

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA 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 pagina Cruzeiro de Caldelas (Minho) — O I Congresso dos Combatentes da Grande Guerra, pelo capitão JAYME GALLO. — Vicissitudes da legislação ferroviaria, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Ha quarenta anos. — A ultima palavra em expressos de luxo. O «New Blue Train» Calais-Mediterraneo. — Tipos Curiosos, por TACITUS. — Revista Insular e de Turismo. — O serviço de alguns combóios da linha do Norte vai ser transferido para a estação de Santa Apolonia. — Notas e Comentarios, por TACITUS. — Em Espanha, o seguro obrigatorio ferroviario. — A Exposição de Sevilha, por REBELO DE BETTENCOURT. — Linhas portuguesas. — Linhas estrangeiras. — Os aperfeiçoamentos da Gazeta dos C.^{os} de Ferro. — Ainda o conflicto com o Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa. — Vidé nas pág. 63 e seg. os anuncios da Comp. dos C.^{os} de Ferro Portugueses, Comp. Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, Comp. dos C.^{os} de Ferro do Norte de Portugal. — ANEXOS NESTE NUMERO: Comp. dos C.^{os} de Ferro Portugueses — Servico combinado com a Auto Empresa de Transportes, Ltd. (Lourinhã) — Tarifa de Camionagem, em vigor desde 10 de Fevereiro de 1929 — Transportes entre a estação de Outeiro da Cabeça e as povoações de Campelos, Miragaia e Lourinhã

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

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

O I CONGRESSO DOS COMBATENTES DA GRANDE GUERRA

Conta a Liga dos Combatentes da Grande Guerra no número dos seus associados, muitos ferroviários que são nossos leitores.

Por isso e, porque a Liga é uma instituição que bem merece a consideração de todos os bons patriotas, entendemos que não deve passar sem referência na nossa Gazeta o I Congresso dos Combatentes da Grande Guerra que, se está organisando para ter lugar em Lisboa no proximo mês de Março.

Essa já forte organização que é a Liga dos Combatentes com os seus 30.000 associados, procura assegurar uma justa consideração pelos que correram o risco de selar com o seu sangue as tradições gloriosas de oito séculos.

Portugal que, tem tido um louvavel culto pelos seus mortos da Grande Guerra, tem tambem de «cuidar dos vivos» seus sobreviventes da obra formidavel de ferro e de fogo em que fez entrar uns e outros para prestigio do seu nome no concerto das nações.

Como acontece nos outros países que entraram no grande conflicto mundial, e, especialmente em França e na Italia, deve a Liga dos Combatentes dispor de uma acção moral e material suficientemente proveitosa à sua ideia de bem servir a Patria e manter aquela solidariedade entre os combatentes que bem se sabe, foi nos campos de batalha uma esplendida creadora de energias.

Existe a miseria em lares de alguns antigos combatentes, o que não é admissivel, pois os combatentes servindo o paiz e sacrificando-se por ele na guerra, adquiriram direitos que a Patria triunfante deve não esquecer. É forçoso reconhecer que, cimentando a independencia que a intervenção na Grande Guerra nos assegurou, os combatentes deram uma nova demonstração da vitalidade da raça luzitana.

A sua Liga mantendo um espirito colectivo de intransigente e leal patriotismo serve com honra o paiz.

Como já veiu a publico o 1.º Congresso dos Combatentes versará:

- 1) Leis de protecção aos combatentes,
 - a) logares publicos; b) assistencia médica; c) casas baratas; d) colonisação no continente e no ultramar; e) credito agricola; f) educação e protecção dos filhos.
- 2) Direitos dos mutilados e invalidos.
 - a) pensões; b) assistencia médica; c) educação profissional e aparelhagem; d) constituição das juntas médicas.
- 3) protecção às viúvas e orfãos.
- 4) Organisação da assistencia oficial às vitimas da guerra.
- 5) Relações da Liga com o estrangeiro.

Tem o Congresso um programa nobre pugnando pelos direitos dos que se sacrificaram pelo ideal sagrado da Patria nessa guerra monstruosa e formidavel que tão grande jámais se viu no mundo.

Capitão JAYME GALLO

VICISSITUDES DA LEGISLAÇÃO FERROVIARIA

Por J. FERNANDO DE SOUZA

VAI proceder o Conselho Superior de Caminhos de Ferro à revisão completa do D. n.º 13.829, lei geral de concessões ferroviarias que após demorada preparação e estudo por diversas entidades, incluindo uma comissão tecnica especial e o próprio Conselho foi afinal promulgado em 17 de Junho de 1927.

Tem pois vinte meses de existencia esse complexo diploma, que mandava proceder previamente à revisão geral do plano da nossa rede de caminhos de ferro mediante inquérito de utilidade pública por uma comissão tecnica especial e exame do mesmo pelas entidades consultivas competentes.

Esse trabalho, sobremodo delicado e complexo, está muito adeantado.

Como aqui referimos, dividiu-se o país em duas zonas: Norte e Sul, correspondentes às duas metades da carta geografica na escala de $\frac{1}{500.000}$, fazendo-se em separado o inquérito para cada zona depois do delineamento do plano pela Comissão, tendo em conta as informações prestadas por cada companhia de caminhos de ferro em relação à zona que explora.

Recolheram-se e analisaram-se as reclamações e alvitres apresentados pelas corporações administrativas e pelas associações representativas de forças economicas. Examinaram-se momentosas questões prévias suscitadas, principalmente no que respeita à concorrência do automobilismo comercial aos caminhos de ferro, ligações internacionais a prever, etc.

A Comissão já assentou no plano definitivo da zona Sul devidamente retificado segundo os resultados do inquerito e está procedendo à revisão da zona Norte. O seu relatório está adiantado e vai ser impresso para ser em seguida submetido ao exame da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra e ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Dentro de alguns meses estará pois o plano da rede em termos de ser submetido à sanção do Governo, como base de acção metódicamente estudada.

Determina o decreto que após a aprovação da rede proposta o Conselho Superior de Caminhos de Ferro estude e proponha um plano de agrupamento das linhas segundo as suas afinidades geograficas e economicas de modo que a cada grupo se chegue a assegurar a unidade de exploração mediante fusões, cedencias, resgates e outras combinações, que o Governo realizará gradualmente.

E' assunto complexo e melindroso, que exclue precipitações e demanda circunspeção. Não deve pois ser regulado de afogadilho. O actual decreto, sob a sua redacção primitiva, punha apenas o principio, deixando para estudo ulterior do Conselho a fixação das normas a seguir e dos grupos a prever, dos meios de realizar esse importante objectivo de politica ferroviaria.

Depois da fixação do plano da rede estatue o decreto os meios de proceder à construcção de linhas, creando o fundo especial, dotando-o e fixando as normas da sua gerencia.

Havia que atravessar um periodo de transição difficil pela liquidação do antigo fundo especial dos Caminhos de ferro do Estado.

Essa dificuldade foi superada, tendo prestado valiosissimo auxilio à respectiva Comissão administrativa o sr. engenheiro Trigo, que montou uma escrita modelar e descriminou todos os elementos para uma boa gerência futura. A esse arduo trabalho da Comissão e do seu secretario tributou o Conselho a devida homenagem de louvor.

Segue-se no decreto tudo o que respeita às concessões: forma de as pedir, vantagens asseguradas, garantias de juro e amortisação, condições a impôr, normas acerca das concessões, das transmissões, resgates e casos de caducidade.

E' um corpo de doutrina metodico e salutar que poderia ir sendo melhorado num ou noutro ponto, conforme as indicações da pratica.

Não se entendeu assim. Entre os que lhe deram o seu voto e o perfilharam, não faltou quem declarasse inapplicaveis certos preceitos fundamentais. Declarava-se praticamente impossivel, sem continuados vexames e excessivas ingerencias da Fiscalisação na vida das empresas, a fixação do custo efectivo da construcção das linhas, tomado para base da garantia com o limite maximo do orçamento aprovado.

Egual impossibilidade se via na verificação das despesas efectivas da exploração, base da determinação da receita liquida e portanto do complemento da anuidade garantida.

O que valem praticamente essas dificuldades vélo-emos, em breve.

O que é certo é que ha cerca de dez meses se tem considerado praticamente suspenso o Decreto 13.829.

* * *

A lei espanhola de 1913 dos caminhos de ferro secundarios previa a concessão da garantia de juro a certas categorias de linhas. Essa garantia tem por base o custo do estabelecimento, incluindo o material circulante, fixado no orçamento aprovado.

Em França, para a rede garantida às grandes companhias, foi o custo efectivo a base dessa garantia; para as linhas secundarias, fixou-se de antemão.

Em certos casos o custo efectivo das linhas foi determinado mediante a aplicação de series de preços acordadas às quantidades de trabalho efectuadas que é facil verificar.

Não se vê que grandes dificuldades possa haver na aplicação desse processo, desde que haja razoavel criterio e largueza de vistas. Trata-se apenas de diminuir o adiantamento do Estado, verificando se o custo da linha ficou abaixo do orçamento.

Desde porem que se não queira proceder assim, preferivel é tomar o orçamento para base da garantia, com três condições:

1.^a—fica explicitamente determinado que a cifra respectiva compreende o material circulante, cujo custo figura sempre num capitulo dos orçamentos das linhas;

2.^a—que o orçamento possa ser revisto se as circunstancias o aconselharem;

3.^a—que as variantes, da iniciativa da empresa ou do Governo, e em qualquer dos casos pelo mesmo aprovadas, sejam tidas em conta para a reificação do orçamento.

Ocioso será lembrar que a este se juntam em qualquer hipotese os juros intercalares durante a construção e 3 % para despesas da constituição do capital.

Quanto às despesas de exploração, dois sistemas são geralmente seguidos.

Ou se tomam as despesas effectivas, deduzidas às receitas do trafego para a determinação da receita liquida, ou se arbitra um coeficiente d'exploração.

O primeiro foi seguido sempre em França para as redes das seis grandes companhias, reduzidas hoje a cinco pelo resgate das linhas de Oeste.

Pelas convenções de 1859 o Estado veio em auxilio das grandes companhias, fortalecendo o seu credito e facilitando-lhes a construção de numerosas linhas menos productivas, que ficaram constituindo a chamada *segunda rede*.

As receitas liquidas effectivas da primeira eram applicadas aos respectivos encargos financeiros e a um dividendo reservado, que se fixou nas convenções. O saldo revertia a favor das linhas da segunda rede, afluentes da primeira e às quais se concedia garantias de juro e amortisação. Era o *déversement*, perfeitamente justificado, pois as linhas antigas eram

beneficiadas pelo afluxo do trafego das novas e por isso deviam compartilhar os seus encargos.

A extensão da rede garantida era de 7.774 k., que se juntavam aos 8.578 da antiga rede, perfazendo 16.352 k. cujas despesas effectivas eram tomadas em conta.

Numa segunda fase celebraram-se as convenções de 1883, pelas quais as companhias, com solida situação financeira, vieram em auxilio do Estado para a realização de um vasto plano de alargamento da rede. Aos 23.040 k. que então exploravam as seis companhias, acrescentaram-se 11.485.

Acordou-se em haver uma conta unica, na qual se balanceavam as receitas e despesas effectivas da exploração de todas as linhas de cada companhia. Da receita liquida assim determinada eram retirados, depois dos encargos financeiros, o dividendo reservado, sendo o saldo encontrado com o juro garantido às novas linhas.

Em 1904 a rede das companhias atingia cerca de 38.000 k.

Em 1921 novas convenções se fizeram, subordinadas á existencia de um fundo comum, a cujas insuficiencias provê o Estado e que se baseia nas receitas liquidas effectivas.

Hoje a rede deve ser superior a 40.000 k. Porque se não pode fazer cá em alguns centos de kilometros o que em França se applica a extensão tal?

Se se pozer de parte a despesa efectiva para a determinação da receita liquida, forçoso será voltar aos coeficientes da exploração, que até hoje se afastavam sempre muito da realidade.

Começou-se por arbitrar 0,40 á linha de Torres-Figueira-Alfarelos e 0,50 às de Foz-Tua-Mirandela e Santa Comba-Vizeu. Esse mesmo coeficiente foi adoptado para as linhas da Beira-Baixa, do Vouga, e de Mirandela-Bragança.

Tornou-se tão flagrante a inexactidão dos coeficientes que desde que se entrou no regime das sobretaxas e multiplicadores, resolveu-se applicá-los sómente às receitas-bases.

Pode-se objectar que seria possivel elaborar formulas de dois, três ou mais termos, com os quais se poderia calcular com sufficiente aproximação a despesa. Desses termos, um seria constante, outro proporcional á receita bruta, outro ainda ao numero de trens, outro ao numero de passageiros-quilómetros, outro ainda ao de toneladas-quilómetros.

Observaremos que é sobremodo difficil arbitrar esses coeficientes e ainda assim os resultados só são aceitaveis entre limites próximos dos variaveis. As circunstancias variam, alem disso, de linha para linha.

O único sistema rasoavel é a fixação prévia, por periodos curtos e por acôrdo com as empresas, do coeficiente, tendo em conta, como termo de apreciação, o das linhas existentes.

E fiquemos hoje por aqui.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Fevereiro de 1189)

O medo ao comboio

Decididamente não ha paiz mais original do que o nosso — original e unico — mas no seu apego ao retrocesso, na sua inimizade por tudo que representa um adeantamento, um melhoramento de vida, um avanço no progresso, uma comodidade geral.

Não viram, ha pouco, os protestos dos moradores do sitio da Estrela, contra a construção de um ascensor que lhes poupa as canceiras de subir uma calçada íngreme e enorme?

Não ouviram os zuns-zuns que se levantaram já contra o incubado viaduto de S. Pedro de Alcantara á Graça e que seria a maior beleza da nossa capital?

Alem é Coimbra, que não quer a sua estrada retalhada pela linha que vae fazer daquela cidade o centro do commercio dos povos de Miranda do Corvo, Coruche, Arganil, etc.

Ali é Torres Novas, que, da companhia que se propõe em breve servir aquella vila e o importante centro fabril de Alcanena, por meio de uma linha a vapor para transporte rapido dos productos daquelas e para aquellas localidades, exige que lhe abra as ruas em largas avenidas, sem o que protesta que não quer lá caminho de ferro, que se dá muito bem com as suas carroças, que levam caro e andam de vagar, mas sempre assim se remediaram, não precisam lá de modernos inventos.

Mais àquem é Santarem que se levanta desde que ameaçam a velha cidade do Santo Milagre, não de que lhe tiram as sagradas reliquias, mas que vão liga-la por uma estrada de ferro com todo o Alemtejo, o Algarve e mais tarde a Andaluzia e todo o sul da península, etc., etc.

Isto se escreveu na Gazeta dos Caminhos de Ferro ha 40 anos, dando uma ideia exacta do estado de espirito das populações em face do progresso evidente que representava a construção dos caminhos de ferro em projecto.

Levantavam-se os pequenos interesses, como dizia a Gazeta, fervilhavam as rachiticas objecções, punham-se em campo as questunculas e desdobravam-se, na amplidão das pequenas e grandes influencias, transformando-se aqui em protestos, mais alem em embargos e por tanta parte em opposição acerrima.

Assustava-os o comboio. Hoje, esse estado de espirito modificou-se. Toda a gente quer o caminho de ferro á porta, e isto que parece um facto vantajoso para os interesses nacionais tem o grave inconveniente de embaraçar, muitas vezes seriamente, a execução de linhas que se projectam, porque creio que não ha ninguem, que tenha um hectare de terreno, que não se julgue no direito de exigir que lhe passe ao pé uma linha férrea.

Os caminhos de ferro atravez dos istmos

Cinco caminhos de ferro estão em projecto na America, destinados a fazer atravessar os navios de qualquer lota-

ção atravez dos istmos. O primeiro atravessará o istmo de Chinecto entre a bahia Fundy e o Oceano Atlantico. O segundo, no Canadá, unirá o lago Ontario com o lago Huron. O terceiro tem por fim evitar os perigos da passagem de Colombia para o territorio de Washington. O quarto atravessará a península de Michigan e o quinto a Florida.

Não são os americanos os primeiros que tiveram a ideia de transportar os navios por terra de um mar para o outro.

No ano 550, antes da era christã, tinham os atenienses construido, atravez do istmo de Corinto, um caminho de granito polido, sobre o qual fizeram passar, durante trezentos anos, barcos de guerra de 45 metros de comprimento. No seculo XV, Sorbolo, engenheiro veneziano, fez passar, em seis semanas, do Adige para o lago de Garda, uma esquadra de trinta galeões carregados de artilharia e de viveres para abastecimento da cidade de Brescia, sitiada pelos milanezes. Independentemente dos anteriores, subsiste ainda o grande projecto do caminho de ferro interoceânico atravez do istmo de Telmantepec. Concebido pelo finado sr. Eads, antes da constituição da companhia do canal de Panamá pelo sr. de Lesseps, este projecto está na actualidade sob a direcção de outro engenheiro americano sr. Corthel, colaborador e amigo do sr. Eads.

Decididamente, ha quarenta anos estava o mundo atravessando uma grande crise de abundancia de projectos fantasistas que dominava tambem os portugueses como varias vezes temos notado e mais uma vez notamos hoje no comentario á transcrição com que fechamos esta secção. Era a epoca dos projectos mirabolantes essa epoca em que começava a erguer-se, para rebentar num fragór formidavel, o escandalo do Panamá.

A grande ponte de Lisboa

Consta-nos que o sr. conde de Bartissol vai propôr ao governo a construção da ponte monumental entre Lisboa e Almada segundo um plano seu que já está projectado, formando uma elegante construção que não só seria de enorme comodidade para a capital, como um embelezamento para o rio e suas margens.

Os pontos extremos da ponte serão o do lado sul assente em Almada e o do norte virá findar nas alturas da rua do Quelhas.

Como mais uma vez se vê, já ha 40 anos andava na cabeça dos governantes e dos homens de negocios o projecto grandioso da ponte sobre o Tejo.

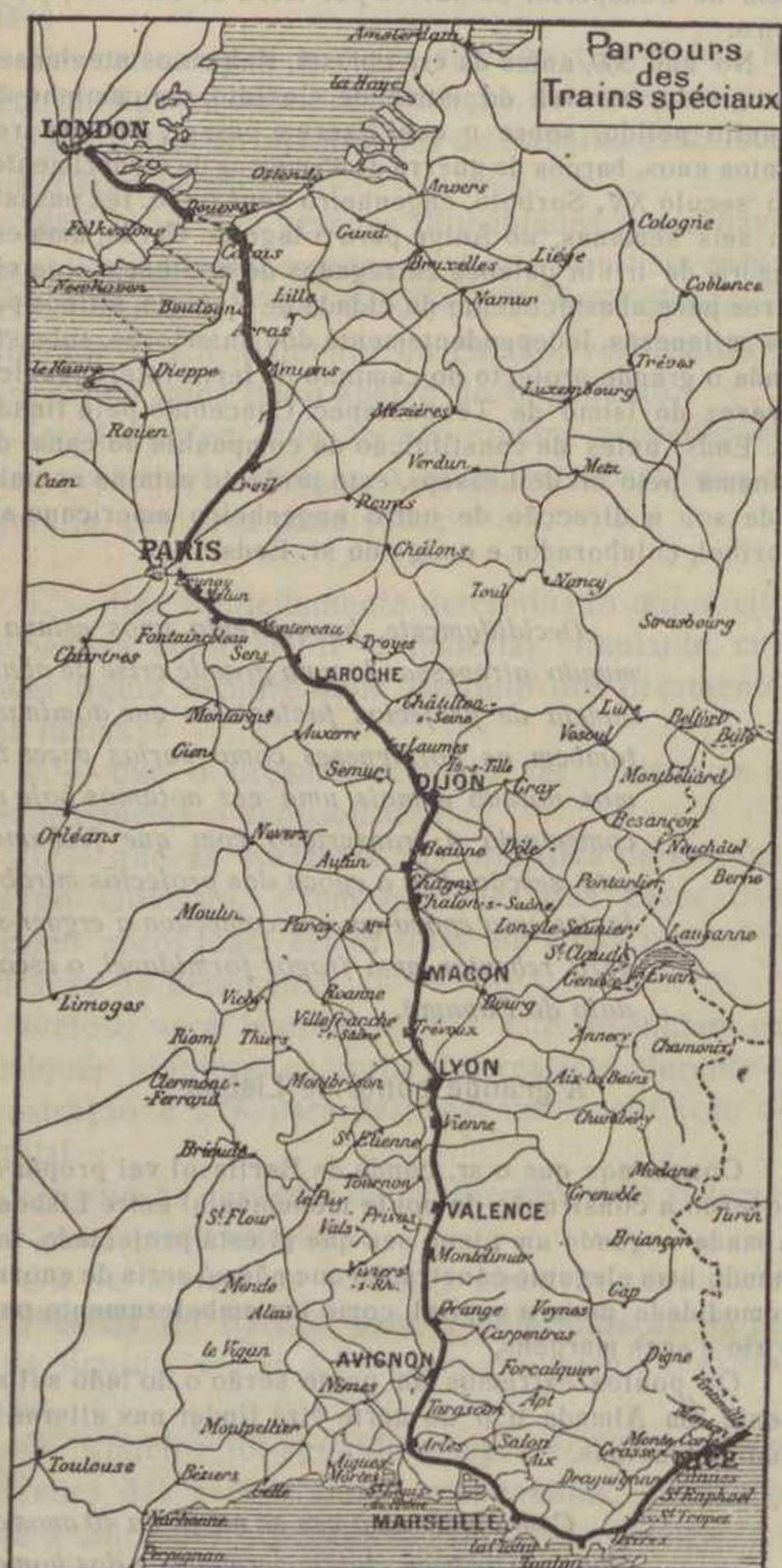
Então, acabado o tunel do Rocio, propunha-se fazer a ponte o conde de Bartissol, a quem Fialho na Vida Ironica tratava de Rei Bartissol, no descriptivo da inauguração daquelle tunel.

E, no fim de contas, quarenta anos depois, a fazer pendant com o vêr navios no alto de Santa Catarina podemos dizer hoje vêr se lobrigamos a ponte do alto do Quelhas.

A ULTIMA PALAVRA EM EXPRESSOS DE LUXO

O "NEW BLUE TRAIN,"

CALAIS MEDITERRANEO



Mapa da linha ferrea Calais Mediterraneo

A HI por fins de Dezembro de 1922, inaugurou-se o comboio-azul, o *Blue Train* ou expresso Calais-Mediterrâneo, que até há pouco era considerado como a ultima palavra em matéria de comboios de luxo.

A *International Sleeping Car & European Express Company* acaba, porém, de bater o seu proprio *re-córd* pondo em serviço as novas carruagens de grande luxo formando o novo comboio azul, o *New Blue Train*

que é o mais confortável de todos os expressos europeus.

No dia 18 de Janeiro realizou-se a primeira viagem do novo comboio.

A convite da *Northern of France Railway Company* de Paris; *Lyons & Méditerranéan Railway Company* e da *International Sleeping Car Company*, um numeroso grupo de pessoas categorizadas fez a viagem a Nice e volta, inaugurando-se assim o novo comboio.

Entre os convidados contavam-se os representantes dos caminhos de ferro franceses e ingleses, do governo francês, das agencias de turismo e da imprensa.

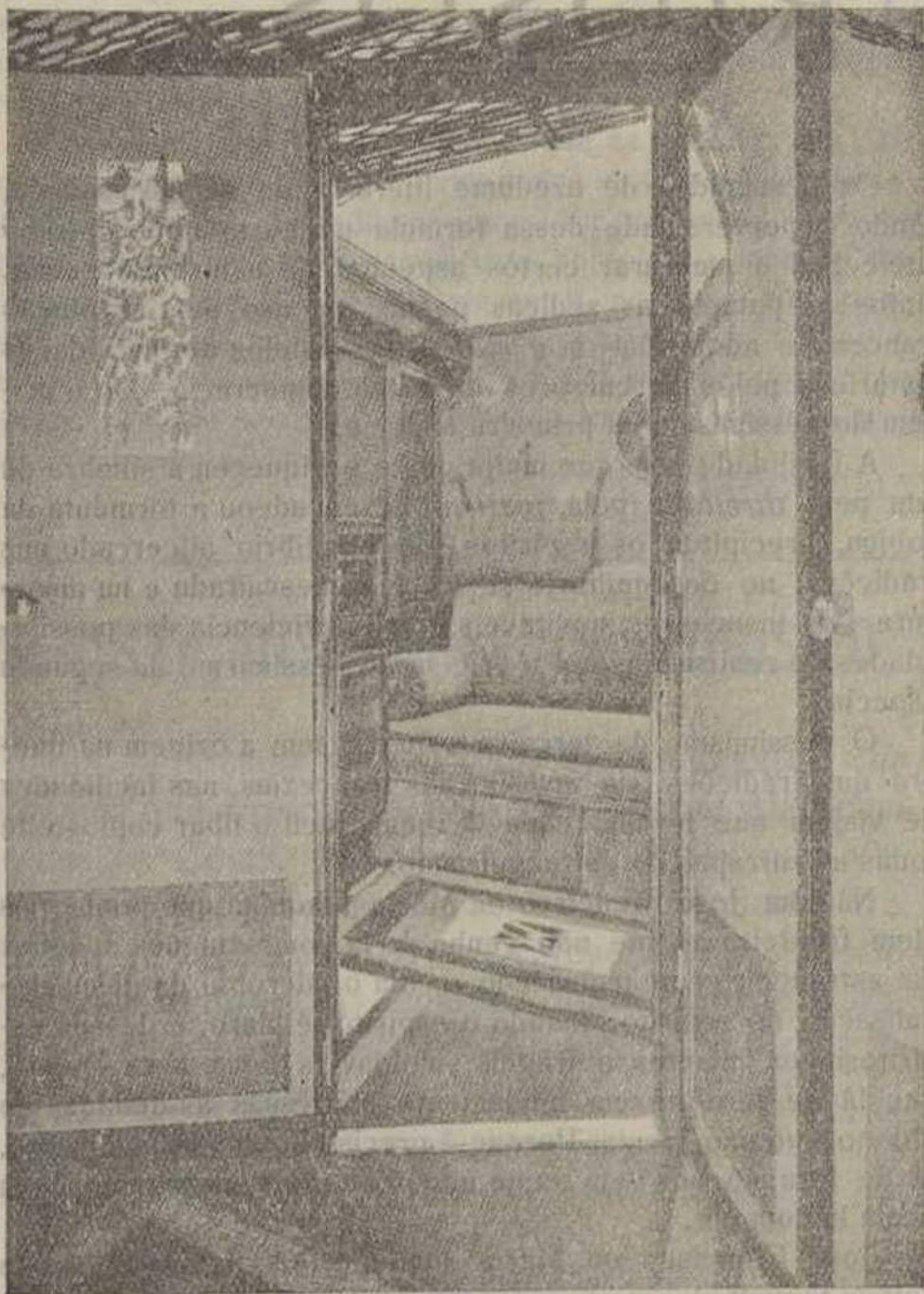
As Companhias representadas eram a *Midi Railway*, a *Eastern Railway*, a *Paris-Orleans Railway*, a *Alsace-Lorraine Railway*, a *Nord Railway*, a *P. L. M. Railway*, a *Wagons-Lits Company*, a *Southern Railway* e a *Pullman Car Company*.

Dois comboios especiais foram organizados: um partindo de Calais e outro partindo de Paris. Os convidados de Londres viajaram até Dover em carruagens especiais Pullman e atravessaram o estreito no *Isle of Phanet*. Chegando a Calais, os convidados ingleses, aos quais se juntaram alguns franceses, tomaram lugar no novo comboio azul, admirando as suas carruagens numa visita minuciosa. Externamente as novas carruagens são semelhantes às do comboio azul ordinário que se encontrava em Calais mas a disposição interior é completamente diferente.

Cada carruagem é constituída por dez compartimentos de um lugar, em lugar dos compartimentos de dois lugares e a mobilia e a decoração são muito superiores às do comboio azul ordinário, embora sejam luxuosas as instalações deste.

Cada passageiro dispõe assim duma sala privada, espaçosa, alegre, artistica. O fantasma da viagem com a possibilidade de ter que passar a noite com um companheiro desagradavel desapareceu inteiramente.

Em qualquer ocasião, se dois passageiros desejam ligação directa entre as suas cabines, abrem uma larga porta interior ficando os dois compartimentos combinados num só com um comprimento de 3,^m60. Cada compartimento foi engenhosamente preparado de forma a poupar o mais possivel espaço e trabalho e a facilitar a limpeza pelo emprego de superficies polidas e pela ligação especial das superficies angulares. As paredes são em laca com artisticos desenhos enquadados.



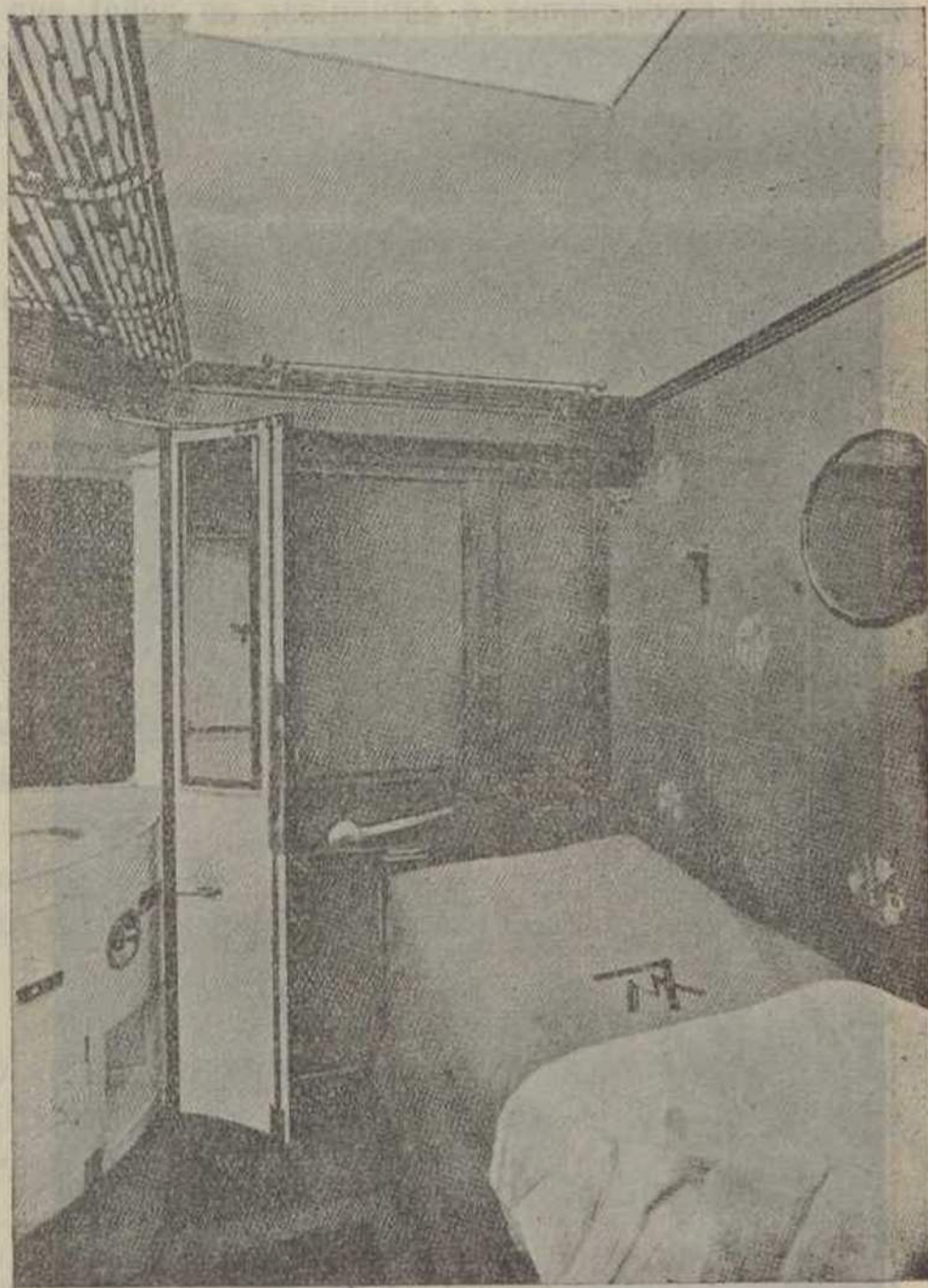
O interior dum dos compartimentos

Os tectos são pintados em branco. O chão é tapetado e todas as guarnições em metal branco. As instalações de *toilette* que estão, em aperfeiçoamento, muito além das usadas até agora, encontram-se ocultas num gabinete, fechado por uma porta de dois batentes, iluminado por uma janela e uma lampada electrica, com profusão de espelhos e acessórios e com agua fria e quente. A cama é muito confortavel; transforma-se para o dia em um *divan* comodo com costas e braços almofadados. Este *divan* é 15 centímetros mais largo do que os do comboio azul ordinario.

As ilustrações que acompanham este artigo dão uma ideia nitida destes compartimentos.

Cada compartimento tem aquecimento central que póde ser graduado á vontade do passageiro. A janela póde ser fechada com facilidade movendo-se uma alavanca de aço. O sistema de iluminação é muito completo com os seus veladores, lampadas de parede, lampada de cabeceira etc.

Tudo foi preparado, enfim, para garantir a segurança e o conforto dos passageiros. Cada carruagem tem os seus compartimentos em côres diferentes, sendo usados neles o vermelho tijolo, o azul e o cinzento.

Um compartimento transformado em quarto de dormir com *toilette*

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

TIPOS CURIOSOS

CAVACAS DAS CALDAS

Entre as muitas e lastimáveis misérias que nos legou o século passado, destaca-se a miséria do pessimismo que correu um espesso veu de tristeza sobre grande parte das manifestações da nossa vida social e mesmo da nossa vida espiritual.

Disse-se um dia que *les portugais sont toujours gais* e, no fim de contas, eu entendo que isso se disse unicamente para aproveitar o nosso nome que, para maior tristeza nossa, é na tradução franceza um nome alegre, um nome que se presta admiravelmente para um *refrain* de cançoneta.



Cavacas das Caldas...

Porque a verdade é que, desde o século passado pelo menos, não será fácil que outro povo possa disputar-nos a primazia da tristeza, da mazombice. E isto que eu escrevo é, sem duvida, uma prova da miséria do pessimismo que o século passado nos legou e que me domina também.

O pessimismo não é só duma espécie. Duma maneira geral e sem grande desacerto, poderemos classificar o pessimismo como derivado de três origens: o pessimismo por envenenamento literário e oratório, o pessimismo por desequilíbrio entre o exagero das nossas aspirações e as nossas possibilidades de realização e o pessimismo por servilismo para com o estrangeiro, por *snobismo*.

As provas documentais da justeza desta classificação encontram-se facilmente qualquer pessoa medianamente letrada ou, mesmo sem ser mais do que de letras gordas, qualquer pessoa com um espírito de observação de mediana acuidade.

Os desmandos de azedume literário do século passado, dando á perversidade dessa formula um certo ar de *aplomb* intelectual a mascarar certos aspectos de esturdia obscena, juntos ás patoadas sedições postas em uso pela revolução franceza e adquiridas *bon marché* nos adelos de inutilidades historicas pelos percursores da nossa democracia, dão a origem do pessimismo da primeira espécie.

A facilidade com que muita gente enriqueceu á sombra da luta pelo *direito* e pela *justiça*! desencadeou a tormenta da cobiça, precipitou os espiritos, do equilibrio alicerçado nas tradições, no desequilíbrio da ambição desvairada e na amargura dos insucessos inevitáveis, por insuficiência das possibilidades de realização. Ah! a origem do pessimismo da segunda espécie.

O pessimismo da terceira espécie tem a origem na quebra das tradições, na invasão das francezas, nas facilidades de viagem que tornam cada vez mais fácil o libar copioso de todas as zurrapas do estrangeirismo.

Não ha José Francisco ou Maria Joaquina que ponha pés além fronteira e que não venha de lá com sotaques dengues de estrangeirice no palavriado e com o microbio da desnacionalização no espirito, quando o espirito, é claro, é desses espiritosinhos incultos e frageis, moldáveis como cera quente, que lá de fóra trazem fundamente impressas as dedadas de tudo o que não presta. Porque é preciso notar que, em regra, lá de fora só nos vem o que não presta, porque o que é bom ficam lá com ele.

José Francisco ou Maria Joaquina vão lá fora e quando voltam já nada do que é nosso os satisfaz. Tudo o que é nosso não presta para nada. Oh! Paris!... Oh! Madrid!... E de cada vez que de lá vem uma dessas pobres creaturinhas, é mais uma dose de tristeza, de pessimismo que entra em Portugal.

E torna-se necessario, absolutamente necessario, lutar energicamente contra esse pessimismo, o que representa o unico caminho para regressarmos tanto quanto possível á alegria sã, á sã confiança, ao sã amor á terra, ás tradições que faziam a felicidade de nossos avós.

Um dos cultores mais afamados do pessimismo, embora algumas vezes o não parecesse, foi Eça de Queiroz e a proposito do que quero escrever a respeito da gravura que acompanha este artigo, ocorre-me o que ele escreveu no *Fradique* a respeito das tradicionais guloseimas em que Portugal era afamado. Referia-se ele á vitela de Lafões, ao presunto de Lamego, ás morcelas doces de Arouca, aos pasteis de Santa Clara, á marmelada de Odivelas, enfim, a todas essas boas coisas que só de as escrever me está crescendo agua na boca.

Mas Eça de Queiroz fez menção de tudo isso não para o elogio largo que elas merecem mas sim para nos dizer que nada disso já prestava. Que já não tinha o mesmo sabor, que já tudo isso estava estragado, falsificado. E segundo a opinião de Eça tudo isso tinha sido estragado, falsificado, com o advento do constitucionalismo, desde quando os petiscos tinham perdido o sabôr como os homens tinham perdido o caracter.

Não me proponho apreciar até que ponto a acção do constitucionalismo tenha sido nefasta para Portugal, porque nem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é publicação adequada para apreciações de natureza politica.

No entanto, discordo da opinião de Eça de Queiroz, relativamente a terem perdido o sabor todas essas boas coisas que são o encanto dos gulosos.

Ainda ha muitas coisas saborosas por esse paiz além e entre essas coisas boas coloco as *cavacas* das Caldas.

Não digo isto por achar o seu fabrico duma perfeição inexcusable porque, por um bocadinho de bairrismo, acho melhores as de Mação que já tiveram a sua época de gloriosa venda em Lisboa.

Mas, seja como fôr, a verdade é que as *cavacas* das Caldas são uma coisa excelente entre todas as guloseimas afamadas que se expõem á venda nas *gares*. Eu sou, sem sombra de duvida, pessoa autorizada para esta apreciação, porque me confesso um guloso maior da marca. E, por isso, não quero deixar de incluir na galeria dos tipos curiosos da *Gazeta* a vendedora de *cavacas* que, na *gare* das Caldas, com a sua aguçada voz de soprano, as apregôa numa tentação a que muita gente não resiste.

TACITUS



REVISTA INSULAR E DE TURISMO

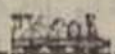
Está publicado o n.º 28 da *Revista Insular e de Turismo*, que insere colaboração dos srs. Marechal Gomes da Costa, Carlos d'Ornellas, Fernando Varela, Manuel de Seixas, Rebelo de Bettencourt, Dr. Urbano de Mendonça Dias, Dr. José Bruno, Alberto Figueira Gomes, Dr. Armelim Junior, Gualter Cardoso, Dr. Mario Moutinho, J. Amaral Junior e J. Fidalgo dos Santos.

Brevemente sahirá o numero especial desta revista dedicado á Exposição de Sevilha.



O serviço de alguns comboios da linha do Norte vai ser transferido para a estação de Santa Apolonia

Além das medidas que pela C. P. vão ser tomadas, na intenção de descongestionar o serviço de passageiros na estação do Rossio, conforme já noticiámos, consta-nos que aquela Companhia pensa em transferir para a estação de Santa Apolonia o serviço de passageiros de alguns comboios que circulam na linha do Norte. Ao que parece, esta medida será aplicada aos comboios n.º 7, que parte com destino ao Entroncamento ás 18-42, e ao n.º 4, que, procedente de Campanhã, chega a Lisboa ás 6-9.



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.

O CONCURSO

— DA —

Gazeta dos Caminhos de Ferro

No numero da Gazeta de 16 de Janeiro dissemos que estavamos organisando um concurso destinado a despertar o maior interesse. No ultimo numero acrescentámos que o concurso se designa

Concurso das Estações

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

Dissemos ainda que neste numero publicariamos as condições do concurso e vamos publicá-las.

E temos que começar por fixar as perguntas que servirão de base ao concurso e que serão as seguintes:

- 1.º — Qual é a estação mais bonita de Portugal?
- 2.º — Qual é a estação mais bem situada de Portugal?

Á primeira pergunta responde-se tendo apenas em consideração a arquitectura da estação, o aspecto que ela nos apresenta como edificio.

Á segunda pergunta responde-se tendo em atenção o enquadramento da estação, a beleza do local em que está situada.

E por aqui ficamos hoje.

Como o concurso só terá o seu desfecho no principio do verão e é facil a maneira de os leitores se habilitarem aos premios, nos proximos numeros diremos o resto.



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 características: 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. Abranhes

NOTAS E COMENTARIOS

AS TREZ CLASSES

Por mais teorias que os sociólogos estabeleçam com aquele ar importante de quem está convencido de ter dito a ultima palavra sobre o problema, a verdade é que houve, ha e haverá até ao fim do mundo, a divisão dos homens em classes.

Pode dizer-se que os homens se dividem em 3 classes, tal e qual como os lugares nos comboios. Homens de primeira classe. Homens de segunda classe. Homens de terceira classe. Além destas trez classes, podemos estabelecer ainda duas classes suplementares: a dos que atravessam a vida na gaiola dos cães e a dos que atravessam a vida em comboio de luxo.

As pessoas bem alimentadas, bem vestidas, bem dormidas, rodeadas de conforto e de prazeres, se não têm uma sentimentalidade apurada, pensam que isto que eu digo de haver homens que atravessam a vida na gaiola dos cães é uma invenção azeda feita para encher papel.

De resto, a maior parte dessas pessoas, nem se preocupa em averiguar se é verdade ou mentira isso que eu digo, pela razão simplissima de que a averiguação dessa verdade lhe podia perturbar a digestão.

Mas podem ter a certeza de que é verdade. Há homens que atravessam a vida na gaiola dos cães e homens que atravessam a vida em comboio de luxo.

Resumindo: Há homens que parecem cães e cães que parecem homens e quasi sempre só os primeiros é que mordem.

Desculpem os leitores esta minha mania. Tenho a certeza de que a desculparão, porque não há ninguém que não tenha a sua mania. A minha é esta. A mania de filosofar. Mas para filosofia já basta.

Dizia eu, pois, que os homens estão divididos em trez classes, como os lugares nos comboios. Nos comboios essa distinção é perfeitamente nitida, porque os homens de cada classe seguem em compartimentos distintos. Nas restantes paragens desta vida a distinção de classes é um pouco menos visível, um pouco mais difícil, portanto, sobretudo desde que o século XVIII, sentindo-se moribundo, despejou sobre a humanidade os canecos do igualitarismo. Ficou tudo misturado e é necessário um cuidadoso trabalho de análise para pôr cada um na sua classe. E o processo empregado para o conseguir tem que ser, pouco mais ou menos o que empregava o dono da diligência que, há bons 50 anos, fazia serviço numa estrada da Beira.

Eu vou contar.

Antes de construido o caminho de ferro da Beira Baixa e mesmo algum tempo depois de concluida a sua construção, em quanto a gente daqueles sítios não perdia o medo àquella invenção diabolica, o serviço de passageiros e correio fazia-se entre Alferaz e Castelo Branco, por meio de diligência.

A diligência era o cartão característico, em que todos os passageiros, fossem quais fossem as suas condições, seguiam irmanados, arrumados uns aos outros, empilhados por vezes. Um dia porem, o dono da diligência entrou de di. correr e excogitar a respeito das dificuldades da vida e a respeito da possibilidade de explorar um pouco em seu proveito as humanas prosápias. E vai daí, ao cabo de suas excogitações saiu-se com uma ideia esplendida. Apesar de não haver distinção de lugares no veículo, o homem dividiu os lugares em trez classes.

Como era de prevêr, no dia em que essa disposição foi posta em vigor, não faltaram os protestos dos passageiros de 1.^a e 2.^a classes que não compreendiam por que motivo haviam de pagar mais do que os passageiros de 3.^a classe, se todos ocupavam lugares iguais. Só os passageiros de 3.^a classe não protestavam. Iam todos satisfeitos com o facto de pagarem menos. E o dono da diligência ia adiante as razões explicativas que lhe exigiam os passageiros que se sentiam lezados.

Que logo diria... Que logo explicaria... Que eles logo veriam em que consistia a diferença das classes...

A viagem prosseguia e numa certa altura parou a diligência. Nesse ponto começava uma subida custosa de vencer e o homem-sinho, apeando-se, veio ao estribo do veículo e falou dest'arte.

— "Meus senhores, Vou agora satisfazer a sua curiosidade, dando lhes as explicações necessárias para que possam compreender em que consiste a distinção de classes que estabeleci

Vossas excellencias (os passageiros de primeira) conservam-se nos seus lugares.

Vossas senhorias (os passageiros de segunda) saem do carro e fazem a subida a pé.

Vossas (os passageiros de terceira) fazem tambem a subida a pé mas tem, alem disso, de empurrar o carro.

Todos compreenderam então em que consistia a diferença de classes.

TACITUS.

A SUBSTITUIÇÃO DAS TRAVESSAS DE MADEIRA POR TRAVESSAS METALICAS

Em Inglaterra está-se debatendo largamente o problema da substituição das travessas de madeira (*sleeper* de que nós fizemos *chulipa*) por travessas metalicas.

As estatísticas do Ministerio dos Transportes mostram-nos que em 1927 4.064.432 travessas foram empregadas nas linhas inglezas.

Os inglezes não são, porém, pessoas que se abalancem a uma substituição geral das travessas de madeira por travessas metalicas sem terem feito todas as experiencias e colhido todos os elementos possiveis, não só os elementos de informação que a enorme extensão da rede ferroviaria do Imperio britânico póde proporcionar mas tambem o resultado das experiencias realizadas e as informações colhidas nos outros paizes.

Não se trata apenas da maior duração das travessas metalicas. O problema oferece variadissimos aspectos que todos tem de ser cuidadosa e demoradamente estudados e dentre esses aspectos destaca-se o da vantagem ou desvantagem de ter que dispôr anualmente duma quantidade enorme de toneladas de aço para a construção dessas travessas.

As 4.064.432 travessas que, segundo as estatísticas do Ministerio dos Transportes foram empregadas nas linhas inglezas em 1927, pezavam aproximadamente 250.000 toneladas, á razão de 16 travessas por tonelada.

Por aqui se póde calcular quantas centenas de milhar mesmo milhões de toneladas de aço não se tornarão necessarios anualmente para a construção de travessas desde que se generalise o seu emprego.

E até que ponto poderá um consumo assim tão largo de aço influir na vida das tão numerosas industrias para as quais o aço é material de vital importancia?

E' este, sem duvida, um dos aspectos do problema que mais preocupará os que do assunto tem que tratar.

Hoje não nos sobeja o espaço para nos referirmos mais largamente.

EM ESPANHAO SEGURO OBRIGATORIO
FERROVIARIO

Tambem constituirá uma reserva que montará ao total dos sinistros conhecidos ou noticiados, pendentes de organização, liquidação ou pagamento, tomando para base as quantias reclamadas pelos sinistrados e 20 por cento destas quantias em previsão de aumento de despesas medicas e administrativas.

Art. 47.º — O Commissariado do Seguro Obrigatorio fica obrigado a estabelecer uma reserva de cobertura de supersinistro e para flutuação dos valores das reservas, que será igual a 5 por cento dos prémios que tenham sido cobrados no exercicio em que a reserva se constitua. Quando esta reserva chegue a metade do total do imposto, prémio cobrado no exercicio anterior, deixará de constituir-se.

Art. 48.º — O Commissariado do Seguro Obrigatorio conservará em seu poder a reserva de riscos em curso, a de sinistros pendentes e a especial para supersinistros e flutuação de valores, procurando te-las convertidas em valores publicos do Estado espanhol e conservando em caixa sómente as quantias necessarias para o pagamento dos encargos correntes.

Fica autorizado o Conselho de Direcção do Commissariado de Seguros a penhorar no Banco de Hespanha os valores que constituam a sua carteira de reservas.

Aplicação do lucro do imposto premio

Art. 49.º — Da importancia cobrada de imposto premio de passageiros retirar-se-ha 1 por cento para gratificações ao pessoal da administração publica encarregado do seguro e 1 por cento se entregará ao Instituto de Reeducação Profissional para os fins deste decreto.

Uma vez deduzidos estes 2 por cento e depois de pagos os sinistros, constituidas as reservas tecnicas e abonadas as quantias que se creditam ás Empresas ferroviarias para despesas de administração, o produto ou beneficio liquido que deixar o imposto premio do seguro de viajantes e o seguro de gados será entregue pelo Commissariado do Seguro Obrigatorio ao Patronato Nacional de Turismo. Esta entrega será efectuada pelo Commissariado por abonos trimestrais, dentro dos trinta dias seguintes a cada uma das liquidações trimestrais com as Companhias ferroviarias, reservando 25 por 100 do beneficio liquido até ao fecho do exercicio anual.

Art. 50.º — O Commissariado e todas as suas sucursais, delegações e agencias ficam isentas por motivo das suas operações, bens, valores e reservas, de todos os impostos de utilidade, contribuição industrial e territorial, seguros e direitos reais, quer do Estado, quer da provincia ou do municipio.

Art. 51.º — E' reconhecido ao Commissariado do Seguro o caracter de instituição de beneficencia publica para o efeito de litigar como autor ou reu ou de qualquer forma interessado.

Art. 52.º — Em nenhum caso poderão os tribunais de justiça nem a administração decretar embargos ou retenções sobre os bens do Commissariado nem sobre as suas receitas de qualquer procedencia, reduzindo-se a comunicar ao Commissariado a importancia das reclamações apenas acrescida duma taxa não excedente a 10 por cento para

custas com o fim de a corporação poder fixar as reservas de sinistros pendentes no fecho de cada exercicio.

Disposições complementares

Art. 53.º — O seguro obrigatorio dos viajantes não impede estes de efectuar qualquer seguro de accidentes nas companhias autorizadas para exercerem a sua industria em Hespanha nos termos da lei de 14 de Maio de 1908 e mais disposições applicaveis mas os seguros voluntarios não eximem os viajantes da obrigação do seguro estabelecido neste decreto.

Art. 54.º — O seguro ferroviario não impede os viajantes de recorrer ás acções civis ou criminaes que possam ser interpostas contra as empresas ferroviarias. O Commissariado do Seguro Obrigatorio não poderá subrogar-se nestas acções nem substituir as partes no exercicio delas.

O proprio Commissariado não poderá reclamar das empresas ferroviarias a indemnisação civil de perdas e danos derivados de responsabilidade das mesmas ou de culpas alheias aos accidentes que derem logar a indemnisação.

Art. 55.º — Todas as questões de qualquer natureza que se suscitem entre o Commissariado e as entidades ferroviarias serão resolvidas pela Presidencia do Conselho de Ministros.

Disposições adicionais

Art. 56.º — O Commissariado organizará os serviços para começarem a funcionar desde o 1.º de Outubro proximo sem prejuizo, quando a experiencia o permita, da redacção de um regulamento definitivo para a applicação deste decreto e no decreto de 25 de Abril de 1928.

Art. 57.º — Todas as duvidas, questões ou incidentes resultantes da applicação deste decreto ou que surjam no funcionamento do Commissariado, serão resolvidas pelo Ministro do Trabalho, Comercio e Industria, que fixará as disposições regulamentares e aclaratorias. O proprio ministro fixará as disposições complementares para a applicação deste decreto.

Disposições transitorias

1.ª — Desde o dia 18 de Outubro proximo todas as entidades ferroviarias a que este decreto se refere cobrarão o imposto premio sobre todos os bilhetes de qualquer classe sem entregar ao viajante talões-resguardos de seguro, até que o Commissariado os forneça ás referidas entidades ferroviarias, servindo o bilhete como prova do seguro.

2.ª — A liquidação dos sinistros que ocorram no ano corrente não será paga pelo Commissariado até ao mez de Janeiro proximo.

3.ª — O seguro de gado vivo e a correspondente cobrança do imposto premio começará a vigorar no dia 1 de Janeiro, assim como as applicações que destes reais decretos se façam aos transportes feitos por empresas automobilisticas e aereas.

Dado em Santander em 30 de Agosto de 1928 — Afonso — O Presidente do Conselho de Ministros, Primo de Rivera y Orbaneja.

A EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

E O ALBUM DA COLONIA PORTUGUESA NO BRAZIL

A proxima exposição de Sevilha não só vai revelar ao mundo inteiro o que é Portugal — mas também constituirá para todos nós uma magnifica lição de patriotismo e orgulho.

Toda a grandeza do passado, todas as nossas realizações do presente irão, inquestionavelmente, insuflar no animo dos portugueses de hoje, o orgulho da obra estupenda dos nossos maiores e a esperança melhor do nosso futuro.

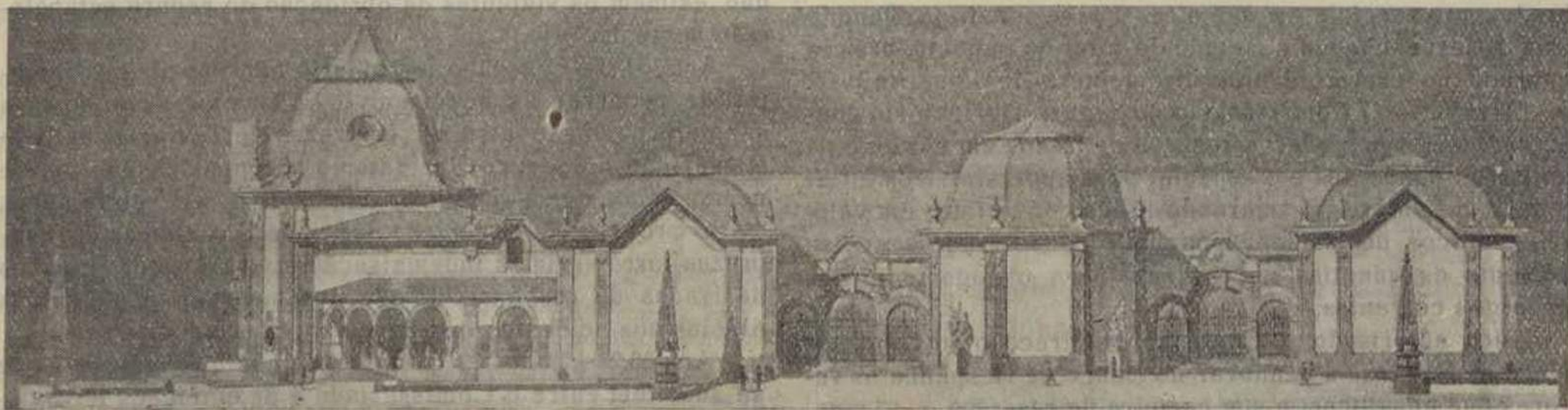
A obra civilisadora de Portugal não mais se apagará da face da terra, embora os nossos inimigos (e inimigos porque não nos conhecem bem) tentem apagá-la da memoria dos outros povos.

A garra poderosa do genio português moldou de tal forma a argila do mundo — que ainda hoje, na sua epiderme, nitida-

nossa terra, e agora com o *Album da Colonia Portuguesa no Brazil*, em 3 tomos, que destina á proxima Exposição de Sevilha, vai dar uma prova, generosa e bela, do seu patriotismo.

Esse *Album* é um verdadeiro monumento erguido em honra de Portugal. São 800 paginas, pelas quais, por meio de esplendidas fotografias e legendas explicativas, passa tudo quanto resta no Brazil, desde o seu descobrimento, do esforço e obra dos portugueses, como sejam fortalezas e igrejas, marcos de fundação de cidades e capelas construidas á maneira minhota, casas de beneficencia, palacios, fabricas grandiosas, enfim tudo quanto atesta a colaboração prestada por nós na admiravel e portentosa civilização brasileira.

Toda a beleza e grandeza do nosso passado ficarão foca-



Um aspecto do Pavilhão de Portugal na Exposição de Sevilha

mente vemos os seus vestigios, o desenho inalteravel e fundo dos seus dedos. Alargámos os horisontes, descobrindo mares e terras, povoando as mais remotas paragens, e por toda a parte pulsa o sangue generoso, ouve-se a lingua sonora dos portugueses. Uma nação que assim se fixou sobre a terra, e nela enterrou tão fundo as suas raizes, é como aquelas arvores que, quando lhes decepam o tronco forte, por um milagre de vida teimosa e viril, se multiplicam depois, ao redor do tronco destruido, em dezenas de arvores novas, saídas das suas raizes subterraneas. Tambem, para se derrubar Portugal de uma vez e para sempre, será preciso revolver toda a superficie do globo, apagar todas as marcas e dedadas do seu genio, e calar, abafar todas as bocas que no velho e no novo mundo, na Europa e na America, na Asia, na Africa e no Brazil maravilhoso, falam a nossa lingua gentil e perfeita, a nossa lingua que deu origem a duas grandes literaturas: — a portuguesa, com Camões e Padre Antonio Vieira, e a brasileira, com Olavo Bilac e Ruy Barboza.

Os portugueses são sempre portugueses, e, parece que longe da patria, sob outro sol e outros climas, mais portugueses se tornam. Um novo exemplo podemos, com prazer, apontar, e é o deste benemerito e ilustre português que se chama Teofilo Carinhas e que no Rio de Janeiro, com o seu *Jornal Português*, vem fazendo uma larga e proficua propaganda da

das nessas paginas do Album, para o qual Teofilo Carinhas vem trabalhando ha mais de dois anos.

Obra grandiosa,—Teofilo Carinhas para a levar a cabo rodeou-se de excelentes colaboradores. O distintissimo artista Manoel Mora — que na illustração e na aquarela está marcando como um verdadeiro mestre, é um dos principais colaboradores artisticos do Album. Gastão de Bettencourt — escritor de requintada sensibilidade, e critico de arte muito ilustre e Raul Martins, jornalista de excelente prosa e um admiravel ensaista, Eugenio Martins, jornalista de pulso e português dos melhores, encarregaram-se das legendas e descrições explicativas. Alguns notaveis escritores brasileiros e lusitanos contribuíram tambem, com magnificos artigos e estudos, para o esplendor desta obra, que o governo português, oportunamente, não deixará de louvar.

Portanto e por tudo isso, o *Album da Colonia Portuguesa*, que será publicado em 3 tomos, numa edição cuidada, feita com materiais dos melhores, constituirá, como dissemos acima, um verdadeiro monumento e tão solido e talvez ainda mais belo do que se fosse feito ou no marmore gentil ou no bronze austero.

Teofilo Carinhas é um grande português que merece a gratidão de todos os portugueses.

Rebello de BETTENCOURT.

Quereis dinheiro ?

Jogai no

Gama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

DIANA

(8 CILINDROS)

Uma maravilha de mecanica,

conforto e distinção

o carro preferido pelos elegantes

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

BRAGA

Linhas portuguesas

Tarifa de transporte de pequenos volumes

Entrou em vigor a tarifa especial n.º 8/108 de G. V. para o transporte de pequenos volumes de peso não superior a 10 quilogramas, entre quaisquer estações das linhas de caminhos de ferro do continente.

Esta tarifa, que era de ha muito reclamada, é muito vantajosa para o público em geral e para o commercio em particular.

Despacho central de Mação e estação de Belver

Em serviço combinado com o camionista sr. José Simões Pereira (Pombo) estabeleceu a C. P. um Despacho Central em Mação, que foi aberto ao publico em 20 de Janeiro e que se destina ao transporte de volumes de peso não superior a 10 quilos e de mercadorias em grande e pequena velocidade entre a estação de Belver e a vila de Mação. Trata-se dum melhoramento de importancia para aquela região e brevemente faremos ao facto referencia mais larga que entendermos que merece registo a actividade que nesse assunto como em outros, tem desenvolvido o camionista sr. Pereira (Pombo).

Ligado naturalmente com este assunto está o da reconhecida insuficiencia das instalações da estação de Belver, para o movimento de mercadorias que vai aumentando progressivamente. Deste facto trataremos tambem oportunamente.

— A C. P. pensa em fazer, durante o periodo da Exposição de Sevilha, dois rápidos diarios um de noite pelo Rossio-Setil e outro de manhã pelo Barreiro, além dum rápido diario por Elvas-Badajoz.

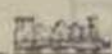
— Está já em vigor, nas linhas da C. P., a tarifa de grande velocidade para o transporte de volumes com peso não superior a 10 quilos.

— Em suplemento à folha oficial foi, publicada no dia 5, a carta confirmando e ratificando a convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens em caminhos de ferro.

Construção da linha dupla entre o Barreiro e o Pinhal Novo

Vão ser iniciados, dentro em breve, os trabalhos de construção duma segunda via entre as estações de Barreiro e Pinhal Novo.

Aqueles trabalhos serão executados sob a direcção da C. P., devendo a respectiva verba ser dispendida pelo ministerio do Comercio por intermedio do *Fundo Especial de Caminhos de Ferro*.



NUMEROS ESGOTADOS

A administração da Gazeta compra exemplares dos Numeros 856 de 16 de Agosto de 1923 e 946 de 16 de Maio de 1927 e 963 de 1 de Fevereiro de 1928.

Linhas estrangeiras

Inglaterra — Um comboio de passageiros que seguia de Londres para Glasgow chocou na noite de 12, com um comboio de mercadorias perto de Alfreton (Derbyshire). Desapareceram o condutor e o fogueiro. Os passageiros nada sofreram.

Alemanha — O *rápido* Berlim-Stuttgart chocou, à meia noite de 12 com o *rápido* Berlim-Munich, perto de Chemnitz, tendo morrido um passageiro e ficado três gravemente feridos e treze ligeiramente.

Tchecoslovaquia — Um comboio de passageiros chocou com um comboio em que seguiam muitos trabalhadores, tendo ficado feridas vinte pessoas, algumas das quais em estado desesperado.

Brasil — O ministro das comunicações, dr. Victor Konder, tomou as ultimas providencias para o inicio dos trabalhos da construção do caminho de ferro entre as cidades de Passo de Barbosa e Jaguarão no Estado do Rio Grande do Sul.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro Paulista, elevou o seu capital para 300.000 contos. o excesso sobre o capital anterior, aplicar-se-há na electrificação da linha até Rincão, na construção de ramais, na aquisição de material, etc.



OS APERFEIÇOAMENTOS DA GAZETA

— DOS —

CAMINHOS DE FERRO

Como temos dito, a "Gazeta dos Caminhos de Ferro", cuja importância e utilidade é ocioso acentuar, continua pugnando por um desenvolvimento crescente quer na sua expansão, quer nos assuntos versados, com que procuraremos fazer a propaganda e defesa dos interesses ferroviários, quer ainda no aperfeiçoamento do seu aspecto gráfico.

Para conseguir estes objectivos, procuraremos estabelecer mais intimo contacto da "Gazeta" com o pessoal ferroviario e para tal a "Gazeta dos Caminhos de Ferro" visitará este ano, por intermédio de representantes seus categorisados, todas as estações de Portugal, devendo essas visitas iniciar-se brevemente.

A redacção da "Gazeta" espera que todo o pessoal ferroviario dispense aos seus representantes o bom acolhimento que os objectivos visados plenamente justificam.

AINDA O CONFLITO

COM O

SINDICATO DOS PROFISSIONAIS

DA IMPRENSA DE LISBOA

Da Caixa de Previdência do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa recebemos o seguinte officio:

Ex.^{mo} Sr. Carlos [O'nelas: A Direcção da Caixa de Previdência do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa reunida em 25 de Janeiro findo apreciou a carta de V. Ex.^a e resolveu comunicar-lhe que os profissionais da Imprensa pelo facto de deixarem de ser sócios do Sindicato não são compelidos a afastarem-se desta instituição. Para se ser sócio da «Caixa de Previdência» é indispensavel fazer-se primeiro a inscrição no Sindicato, condição necessaria para o candidato provar que é profissional da Imprensa. Se depois disso, por qualquer circunstancia o profissional da Imprensa deixar de pertencer ao Sindicato, a inscrição na «Caixa de Previdência» não sofre alteração. Esta Direcção deliberou tambem perguntar a V. Ex.^a se, em virtude do que fica exposto, mantem ainda o pedido de demissão de sócio da «Caixa de Previdência». Saudações cordeais. Lisboa, 4 de Fevereiro de 1929. O Secretário Geral. (a) JULIO D'ALMEIDA

Foi respondido o seguinte:

Ex.^{mo} Sr. Secretario Geral da Caixa de Previdencia do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1929.

Respondendo aa officio de V. Ex.^a de 4 do corrente, cumpre-me expor-lhe o seguinte:

Eu era profissional da Imprensa e, nas condições em que o era, fôra-me reconhecido o direito á carteira de Jornalista, que desde 1925 me era concedida.

As condições em que eu exercia a profissão de jornalista nao se alteraram por forma a poderem deixar de ser fundamento para a concessão da carteira. Pelo contrario. Se havia razão para me concederem a carteira em 1925, por maioria de razão m'a deviam ter concedido no ano corrente, visto que, alem da actividade jornalística que então desenvolvia, sou mais, desde 1926, director da Revista Insular e de Turismo.

O facto de me terem negado a carteira, equivale, pois, a ter o Sindicato negado, ou pretendido negar, a minha qualidade de profissional da Imprensa. Porque os factos são o que são e não o que nós pretendemos que eles sejam, e mau é nós pretendermos fugir á logica na apreciação dos factos.

Eu poderia, talvez, como V. Ex.^a diz, deixar de pertencer ao Sindicato e continuar inscrito na Caixa de Previdencia. O que eu, porem não posso fazer é ter deixado de ser considerado profissional da Imprensa pelo Sindicato e continuar a ser socio da Caixa de Previdencia desses profissionais, por entender que não posso, e mesmo que pudesse não devia, utilizar-me dos possiveis beneficios que essa Caixa preste aos seus associados.

E' claro que eu continuarei, mesmo contra o vontade do Sindicato, a ser um profissional da Imprensa. Simplesmente acontece que não sou um profissional oficial. Sou um simples profissional independente, trabalhando, e em muito boa companhia, fôra desses organismos que eu não posso considerar como organismos de classe, de tal forma os tenho visto desacompanhados da acção de muitos dos mais autenticos e valiosos elementos do jornalismo.

Estas considerações não impedem, porem, que eu seja o primeiro a lamentar o incidente e a apresentar, a V. Ex.^a e á Direcção da Caixa, o testemunho da minha muita consideração pessoal.

(a) CARLOS D'ORNELLAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO

Tarifa especial n.º 8/108 de grande velocidade

Volumes de peso não superior a 10 quilogramas

No dia 1 de Fevereiro entra em vigor a tarifa especial n.º 8/108 de grande velocidade, para o transporte de pequenos volumes de peso não superior a 10 quilogramas.

Esta tarifa é applicavel a todas as estações das linhas exploradas por esta Companhia tanto para tráfego interno como para tráfego combinado com as restantes empresas ferroviárias do país e anula e substitui a tarifa especial interna n.º 8 de G. V. da antiga rede desta Companhia, de Novembro de 1922; o Capitulo VIII da tarifa n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas do Sul e Sueste desde Maio de 1925 e o Capitulo IX da tarifa n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas do Minho e Douro, também desde Maio de 1925.

Para mais esclarecimentos pode o interessado consultar a tarifa e obtê-la por compra nas estações desta Companhia.

Lisboa, 24 de Janeiro de 1929.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

Companhia Portuguesa para a Construcção e Exploração
de Caminhos de Ferro

LINHAS DO VALE DO VOUGA

Aviso ao público

Tarifa especial n.º 8/108 de grande velocidade

Volumes de peso não superior a 10 quilogramas

No dia 1 de Fevereiro entra em vigor a tarifa especial n.º 8/109 de grande velocidade, para o transporte de pequenos volumes de peso não superior a 10 quilogramas.

Esta tarifa é applicavel a todas as estações das linhas exploradas por esta Companhia tanto para tráfego interno como para tráfego combinado com as restantes empresas ferroviárias do país e anula e substitui a tarifa especial interna n.º 5 de G. V. em vigor desde Janeiro de 1925.

Para mais esclarecimentos pode o interessado consultar a tarifa e obtê-la por compra nas estações desta Companhia.

Espinho, 15 de Janeiro de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração,

Ferreira d'Almeida

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Linhas de via larga

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta — Sociedade «Estoril»

Linhas de via reduzida

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal — Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga — Caminho de Ferro Mineiro do Lena)

TARIFA ESPECIAL N.º 8/108 — GRANDE VELOCIDADE

Volumes de peso não superior a 10 quilogramas

(Em aplicação desde 1 de Fevereiro de 1929)

PREÇOS POR VOLUME

(compreendidos todos os encargos que actualmente oneram as tarifas)

Percorrendo as remessas trajectos em linhas duma só Empresa	3\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de duas Empresas	5\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de três Empresas	7\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de quatro Empresas	9\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de cinco Empresas	11\$00

Repartição dos preços do serviço combinado

Empresa expedidora	3\$00
Empresas restantes, cada uma	2\$00

N. B. — Para efeito da aplicação dos preços desta tarifa são consideradas separadamente como constituindo Empresas diferentes:

Na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:
As linhas do Minho e Douro.

» » » Sul e Sueste.

A linha do Norte (incluída a da Lousan) e a da Beira Baixa nos casos em que as remessas tenham de passar pela linha da Beira Alta conforme as alíneas b) e c) da condição 2.ª.

Na Companhia Nacional de Caminhos de Ferro:

A linha de Santa Comba a Vizeu,

» » » Tua a Bragança.

» » » do Vale do Côrço.

» » » » Sabôr.

Na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:

A linha do Porto a Famalição e Ramal de Leixões.

» » » de Trofa a Fafe.

» » » do Vale do Tâmega.

CAMIONAGEM

Pela entre a domicílio, em Lisboa, Porto ou qualquer outra localidade do País em que venha a ser estabelecido o serviço de camionagem, ou pela entrega ou recepção em qualquer dos Despachos Centrais do País, que fazem serviço combinado com as Empresas de Caminhos de Ferro em que é aplicável esta tarifa:

Por cada camionagem (com o multiplicador em vigor)... por cada operação e por volume \$90.

CONDIÇÕES

1.ª — TRANSPORTES AO ABRIGO DESTA TARIFA.

— Esta tarifa é aplicável sempre que seja pedida pelos expedidores (e deve entender-se que é pedida quando os expedidores não assemtem declaração de expedição para o despacho das remessas), a todas as expedições que tenham de percorrer trajectos nas linhas de uma só Empresa ou em duas ou mais linhas de Empresas combinadas e que sejam constituídas por um só volume, de qualquer forma, dimensão ou natureza, contanto que não contenha dinheiro, valores, objectos de arte, matérias inflamáveis, explosivos, perigosas ou infectas ou animais vivos, e sejam observadas as demais disposições da presente tarifa.

2.ª — VIA A SEGUIR. — Seguem via Beira Alta:

a) As remessas de Mealhada até Campanhã ou mais além e as procedentes das estações do Vale do Vouga, de S. Vicente de Lafões a Aveiro ou a Espinho *para Figueira da Foz, ou reciprocamente*;

b) As remessas de Mealhada até Campanhã ou mais além e as procedentes das estações do Vale do Vouga, de Sarnada a Aveiro ou a Espinho *para as de Covilhã até Guarda ou reciprocamente*;

c) As remessas de Figueira da Foz e de Pampilhosa até Coimbra e até Lousan *para as de Fundão até Sabugal ou reciprocamente*.

A pedido do expedidor podem estas remessas deixar de seguir a via indicada (Beira Alta) mas neste caso não será aplicada a presente tarifa e sim a tarifa geral.

3.ª — PAGAMENTO DOS PORTES. — As expedições terão de ser feitas em portes pagos á partida e seguirão pelo primeiro comboio que, fazendo serviço de passageiros das três classes e dando ligação para a estação de destino das remessas parta uma hora, pelo menos, depois da apresentação destas remessas para expedir.

4.ª — ACONDICIONAMENTO DAS REMESSAS. — Para aplicação desta tarifa é indispensável que os objectos a transportar venham encerrados em taras ou envólucros apropriados, não se aceitando, portanto, a despacho taras vasias sem acondicionamento nem volumes cujo acondicionamento seja frágil ou deficiente ou que contenham líquidos ou pescaria que não vão acondicionados em taras metálicas ou de madeira, perfeitamente estanques.

5.ª — ENDEREÇOS NOS VOLUMES. — Para que esta tarifa seja aplicada é indispensável que cada volume leve inscrito exteriormente em caracteres bem legíveis o nome e morada do expedidor bem como o nome e morada do consignatário e a indicação da estação de destino. Quando se não puder escrever sobre o volume serão estas indicações feitas numa etiqueta solidamente presa ao volume.

6.ª — DOCUMENTAÇÃO DAS REMESSAS. — Não se exige declaração de expedição. Em troca do volume receberá o remetente uma senha numerada contra entrega da qual ou do documento que regularmente a substitua, serão as remessas retiradas na estação de chegada, não se passando carta de porte.

7.ª — PERDAS OU AVARIAS. — Dando-se perdas ou avarias que não sejam motivadas por caso de força maior, a indemnização a pagar pela Empresa será limitada ao máximo de 1\$00 por cada quilograma, com sujeição ao multiplicador em vigor.

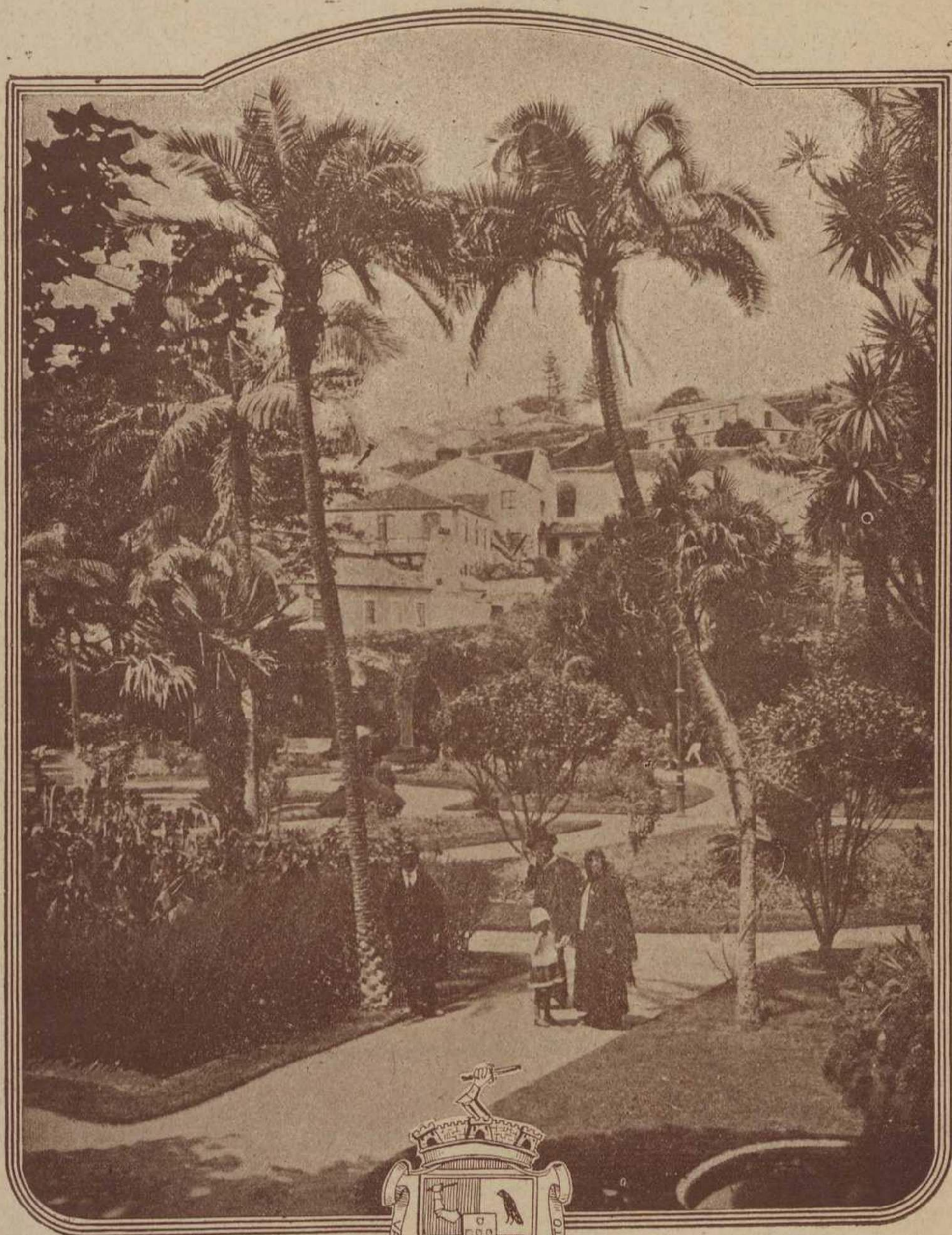
8.ª — AVISO DE CHEGADA. — Pelas remessas transportadas ao abrigo desta tarifa não se fará aviso de chegada nem se cobrará, portanto, a respectiva importância.

DISPOSIÇÃO GERAL

A presente anula e substitui o Capítulo IX da tarifa n.º 1 de grande velocidade em vigor na linha do Vale do Tâmega desde Maio de 1925.

Porto, 1 de Janeiro de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração,
A. A. de Vasconcellos Porto



Jardim Publico de Angra do Heroísmo
ILHA TERCEIRA



Cliché Darte do Canto