completa até 31 de Janeiro.

K) AQUISIÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE — Está sendo negociado com a Administração dos S. A. R. a venda de 50 vagões de 40 toneladas e de 6 carruagens de passageiros

do tipo Standard usado nos S. A. R., devendo este material estar em serviço antes do mez de Junho proximo.

L) OBRAS — Durante o primeiro trimestre do ano economico corrente, dispendeu-se em varias obras de conservação do Porto cerca de £ 2.820. Em obras novas entre as quais sobresaem as novas instalações da estação da Moamba e as variantes da linha de Xinavane, e os edificios para o posto de fumigação, do posto de desinfecção, a ampliação do deposito de maquinas de Lourenço Marques, e a cocheira de carruagens nesta cidade, gastou-se nas linhas ferreas cerca de £ 4.590 e nas instalações do Porto cerca de £ 6.525, ou seja um total de £ 8.250 em obras de conservação e £ 11.115 em novas obras e edificios.

M) OFICINAS — Durante os três primeiros meses do ano economico de 1927-1928 o trabalho executado nas oficinas do material circulante permitiu reduzir a percentagem de locomotivas e vagões retidos por necessitarem de reparação, de 13,9 a 10,1 para as primeiras e de 23,2 a 22,3 para as segundas percentagens que desde a greve de 1925 se tem conservado bastante elevadas, embora reduzindo-se sucessivamente.

N) SERVIÇO TELEGRÁFICO — Foi bem intenso o serviço telegrafico feito atravez das estações de caminho de ferro da rede, para fins particulares ou officiais extranhos aos C. F. L. M.

Durante os três meses do ano findo em Setembro foram transmitidos 1.787 telegramas com 8.118 palavras, não contando os telegramas de serviço do Caminho de Ferro; daquele numero 1.348 eram telegramas particulares e 439 officiais.

O) CAMBIO DE MATERIAL COM OS S. A. R. — Durante os três primeiros meses do ano economico corrente, foram recebidos dos S. A. R. 5.969 vagões, dos quais 561 eram dos C. F. L. M. e entregues 5.965 dos quais 604 eram do C. F. L. M., equivalendo-se a tonelage entregue e recebida com pouca diferença. Daquela material foram arrastados vãos para os S. A. R. 1.302 vagões com uma capacidade aproximada de 46.000 toneladas.

P) PESSOAL — Durante o mês de Setembro estiveram em serviço da Direcção 3.492 empregados, sendo europeus ou assimilados 866 e indigenas 1.877. Deste pessoal é permanente 380, todo o restante é eventual. A média de empregados durante o primeiro trimestre foi de cerca de 3.567.

A despesa com o pessoal durante o mês de Setembro foi de £ 29.484 e durante o trimestre £ 66.896, o que atingiu cerca de 36 % das receitas realizadas brutas, e cerca de 63 % das receitas do trafego no mesmo periodo.

Q) ESTADO SANITARIO — Durante o primeiro trimestre do corrente ano economico, estiveram doentes impedidos de trabalhar, 184 agentes, representando uma perda de 1.237 dias de trabalho, que a Administração pagou. Naquela numero apenas se contam 11 agentes impossibilitados por acidente de trabalho, com uma perda de 87 dias de trabalho.

A causa principal da doença é o impaludismo, vindo em seguida a gripe.

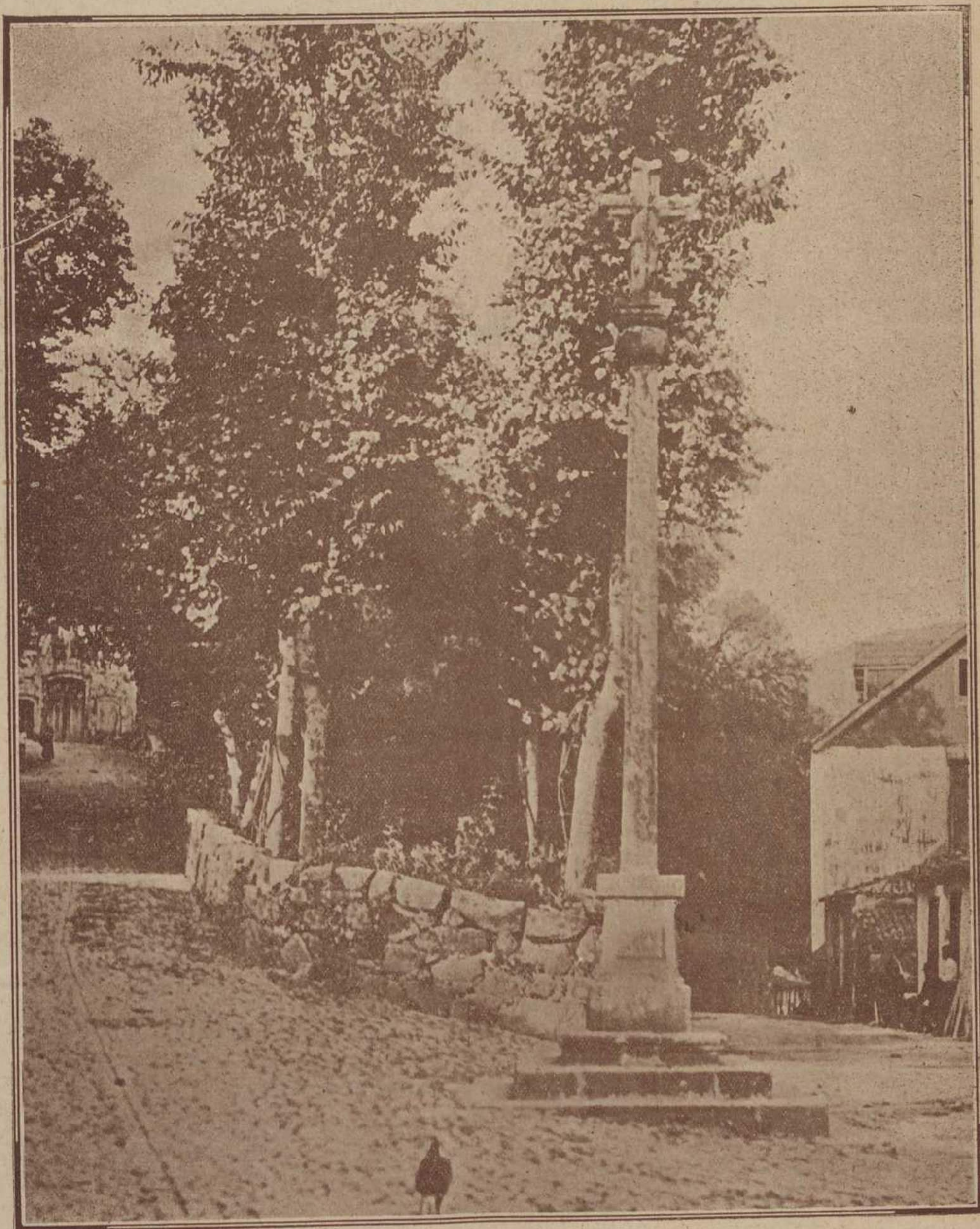
Lourenço Marques, 30 de Novembro de 1928.

O Engenheiro Director,
PINTO TEIREIRA



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.



PORTUGAL — Cruzeiro de Caldelas
(Minho)