

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liége, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

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

S U M A R I O :

O II Congresso dos Combatentes da Grande Guerra, pelo Capitão JAYME GALO.—O que foi o Congresso de Madrid, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA.—Caminho de Ferro de Benguela, por ALMEIDA JUNIOR.—Bragança, por CALADO RODRIGUES.—Orfanato para filhos de Ferroviários.—Engenheiro Lopes Galvão.—Os nossos mortos.—Ha quarenta anos.—Portugal — — — no estrangeiro. — — —

ANEXO NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Tarifa especial interna n.^o 15—Grande velocidade.
Em aplicação desde 15 de Junho de 1930 nas linhas exploradas por esta Companhia (antiga rede, Sul e Sueste e Minho e Douro)

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACCÃO

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

Coronel de Eng. JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão 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 atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

O II CONGRESSO DOS COMBANTES DA GRANDE GUERRA

VAI realizar-se brevemente o II Congresso dos Combatentes da Grande Guerra.

Cumpridores de seus deveres, verdadeiramente prestáveis à Nação, não faltaram os ferroviários à chamada, quando a Pátria, procurando manter o prestígio do seu nome no culto de suas gloriosas tradições, precisou de sua cooperação nos campos de batalha.

Neste lugar fizemos referência ao I Congresso (n.º 988 de 16 de Fevereiro de 1929), dando a conhecer seu programa.

Um ano decorrido, verifica-se, infelizmente, não terem ainda realização prática, por falta de protecção dos poderes públicos, as resoluções desse Congresso.

Os combatentes continuam contando, apenas, com o amparo da sua benemerita Liga.

Os milicianos, arrancados às suas ocupações civis e chamados à dura provação desta guerra, tão grande como já mais se viu no mundo, para aí estão licenciados, uns por sua vontade, outros obrigatoriamente de todos (oficiais, sargentos e soldados) sem compensação.

Ha ainda fome nos lares de muitos combatentes inutilizados pela hecatombe (sabe-se pelo noticiário dos jornais) e, em contraste os oportunistas, os comodistas que se eximiram injustificadamente a tomar parte no grande conflito mundial tais gozadores, juntam, aos proveitos de situações civis, activas, suficientemente remuneradas, boas pensões ou vencimentos de reforma, conseguidos no momento opurtuno em que se escapuliram de servir a Pátria! ..

Aos combatentes, salvos da formidável destruição do ferro e do fogo, não desconhecendo a proporção das coisas, nem o valor das qualidades, resta a consolação do dever cumprido e os ensinamentos colhidos.

Habituados a fortalecerem-se na adversidade, resignam-se e sofrem, confiados no infalivel juiz, que é o tempo.

Organizados na sua Liga, continuam marcando pelo seu espirito de intransigencia e leal patriotismo, socorrendo, como podem, as mães, as viúvas e os orfãos dos que empregaram sua vida bem servindo a Pátria.

Bem haja o II Congresso, porque, como nos momentos críticos da Grande Guerra, il faut tenir, para que alguma coisa se salve.

Capitão Jayme Galo.

O QUE FOI O CONGRESSO DE MADRID

Pelo Eng.^o FERNANDO DE SOUZA

OCIOSO é encarecer a obra notável dos congressos internacionais de caminhos de ferro, após os resultados do que acaba de celebrar-se em Madrid e que é o undécimo realizado.

Como é sabido organiza esses congressos uma associação internacional de Administrações de caminhos de ferro e de Governos, com sede em Bruxelas, dirigida por uma comissão permanente e destinada ao estudo e exame dos problemas da construção e exploração de caminhos de ferro, discutidos em congressos periódicos. Tomam parte nestes, delegados das diversas entidades associadas em número proporcional à extensão das respectivas redes.

O que ha de original nessa obra é que para cada congresso são escolhidas no anterior as teses que devem ser estudadas, divididas por secções. Para cada tese escolhe a comissão permanente relatores, encarregado cada um do inquerito respectivo em certo número de países. São elaborados questionários minuciosos dirigidos às diversas administrações.

Cada relator colige e analisa as respostas recebidas, contendo numerosos dados estatísticos e informações de carácter prático, e elabora um relatório que é publicado no Boletim da Associação.

As secções são ao presente cinco: via e obras; material e tracção; exploração: questões gerais; caminhos de ferro económicos.

Nas proximidades do congresso é nomeado para cada questão um relator especial, que resume os diversos relatórios a ela referentes e formula conclusões que servirão de base à discussão no seio da secção respectiva. As conclusões que esta vota são submetidas à apreciação do Congresso em sessões plenárias, onde se votam as conclusões definitivas que representam as afirmações doutrinárias do Congresso, fruto do ponderado exame e discussão em que é pesada cada palavra e cada proposição.

Para se avaliar a importância da Associação, fundada em 1885, basta dizer que na origem compreendia 19 Governos e 131 Administrações e representava 50.000 km. de linhas em exploração.

Em 1921 as redes filiadas somavam 394.000 km. apesar do desmembramento ocasionado pela guerra.

Ao presente reúne a Associação 42 Governos e 230 Administrações com 620.000 km. aos quais se veiu juntar após o Congresso de Madrid a Bulgária, a Turquia, a Colômbia, a Áustria e a Hungria.

Nesse Congresso havia inscritos 900 delegados. Os assuntos nele versados foram os seguintes:

1.^a SECÇÃO — VIA E OBRAS

I — Emprego do betão armado nos caminhos de ferro.

II — Resistência dos carris à rutura e ao desgaste,

III — Estudo das solicitações estáticas e dinâmicas das pontes.

IV — Aperfeiçoamentos recentes no aparelhamento mecânico e na organização nacional da conservação das vias.

2.^a SECÇÃO — TRACÇÃO E MATERIAL

V — Locomotivas de tipos novos; em particular locomotivas de turbinas e locomotivas de combustão interna.

VI — Aperfeiçoamentos de locomotivas de vapor com embolos.

VII — Locomotivas eléctricas para a grande tracção.

VIII — Carruagens inteiramente metálicas. Comparação com as de madeira.

3.^a SECÇÃO — EXPLORAÇÃO

IX — Relações dos caminhos de ferro com os portos marítimos.

X — Meios utilizáveis nas estações de triagem para regular a velocidade dos veículos distribuídos e assegurar a sua marcha nas vias de diversos estaleiros.

XI — Sinalização das linhas de circulação rápida e das grandes estações. Sinais luminosos. Block-sistema automático.

XII — Processos de tracção económica para empregar em casos particulares, tales como:

A) — Organização do serviço de comboios das pequenas linhas pouco frequentadas nas redes de interesse geral, assim como dos comboios pouco frequentados nas linhas mais importantes dessas redes.

B) — Emprego de engenhos especiais de tracção para manobras nas estações pouco importantes e para certas manobras nas grandes estações.

4.^a SECÇÃO — ORDEM GERAL

XIII — Concorrência dos transportes automóveis por estrada.

XIV — Emprego, nos caminhos de ferro, de meios mecânicos destinados a simplificar os trabalhos da estatística e contabilidade.

XV — Participação do pessoal no rendimento e nos lucros.

XVI — Métodos adaptados para instrução do pessoal de todas as categorias (profissional, técnico, ordinário).

5.^a SECÇÃO — CAMINHOS DE FERRO ECONOMICOS E COLONIAES

XVII — Caminhos de ferro de penetração.

a) — Estabelecimentos de caminhos de ferro de penetração nos países novos;

b) — de caminhos de ferro affluentes em todos os países.

XVIII — Aperfeiçoamentos no equipamento das vias das linhas económicas.

XIX — Electrificação das linhas secundárias.

XX — Automotoras.

Como se vê havia quatro assuntos por secção, abrangendo problemas da maior importância e actualidade, ácerca dos quais se coligiram metodicamente valiosíssimos esclarecimentos de carácter prático, representativos da situação actual da técnica ferroviária e base de futuras orientações.

O volume distribuído em Madrid com os 20 relatórios especiais sobre os temas propostos é a summa preciosa de todo o estudo preparatório efectuado. A guerra interrompera a série de congressos e obrigara a Associação a remodelar-se em vista da exclusão temporária de certo número de países, como a Alemanha e as outras nações que ao lado dela combateram.

O primeiro realizado foi o de Roma em 1922. Seguiu-se-lhe o de Londres em 1925, convocado extraordinariamente para comemoração do centenário da locomotiva e a partir do qual se voltou à tradição dos congressos quinquenais, celebrando-se agora o de Madrid, em que estavam inscritos mais de 900 delegados das entidades associadas.

E' digno do mais rasgado elogio e caloroso aplauso o modo como foi organizado o congresso.

O Governo espanhol e as companhias de caminhos de ferro timbraram em dispensar-lhe a mais fidalga hospitalidade e em organizar modelarmente todos os serviços.

A Comissão local espanhola de organização, presidida pela figura prestigiosa de Don José Gaytan de Ayala, desempenhou admiravelmente a sua função. O congresso estava optimamente instalado no palácio do Senado, com todas as dependências e serviços necessários para o seu bom funcionamento e comodidade dos congressistas.

Prolongaram-se os trabalhos do dia 5, em que se efectuou a sessão solene de abertura, até 15, em que se encerraram os trabalhos, alternados com excursões interessantíssimas a Avila, Segovia, Escorial, Salamanca, Toledo, Granja, Aranjuez e visitas a oficinas e instalações diversas, todas primorosamente organisadas, de modo que por elas se podessem repartir, em vista de previa inscrição, os congressistas e suas famílias.

Das conclusões votadas nas sessões de trabalho darei conta circunstanciada em artigos sucessivos em vista da importância doutrinal dos votos formulados.

Por hoje apressar-me-ei a referir que na última sessão plenária, em 15 de Maio, votou-se que os congressos passassem a ser trienais e que o de 1933 se realize no Cairo, ficando para ser considerado então o pedido do Canadá e do Japão para nesses países se reunir o congresso de 1936.

Portugal deixara de ter, desde a morte do ilustre engenheiro Mendes

Guerreiro, um vogal na Comissão permanente da Associação. Só ha pouco diligenciou e obteve que essa regalia lhe fosse de novo reconhecida. Por proposta do Sr. Sousa Rego, director geral de caminhos de ferro, foi escolhido para essa representação o Sr. engenheiro Costa Couvreur, chefe de divisão de aquela Direcção geral.

Após o encerramento do congresso realizaram-se excursões oficiais do mesmo a Barcelona e Sevilha com magníficos programas, em que até ao fim se afirmou a fidalga hospitalidade espanhola.

Felicitamos a nação vizinha e amiga pelo brilhante éxito do congresso e pela forma superior a todo o elogio por que foi acolhido e organizado.

No próximo número publicaremos a resenha, forçosamente resumida, das questões que foram discutidas no congresso e das conclusões votadas, que formam um importante corpo de doutrina,



D. José Gaytán de Ayala, Presidente do XI Congresso

Um novo astro no ceu de Lisboa

EM AGOSTO DESTE ANO SERÁ VISÍVEL o AUTOMATICO



The Anglo-Portuguese Telephone Co. Ltd.

tem a honra de convidar o publico de Lisboa a experimentar o sistema
telefonico AUTOMATICO que brevemente inaugurará em Lisboa



Dois postos de experiência:

Rua da Conceição, 153

Rua da Trindade, 43

PEDIR O LIVRO GRATIS:

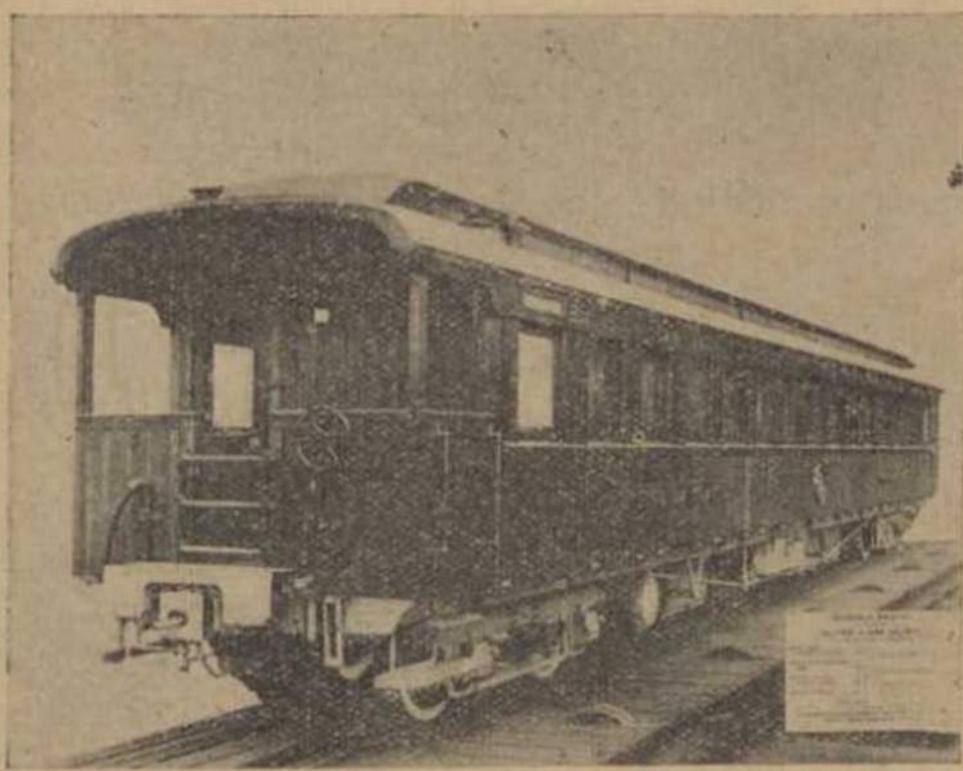
«Como Usar o Telefone AUTOMATICO»

CAMINHO DE FERRO DE Benguela



OS PRIMEIROS ADMINISTRADORES DO C. F. B.

Da esquerda para a direita e de cima para baixo: Srs.: Daniel de Moura Lane, ainda vivo; Conselheiro Ernesto Madeira Pinto; João José Pereira; Eduardo Ferreira Pinto Basto; Sir Robert Williams Bart, também vivo ainda e General Joaquim José Machado



Carruagem de 2.ª classe n.º 32, vista da Cauda

SE é certo que, por várias vezes, a *Gazeta* tem publicado artigos e fotogravuras referentes à Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, alguns até devidos à pena scintilante do seu ilustre Administrador-Delegado, o Sr. Comandante Alvaro de Melo Machado, é também incontestável que este modelaríssimo caminho de ferro ultramarino tem sempre assuntos novos e de palpitante interesse pátrio que merecem ser devidamente desenvolvidos e tornados públicos, tais e de tanta utilidade são os progressos que, de ano para ano, se verificam na organização e aperfeiçoamento dos seus serviços.

28 anos são volvidos depois que uma brilhante pleiade de homens valorosos teve a feliz idéia de tornar realidade um melhoramento de tanto valor económico para a nossa vasta colónia angolense.

Das contrariedades, dos desgostos com que tiveram de lutar, para levar a cabo a obra mais transcendente e de maior folego d'este último quarto de sé-

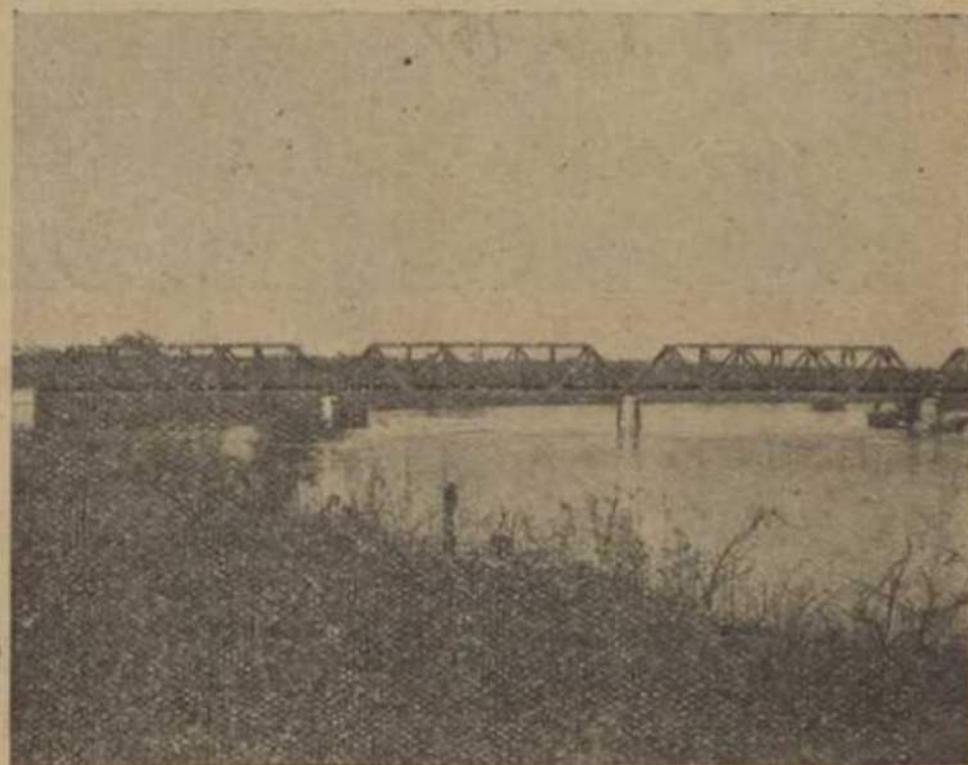


Carruagem de 1.ª classe, A-5

culo, falam bem alto os relatórios, as crónicas descriptivas e tudo emfim que se tem tornado público acerca de tão extraordinário empreendimento, que nada seria se não fossem a tenacidade, a persistência e, digâmos mesmo, a coragem, inexcedíveis em homens de vontade tão acendrada.

Um escossez inteligente, amigo de Portugal e que, por Portugal, tem trabalhado sem descanso, após larga estadia em África, que conhece em todos os seus recantos, empreendedor e activo, veio um dia de longada até Lisboa. Trazia na alma o sonho ardente de um grande empreendimento e, debaixo do braço, uma volumosa pasta com *dossiers* interessantes, cujos estudos lhe haviam custado muito sacrifício e muito dinheiro.

Porque não é homem de desfalecer ao embate dos primeiros contratemplos, Sir Robert Williams Bart, seguro do papel simpático que andava desem-



A ponte sobre o rio Quanza

penhando, fartou-se de subir as escadarias do Ministério das Colônias, certo de que os vastos horizontes que enchiham de luz os seus olhos requeimados pelos tórridos climas d'álém-mar em África, haviam de passar dos seus projectos à mais oportunidade e proveitosa das realidades práticas.

E assim sucedeu. E a obra está à vista, embora não seja ainda a obra grandiosa que o cérebro e a vontade privilegiada do seu organizador magnífico delineou.

Organizada a Companhia, com o capital de £ 3.000.000, e com o auxílio patriótico do Governo português, Sir Robert Williams Bart havia-se feito, previamente, rodear de meia duzia de autênticos valores no meio social e financeiro, homens de espírito clarividente, igualmente empreendedores e cheios de boa-vontade, os quais, com o estrangeiro amigo dos portuguêses, levaram a efeito essa organização que mais tarde havia de marcar, e vincou, como se vê, um feito de tamanha grandeza.

E assim foi que, com os seus activos colaboradores, Srs. Daniel de Moura Lane, Conselheiro Ernesto Madeira Pinto, João José Pereira, Eduardo



Comandante Alvaro de Melo Machado, Administrador Delegado do C. F. B.

Pinto Basto e General Joaquim José Machado, Sir Robert Williams Bart constituiu o primeiro Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e, em 1903, no 1º de Março, começavam as obras de construção da grande linha, cujo contrato de concessão fôra aprovado por decreto de 28 de Novembro do ano anterior, e eis que, passados 28 anos, podemos já atravessar, em caminho de ferro e num percurso de 1347 quilómetros, a rica província de Angola, na direcção Este-Oeste, em 30 horas de viagem em explêndidas e cómodas carruagens das três classes, atingindo altitudes consideráveis, a maior, em Calenga, no planalto, que é de 1854 metros sobre o nível do mar, para onde se sobe da altitude de 1 metro, no Lobito.

Não está ainda feita a história da acção de homens tão prestimosos, verdadeiros beneméritos da sua Pátria, que, através de mil e um obstáculos, souberam vence-los todos com uma galhardia e uma visão do futuro que hão de ficar, gravados em letras de ouro, nos anais dos caminhos de ferro de todo o mundo.

Com estas linhas simples temos sómente em vista render os nossos preitos de admiração sincera aos homens de invulgar energia que souberam levar à África os recursos inesquecíveis e imperecíveis de um tão vasto plano de fomento, que só mais tarde será devidamente apreciado, quando êsse problema maravilhoso atingir completamente o fim que o concebeu e tem até hoje norteado.

A' amabilidade dos Srs. Guilherme Lane, e Matos, respectivamente Secretário Adjunto do Conselho de Administração e funcionário superior da Companhia, que tão zelosa e intelligentemente servem, devemos a honra de poder publicar, hoje, na *Gazeta*, os retratos da primeira Administração do Caminho de Ferro de Benguela, dos quais a Morte implacável, na sua senha de destruição, já ceifou quatro, os srs. Conselheiro Ernesto Madeira Pinto, João José Pereira, Eduardo Ferreira Pinto Basto e General Joaquim José Machado, estando ainda vivos, graças a Deus, os Srs. Daniel de Moura Lane e Sir Robert Williams Bart que, desde o seu inicio, vêm dando, sem desfalecimentos, à Companhia, o melhor do seu concurso, o primeiro como secretario da administração e o segundo como administrador.

Pranteando, com saudade, a perda dos que foram, da Vida, rendemos, aos vivos, a homenagem da nossa grande admiração e apreço.

Das prosperidades da Companhia e do papel económico e social que ela está desempenhando, fala o seu ultimo relatorio, cujo resumo publicâmos, mais e melhor do que nós o poderíamos fazer.

Almeida Junior

Do relatorio referente a 1929, que gentilmente nos foi remetido, recortâmos, para se fazer ideia do que tem sido o caminho de ferro de Benguela, os mapas elucidativos referentes ao movimento daquela Companhia, de 1929, em comparação com o de 1928.

RECEITAS

Em 1928	Escudos-papel	30:141.254\$72,7
Em 1929	" "	44:192.485\$46
tendo havido um aumento de " "		14.051.253\$73,5

que se acha representado como segue:

	Mais	Menos
Em passageiros	469.922\$43	-\$-
Em mercadorias G. V. e P. V.	14.054.974\$93	-\$-
Em diversos	-\$-	453.645\$62,7
	<hr/> 14.504.897\$56	<hr/> 453.645\$62,7

A mais Esc. 14.051.253\$73,5

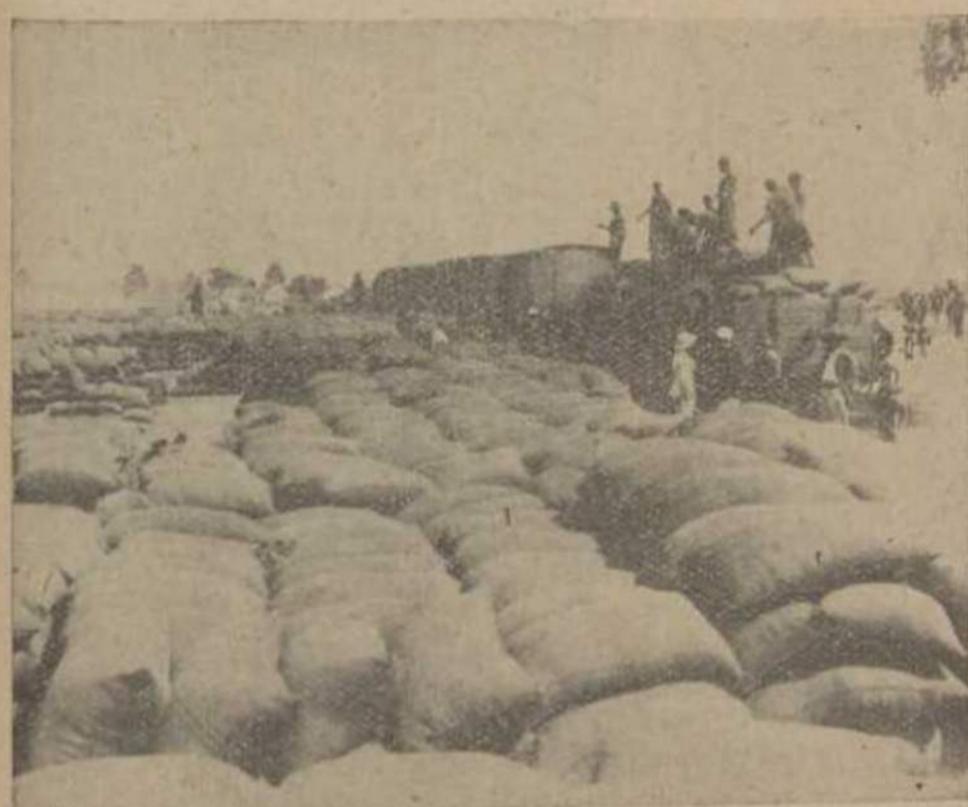
DESPEZAS

Em 1928	Escudos-papel	19.288.610\$00
Em 1929	" "	25.025.786\$55
tendo havido um aumento de " "		5.737.176\$55

•O aumento das receitas provem do transporte do material de construção para a linha belga, feito em toda a extensão da nossa linha em exploração, 1347 Quilometros.

O aumento da despesa foi determinado pelo maior percurso quilometrico que em 1929 foi de 964.322 quilometros, tendo sido em 1928 de 706.494,

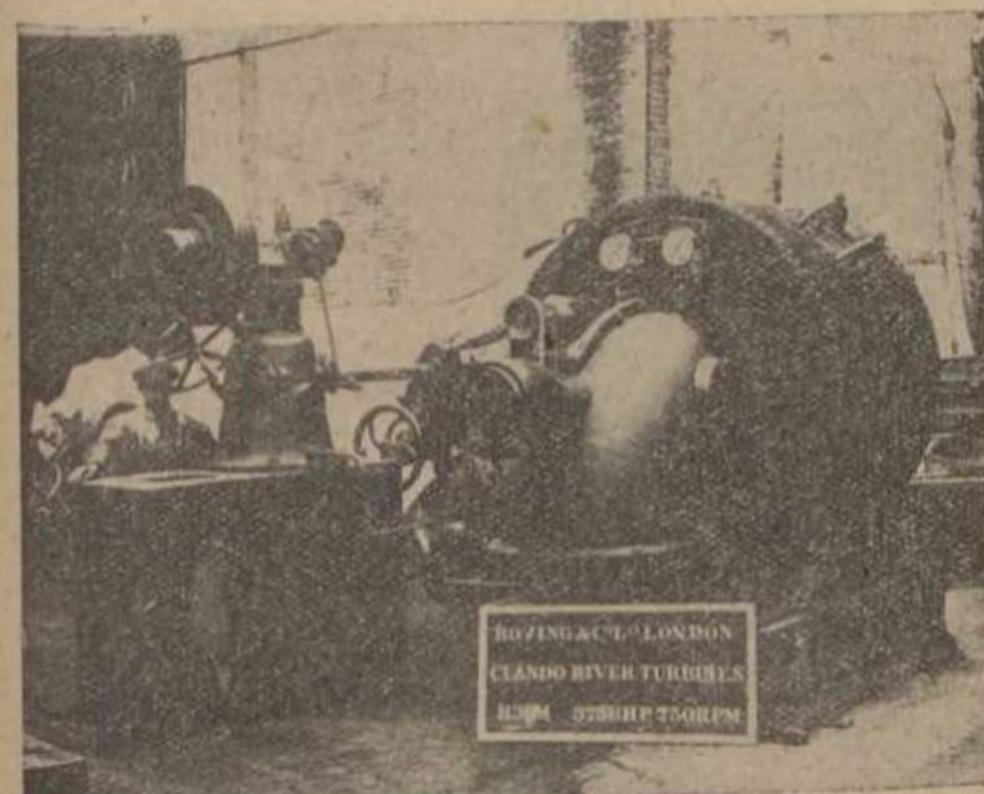
No dia 14 de Março com a presença de Sua Ex.^a o Alto Comissario, que presidiu à cerimónia, realizou-se no Lobito, com toda a solenidade, a inauguração do monumento ao General Machado, monumento que a Companhia entregou à Câmara Municipal.



HUAMBO - Carregando farinaceos

guração do monumento ao General Machado, monumento que a Companhia entregou à Câmara Municipal

Tendo o Governo da Colónia d'Angola procurado fixar por várias maneiras o nome dos homens que mais trabalharam para levar a bom termo o Caminho de Ferro de Benguela, que tanto tem contribuído para a Colonização do Planalto de Benguela, e considerando que a tenacidade, energia e inteligência de Sir Robert Williams o colocam no primeiro plano desses homens bons a quem Angola deve tão importante realização, publicou o diploma legislativo N.º 94 de 3 de Junho de 1929 dando à povoação de «Caala» sítio no distrito de Benguela,



Oficinas na Estação de Quando. - Turbinas para a estação Hidro-Electrica

junto ao Caminho de Ferro, o nome de «Vila Robert Williams».

Tendo a Companhia exibido na exposição Ibero-

Americana de Sevilha um mostruário artístico especialmente preparado para uma ideia nítida do valor do Caminho de Ferro de Benguela e no qual figuravam com destaque modelos do nosso tipo de estação e do material circulante mais notável foi-lhe concedido o prémio de «Grande Prix».

Em obediência às disposições do Art.º 26.º dos Estatutos tem de deixar as suas funções de Administradores os Ex.^{os} Srs. Engenheiro Fernando Borges de Sousa, General Sir Francis Reginald Wingate e D. António d'Almeida (Conde de Lavradio).

Sendo permitida a reeleição, julga o Conselho dever apresentar à votação da Assembleia os nomes dos Administradores cujo mandato agora termina.

NOTA: Mal diríamos nós, ao prestar homenagem á modelar Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, que teríamos, a seguir, de noticiar a morte do ilustre engenheiro Sr. Fernando Borges de Sousa, que, como administrador da Companhia, lhe prestou os mais relevantes serviços.

Ao saudoso extinto nos referiremos na página especial do



Chegada do comboio correio, à estação de Chinguar

próximo numero da *Gazeta*. Por agora, limitámos esta triste notícia á apresentação do nosso cartão de pesames á Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e á desolada família do saudoso extinto.

Cambios

PRAÇA	Compra	Venda
Londres	108\$15	108\$55
Paris	\$87,5	\$88
Madrid	2\$60	2\$68
New-York	22\$17	22\$24
Zurich	4\$28	4\$32
Roma	1\$16	1\$17
Bruxelas	\$61,5	\$62,2
Amsterdão	8\$91	8\$96
Berlim	5\$28	5\$32
Praga	\$35,5	\$36,2
Rio de Janeiro,	2\$55	2\$60

O SR. CAPITÃO TOMAZ FRAGOSO,
ILUSTRE GOVERNADOR CIVIL DE

BRAGANÇA

FALA-NOS DE ALGUMAS RECLAMA-
ÇÕES FERROVIARIAS DO DISTRITO

HA poucas semanas, na minha passagem por Bragança, tive o ensejo agradável de conversar largamente com o sr. capitão Tomaz Fragoso, ilustre governador civil do distrito a respeito dos assuntos que mais interessam a essa região trasmontana.

No vasto gabinete que a primavera enchia de luz e de perfume, ali, á vista das vetustas muralhas enegrecidas pelo tempo e rescentes de historia e de lenda, o sr. capitão Tomaz Fragoso fala-me longamente de todos os curiosos aspectos que a terra trasmontana oferece aos espíritos observadores.

Passam, nessa conversa interessante, as riquezas que a terra produz prodigamente e as riquezas que a terra guarda, avára, defendida não pela falta de iniciativa ou pela ignorância, mas pela falta de vias de comunicação, que são em toda a parte elementos imprescindíveis do progresso das regiões. Passam,

nessa conversa interessante, as qualidades das gentes trasmontanas, os seus costumes, as manifestações da sua fé, tudo o que são características marcantes daquela gente forte.

O sr. capitão Tomaz Fragoso não é trasmontano mas dedica ao distrito cujo governo lhe está confiado, um afecto tão grande como maior decerto não lh'o dedicaria se trasmontano fosse.

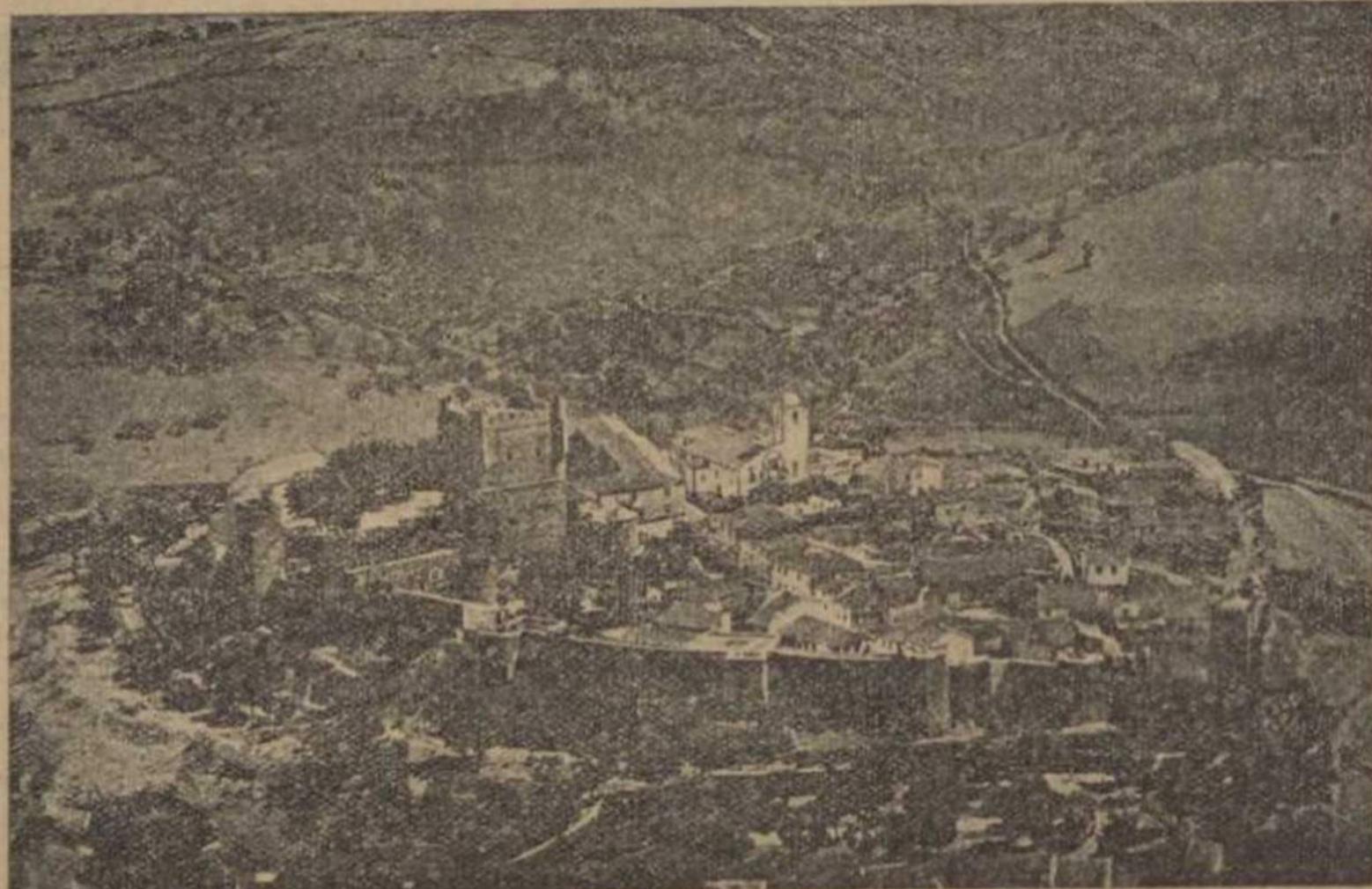
Desse afecto, deriva o interesse com que averigua dia a dia as necessidades mais urgentes do distrito e a maneira mais prática de as satisfazer.

Assim, entre todas as necessidades, que bastantes são, do distrito de Bragança, natural era que ao seu espírito surgissem, no primeiro plano, as necessidades ferroviárias.

Eis como o sr. capitão Tomaz Fragoso entende que podia dar-se, rapidamente, remedio às deficiências dos serviços ferroviários, deficiências que poderão não parecer de grande monta mas que embarraciam gravemente o regular desenvolvimento das actividades de produção e de comércio do distrito de Bragança.



Capitão Tomaz Fragoso
Governador civil do distrito de Bragança



BRAGANÇA — As muralhas da Fortaleza — Linha de muralhas e torreões

Deve ser estabelecido um comboio rápido tri-semanal que, tendo partido de Bragança ás 4,30, ligue, em Tua, com o comboio rápido n.º 752 do Minho e Douro que, nos anos anteriores, teve o seu inicio na Régoa, devendo, para isso, solicitar-se da C. P. que este comboio venha a ter o seu inicio em Tua



BRAGANÇA — Antigo convento beneditino de Cas'ro de Avelãs. Arco em ruínas

nos dias em que a C. N. efectue o seu comboio rápido. Este comboio chegaria pelas 12,35 ao Porto, onde daria ligação ao rápido n.º 54 da C. P. com chegada a Lisboa ás 18,38.

No sentido descendente, ficaria o serviço, assim, organizado por forma a poder atender, pelo menos em grande parte, as reclamações do distrito.

Em sentido ascendente, deveria o mesmo comboio partir de Tua ás 18,30, prolongando a C. P. até Tua o seu comboio rápido n.º 751 do Minho e Douro que nos anos anteriores teve o seu *terminus* na Régoa.

Assim, este comboio teria ligação desde Lisboa do comboio rápido n.º 51 que dali parte ás 8,25. Partiria do Porto ás 14,26 chegando a Bragança pelas 22,30.

Além disto, a C. N. deve estabelecer comboios mixtos diários com o actual horário e não em dias alternados durante todo o ano, devendo também melhorar as marchas dos seus comboios correios.

E' indispensável também acentuar que a região servida pela linha Tua a Bragança não tem ligação com a linha do Vale do Corgo, porque os com-

boios correios da linha de Bragança que ligam com os directos e correios do Minho e Douro, já não encontram na Régoa os comboios daquela linha, em virtude da grande demora que os passageiros procedentes da linha do Corgo ou a ela destinados precisariam de ter na Régoa.

Esta falta suprir-se-ia com a alteração do horário dos atuais comboios directos do Minho e Douro, passando o seu cruzamento, que se está fazendo em Tua, a fazer-se na estação de Bagauste ou na de Covelinhas.

Justo é também que a C. N. melhore o serviço de carruagens de passageiros de 1.ª classe que não oferecem nenhuma comodidade e que, nas passagens de nível, sejam colocados sinais de dia e de noite, respectivamente uma bandeira e uma lanterna, alguns minutos antes da passagem dos comboios para segurança das pessoas que se utilizam das estradas.

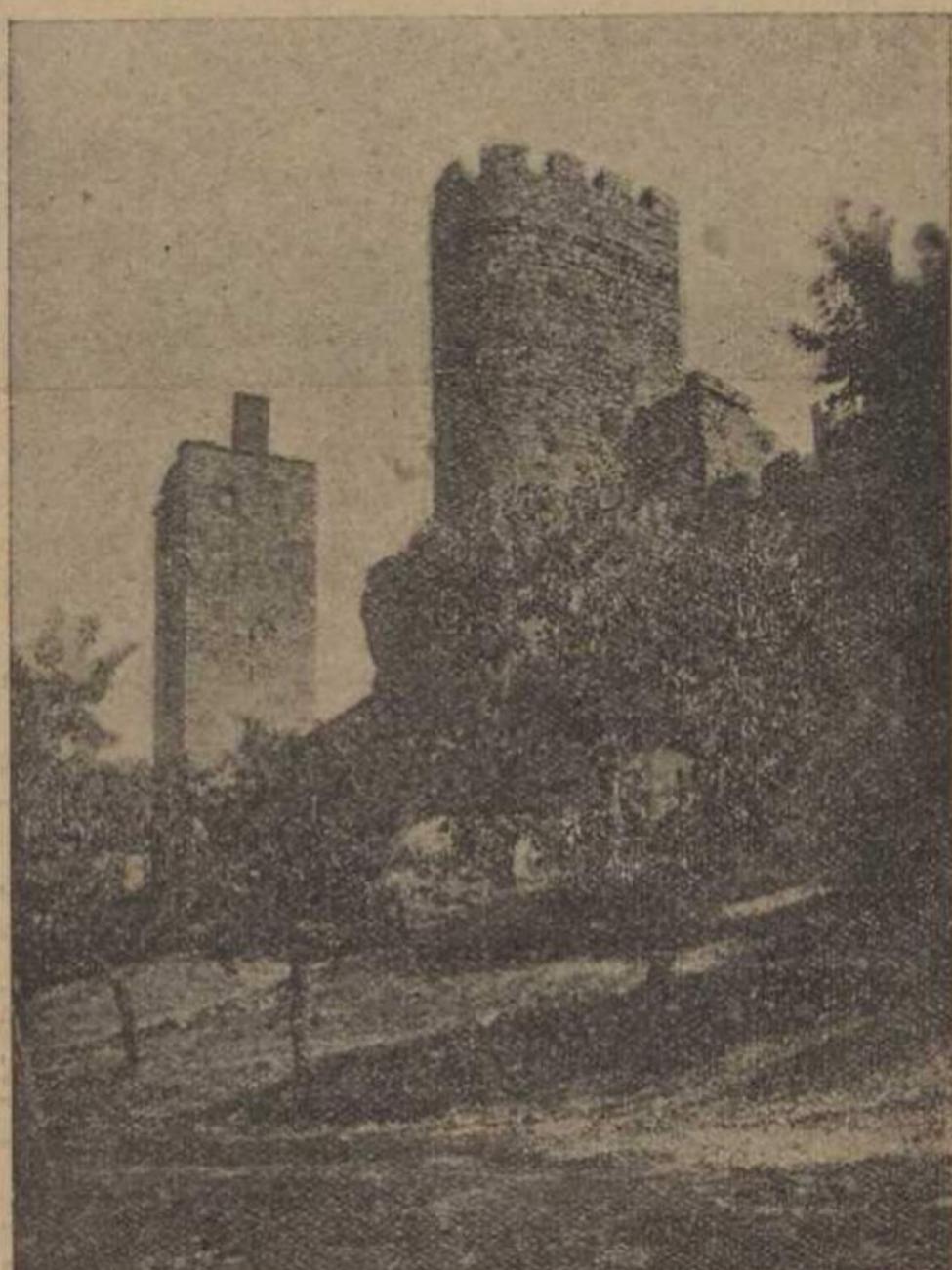
* * *

Foi isto o que a respeito de assuntos ferroviários me disse o sr. Capitão Tomás Fragoso, ilustre governador civil de Bragança.

Afigura-se-me que esses alvitres são, realmente, os que, de forma mais acertada, dariam, de momento, satisfação às reclamações de carácter ferroviário dos povos daquele distrito.

Assim certo estou, de que as companhias interessadas as satisfarão.

Calado Rodrigues.



BRAGANÇA — Torre da Princesa

ORFANATO PARA FILHOS DE FERROVIARIOS

Por toda a parte se multiplicam, de maneira generosa e altruista, as festas e iniciativas para angariação de donativos para esta simpática instituição de caridade.

Além das festas já tornadas públicas, outras diversões tiveram lugar, como, por exemplo, em 8 do corrente, no Cartaxo, donde se realizou uma vacada, em que tomaram parte, galhardamente, muitos ferroviários graduados da C. P., de várias estações circunvizinhas, como mostra a grayura que publicámos, cujas fotografias obsequiosamente nos forneceu o Sr. José António Lourenço, de Setil, que subscreve o que se passou nessa festa memorável, em que iam perdendo a vida, em holocausto à

sue uma sensibilidade que vibra, que faz estremecer, que conduz ao sacrifício, em rasgos de altruismo, de abnegação.

A que maior galardão podem êsses trabalhadores aspirar, para o seu orgulho, do que a certeza, em consciência, de sacrificarem as suas vidas, para dar vida a pequeninas vidas?

Que maior glória podem reivindicar para o sangue que, pelas feridas, se escoou durante a peleja cruel, do que a de ver, amanhã, erguido, sitianteiro, magestoso, o edifício do Orfanato, que consubstanciará a sorte dos inocentes a quem o Destino implacável roubou o pai?

Tenhâmos em vista o sinistro que sofreu o Sr. Carlos Paulino, que,



1.º plano: João Mendes da Silva, Joaquim Mendes, Manuel António Bordadagua, Carlos Paulino, António Costa, José Neves, e Alfredo Azevedo. — 2.º plano: Manuel Ruera, Virgílio Machado, Eduardo Quintas, José António Lourenço, Joaquim Alves da Mata, Manuel Ribeiro e Francisco Godinho. — 3.º plano: Augusto Marques, José Bastos, J. Moura Antunes, José Gomes de Sousa e José da Silva

vida alheia, vários e dedicados servidores dos Caminhos de Ferro, que tudo sacrificam por amor do próximo.

Relatando a festa do Cartaxo, escreve o Sr. José António Lourenço, que, no meio ferroviário em que militou, gosa de geral e merecida simpatia:

«Desoito intrépidos rapazes, todos ferroviários da C. P., num gesto de beleza moral e de sublime sacrifício, lidaram, na Praça de Touros do Cartaxo, em benefício do Orfanato para filhos de ferroviários, 10 bravissimas vacas. Assisti, como velho admirador de tão prestimosa classe, à festa.

É que o impressionante espetáculo a todos interessou, por se tratar de um assunto transcendentemente para a família ferroviária, à qual intimamente me considero ligado, apesar de a ela já não pertencer.

A classe ferroviária pode orgulhar-se de ter, no seu seio, uma brilhante pleia de rapazes destemidos, cumpridores dos seus deveres p. e. a par da sua audácia de estrénuos servidores da Companhia, pos-

se não fôr a solicitude do distinto clínico do Cartaxo, Sr. Dr. Júlio Montês e do enfermeiro do Hospital da mesma vila, Sr. Ramada, teria perecido, no meio da maior consternação dos presentes, pois o seu estado chegou a inspirar sérios cuidados, tendo-o salvo uma sangria redentora.

E como não ha de sentir-se feliz, o Sr. Carlos Paulino, quando amanhã vir erguido o padrão de glória, em cujos alicerces se ia sepultando a sua vida?

Outros feridos houve ainda, e todos se esqueceram de si para cuidar dos outros.

E dos feridos e dos que escaparam à catástrofe, como não hão de orgulhar-se de ver, de pé, a sua grandiosa obra, monumento que conterrará, por cada pedra, um sacrifício, pedras assentes na argamassa do seu sangue?

E quando, amanhã, depois da obra completa, retirados os andaimes, o edifício se erga, imponente, explendoroso, como um astro rutilante

rasgando um infinito tenebroso, como o sol criador, quando chefes de família rodeados de filhos, só neles vejam a miragem da ventura, os seus enlèvos, seus cuidados, — como se não sentirão felizes, na certeza de o abutre horrendo da desgraça não ir ao seu ninho arrebatar-lhes os filhos — aves que chilream descuidadas, inocentes, alegremente, hinos celestiais! — música de anjos?!

Que consoladora não será a certeza de que, entre os seus filhos, entre essas floritas graciosas, plenas de encanto, plenas de frescura, de mimo, de olor, frágeis, que, no seu cuidado de Jardineiros vigiam; — como não será consoladora, sim, a certeza de que, nesse jardim olímpico, não germinarão, crescendo, desenvolvendo-se, as plantas daninhas do vício e do crime, que subvertem, que dominam?!

Que maior felicidade?

Todos se portaram galhardamente. Venho da corrida, da festa em benefício do Orfanato. Vibrei de emoção.

Vi na arena ferroviários. Estavam ferroviários na luta.

E, nesse momento inesquecível, eu desci rapidamente, instintivamente a escadaria da Praça e fui prestar o meu auxílio.

Era um companheiro de trabalho, um amigo, um irmão, membro da minha grande família — a ferroviária — que estava em perigo porque eu fui, porque eu sou ferroviário do coração. Auxílio no que posso.

Era o Sr. Paulino que estrebuchava, o médico a agir, a sangria salva-dora. Sangue que esguicha, que se espalha, que me mancha o fato. Sangue que sobe, numa ascenção triunfal, livre do cárcere das veias. O ferido perde os sentidos, delira. E pela minha mente perpassa a visão tenebrosa dos circos de Roma, com todo um cortejo de horrores.

Vejo Espartaco que, de miragem vaporosa, se vai transformando, tomando forma, materializando-se. E assim findou, há dias, uma jornada memorável em benefício do Orfanato.

José António Lourenço

As festas no Jardim Zoológico nas noites de 21 e 22

Prometem ser deslumbrantes os festejos que a comissão iniciadora do Orfanato para Filhos dos Ferroviários da C. P., com sede em Braço de Prata, leva a efeito no Jardim Zoológico, nos dias 21 e 22 do corrente.

Até das bandas da G. N. R., Marinha e de Sapadores de Caminhos de Ferro, recebeu a mesma comissão a adesão desinteressada da Sociedade Filarmónica Humanitária de Palmela, uma das melhores do distrito de Setúbal.

Haverá fados e canções de Coimbra, por Alberto Gil, rival de Menano, acompanhado à guitarra pelo Sr. Dr. Armando Marques.

Os cantadores de fado Dionilde Gouveia, Júlio Proença e Joaquim Campos, acompanhados pelos professores Jacinto Santos e Estevão José Henriques, dão também o seu concurso.

Com elementos desta natureza e com muitos mais de reconhecido valor, que oportunamente serão anunciados, tudo leva a crer que a concorrência de público aos festivais do Jardim Zoológico seja formidável.

O público terá ocasião de apreciar a grandiosa iluminação eléctrica, cuja instalação foi propositadamente feita para esta festa.

Os fogos de artifício são farnecidos por Francisco Marques Amante & Filhos, de Mourisca, que obtiveram o primeiro prémio na grande Feira da Amostras, do Estoril, e que pretendem apresentar o melhor que até hoje se tem feito no género.

As barracas de tombola e quermesse, que estão quase concluídas, são confeccionadas nos «ateliers» de um dos melhores artistas portugueses e devem causar no público uma agradável impressão, não só pela sua decoração, como pelo seu precioso recheio, computado em alguns milhares de escudos.

Todos os serviços serão coadjuvados pelos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, uma das melhores corporações do nosso País.

O programa definitivo, causará grande sensação.

O preço da entrada no Jardim Zoológico, nessas noites, é reduzidíssimo,

Engenheiro Lopes Galvão

Acaba de ser reintegrado no seu alto lugar de Administrador Geral dos Serviços Hidráulicos e Elétricos, o nosso pre-ado amigo e distinto colaborador da *Gazeta*, coronel de engenharia, Sr. João A. Lopes Galvão, que há longos anos vem servindo, com honra, dignidade e brio inexcedíveis, o nosso país, tanto lá fora, aonde tem prestado os mais assinalados serviços a Portugal, como entre nós, em todas as comissões de interesse público que lhe têm sido confiadas.

Tardou cerca de dois anos, esta justa reparação, mas veio muito a tempo de se prestar homenagem a um dos vultos portuguêses de grande prestígio e saber.

E a prova do que afirmámos está precisamente no carinho que lhe tem sido dispensado por inúmeras individualidades marcantes no meio da engenharia, do militarismo e, finalmente, de corpos e corporações administrativas de Portugal, que, de toda a parte, têm enviado felicitações calorosas ao coronel de engenharia Sr. Lopes Galvão.

João A. Lopes Galvão
Coronel de Engenharia



Associando-se a essas justíssimas manifestações de aprêço e simpatia, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* junta o seu grande e afectuoso abraço ao abraço e felicitações de tantos outros, e aproveita o ensejo para louvar o ilustre titular da pasta do Comércio e Comunicações, Sr. Dr. João Antunes Guimarães, pelo nobre gesto que presidiu à reparação dada ao engenheiro Sr. Lopes Galvão.

OS NOSSOS MORTOS

João Navarro

Finou-se, num dos dias da semana finda, o Sr. João Navarro, honrado tesoureiro-pagador da C. P., que, durante quase um quarto de século, serviu, com zelo inexcedível, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Bondoso por temperamento, a todos atendia com igual solicitude, pelo que soube grangear a consideração de todos os servidores da Companhia, desde os de mais elevado aos de mais humilde cargo profissional, porque a natureza das suas funções de serviço o colocavam em contacto com todos eles.

Lamentando a sua perda, a *Gazeta* apresenta à ilustre família as mais sentidas condolências.

Engenheiro Carlos Bastos

Acaba de falecer, em Coimbra, o Sr. Dr. António Maria de Sousa Bastos, estremoso pai do Sr. Engenheiro Carlos de Sousa Bastos, ilustre Chefe da Divisão de Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que há longos anos vem servindo com muita inteligência, competência e zelo.

O saudoso extinto, que era o décano dos advogados portuguêses, soube conquistar a simpatia e a estima de toda a cidade do Mondego, aonde era querido e respeitado. Quem escreve estas linhas, de triste homenagem, teve a suprema honra de conviver, há 20 anos, com o Sr. Dr. Sousa Bastos, de quem recebeu provas inesquecíveis de amizade e solicitude.

Pesames sentidos á virtuosa família enlutada e especialmente a seu dedicado filho, Sr. Engenheiro Carlos Bastos e paz à alma do saudoso morto.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Junho de 1890)

No dia 18 de Junho de 1890, realizou-se em Lisboa, com festa rija, com esplendor oficial, a inauguração da estação central do Rossio.

Houve de tudo na celebração do facto importante, desde a colaboração das figuras marcantes dos meios oficiais e da afluência de povo que sempre costuma acorrer, a fazer o enquadramento dessas solenidades, até às críticas mais ou menos azeadas com que entre nós é de velho uso e arreliante pécha acolher sucessos de monta, como o que então se registava.

Nem faltou a cooperar nessas críticas o estilo brilhantemente caustico de Fiolho.

Criticou-se tudo, desde a arquitectura da estação até à segurança do tunel.

Damos a seguir dois artigos publicados no número com que a *Gazeta* solenizou a inauguração e que fazemos acompanhar da reprodução das gravuras que a *Gazeta* então publicou.

Um dos artigos era do Sr. A. Luciano de Carvalho, defendendo a arquitectura da estação das críticas que lhe foram feitas.

O outro artigo era do Sr. C. Xavier Cordeiro com interessantes informações a respeito do tunel:

A arquitectura do edifício principal

E' difícil a crítica, mas a arte ainda o é mais.

Eis ahi um edifício que já tem sido objecto de muita crítica pouco benevolente e que decerto continuará a ser o alvo dos nossos Charles Blanc lilliputianos.

Pois bem, esse edifício, digam os criticos o que disserem, ha de afirmar sempre, em qualquer época, a sciencia e o gosto artistico do architecto, que o delineou e que o executou.

Não que tenha bem impresso o cunho característico de uma estação de caminho de ferro, e que o relógio indicando no frontão a hora exacta de partida, os dous medalhões apresentando em relevo as physionomias de vultos eminentes na historia dos caminhos de ferro, ou as duas portas principaes do vestíbulo reproduzindo a dupla secção do tunel da linha urbana, bastem para a perfeita aprovação do typo.

Mas tem estylo, tem um conjunto harmonico, tem bellezas de pormenores, que são incontestaveis e que hão de aparecer em toda a sua realidade, quando os andaimes e as vedações tiverem sido completamente removidos.

Não é uma farragem respigada em Cesar Daly, torreão de aqui, ala de acolá, corpo central de além, Louvre enxertado em casa de *boulevard*, hybrido producto de architecto feito á força.

O falecido engenheiro Miguel Paes chamava com

entusiasmo á estação do Barreiro "arremedo dos Jeronymos"; confessemos, que a estação do Rossio não é um arremedo, nem mesmo uma imitação, mas sim um thema habilmente extraído e desenvolvido d'aquelle genero de architectura, que representa para nós um padrão de glorias e constitue em si mesmo uma gloria, consubstanciado n'un só monumento, mas disperso pelo nosso paiz em numerosos specimens de vario carácter.

Em architectura demasiadamente temos vivido de italiano; tempo é de estimar um exemplar de português.

Porque este edifício é nosso, debaixo de todos os pontos de vista, nosso pela architectura, que recorda a idade de ouro das tradições nacionaes, nosso pela pedra, que tem a mesma proveniençia da que serviu para a construção do grande monumento de D. João I, e nosso emfim, pelo homem que o projectou.

Consideraremos tambem as circunstancias locaes, todas adversas, que contrariaram o architecto.

E' uma estação terminus sem poder ser francamente uma estação de topo, e são as estações de topo que mais se prestam á especie, como

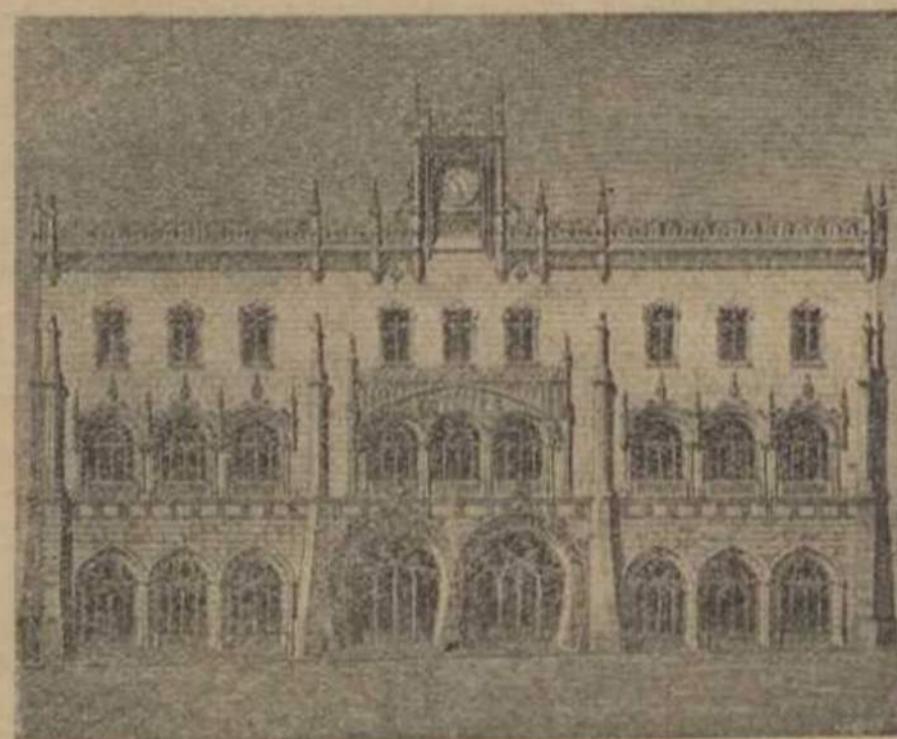
o demonstram os bellos exemplos de que Paris se ufana. do seu edifício principal. Tantas as circunstancias, quantas as dificuldades e as excepções.

Não pôde ser francamente uma estação de topo e tambem não pôde ter as vantagens da situação d'uma estação lateral, com os caprichos de gradaria, com a variedade de pavilhões, com a louçania de jardins, com tantos outros recursos que facilitam o bom exito da concepção.

E' uma estação forçosamente constrangida pelo terreno sobranceiro e entre edificações elevadas, extraordinariamente dissimetrica em planta e com a plataforma das linhas erguida á altura do segundo andar.

E', portanto, digna de louvor a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, por se ter empenhado no firme proposito de superar elementos por tal forma contrarios, adoptando o pensamento de realçar a testa da linha urbana com um exemplar notável de architectura nacional, e confiando a realização d'este pensamento a um artista português.

Assim, temos hoje a satisfação de registrar n'este logar o nome d'un compatriota distinto — o sr. José Luiz Monteiro. — A. Luciano de Carvalho.



Fachada da estação do Rossio (gravura publicada na *Gazeta*, de 11 de Junho de 1890)

O tunnel

O tunnel da linha urbana é uma obra notável, não só pela sua extensão, tripla da do tunnel do Tamel, no Caminho de Ferro do Minho, e quasi dupla da dos Encabalados, no Douro, como pela rapidez da sua construcção e pelo modo como foram vencidas as dificuldades provenientes da natureza e constituição do terreno.

Começa o tunnel junto á calçada da Gloria, segue entre as ruas de Santa Antonio da Gloria e S. Sebastião das Taipas, atravessa as ruas da Conceição e Nova da Alegria, corta o jardim da Escola Polytechnica á distancia de 55^m do observatorio, cruza com as ruas de Salitre, de Barata Salgueiro, Valle de Pereiro, S. Philippe Nery, e com as travessas da Fabrica de Pentes e da Legua da Povoa, passa debaixo do Quartel de Artilheria e na confluencia da estrada de circumvalação com a de Campolide, e termina no sitio da Rabicha, proximo ás antigas pedreiras.

A extensão total que havia sido projectada de 2:600,^m ficou em 2:610,^m em consequencia de um prolongamento do lado da Rabicha.

Em planta o eixo do tunnel é uma linha recta. Em perfil longitudinal, apresenta um patamar de 201,30, no prolongamento do da estação Central, de que faz parte integrante, e em seguida uma rampa de 10 milímetros.

D'este modo, a diferença de nível entre as duas testas é de 24^m,100.

As dimensões transversaes do tunnel são, em via corrente, 8^m,0 de largura entre pés direitos e 5^m,50 de altura no fecho, acima do carril.

Ha, porém, uma parte do tunnel do lado da estação Central, onde as dimensões variam. N'esta parte, cuja extensão é de 26^m,9, o tunnel tem dois ramos, sendo a largura total de 17,5 na testa; e diminuindo em seguida progressivamente.

Este alargamento, que aumentou consideravelmente as dificuldades de construção, foi exigido pela disposição das vias da estação.

Para execução d'esta grande obra foi necessário abrir seis poços, sendo o 1.^o no k. 0,213, junto á calçada da Gloria, o 2.^o no k. 0,707, no jardim da Escola Polytechnica, o 3.^o no k. 1.196, na rua de Rodrigo da Fonseca, o 4.^o no k. 1.608, na Travessa da Legua da Povoa, o 5.^o no k. 2.298, no Quartel de Artilheria, e o 6.^o no k. 2.789, proximo á testa norte.

A altura d'estes poços variou entre 13^m,10 e 63^m,72, sendo o maior o do Quartel de Artilheria.

As obras começaram pela abertura do pôco n.^o 4, na Travessa da Legua da Povoa, no dia 21 de Junho

de 1887. Seguiram-se o 1.^o e 3.^o, em 5 de Julho, o 5.^o em 3 de Agosto, e o 2.^o em 10 de Agosto, do mesmo anno.

A abertura da galeria fez-se rapidamente. Em 20 de Dezembro ficavam ligados os poços 1.^o e 2.^o; em 24 o 2.^o e 3.^o; em 9 de Janeiro de 1888 o 3.^o e 4.^o e em 7 de Fevereiro o 5.^o e 6.^o.

Os poços 4.^o e 5.^o só foram ligados em 26 de Maio, em consequencia da maior extensão da galeria e da grande consistencia da rocha n'essa parte do tunnel.

Tanto a abertura da galeria, como o trabalho posterior de alargamento e de construção da abobada, apresentaram grande dificuldade entre os poços 1.^o e 2.^o, isto é desde a calçada da Gloria até o jardim da Escola Polytechnica. N'esta parte o tunnel atravessou uma formação de terreno sedimentar composta de camadas de argila alternadas com camadas calcáreas.

Em virtude da pequena altura de terreno sobre a abobada do tunnel, a qual desceu a 1^m,40 na calçada da Gloria, houve um abatimento sensivel do solo e consequintemente um escorregamento do terreno superior que se estendeu a uma distancia de 25 metros do eixo do tunnel.

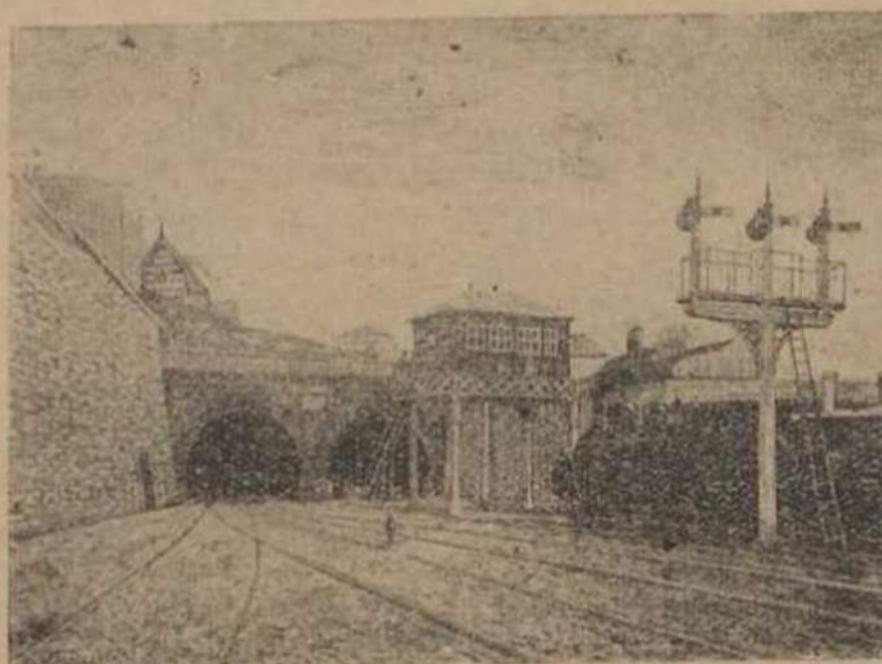
Afim de se evitar qualquer accidente, não hesitou a companhia em adquirir por altos preços a maior parte das casas situadas entre as ruas de Santo Antonio da Gloria e de S. Sebastião, e outras muitas até á rua Nova da Alegria; e algumas foram de facto demolidas por ameaçarem ruina, mas não houve o menor desastre, tendo-se mesmo con-

seguido executar os dois ramos do tunnel sob a calçada da Gloria sem interromper a circulação do elevador. Hoje pode-se considerar terminado o movimento do terreno.

Na parte restante do tunnel, isto é, desde o jardim da Escola Polytechnica até á Rabicha, o terreno encontrado foi o cretaceo, de grande consistencia, e como a cota era elevada, a construção effectuou-se sem dificuldade.

O cubo de terraplenagens executado tanto em poços como no tunnel propriamente dito foi de proximamente 200:000 metros cubicos, que em grande parte foram transportados para o aterro do porto de Lisboa proximo ao caes do Sodré.

O volume de alvenaria do revestimento approximou-se de 50:000 metros cubicos. O material empregado na abobada foi exclusivamente o tijollo; nos pés direitos, o tijollo e a pedra. A espessura minima da abobada é de 0,90; mas em geral é superior, atingindo mesmo 1^m,0 em alguns pontos. Entre a calçada da Gloria e o jardim da Polytechnica, em uma exten-



Aberturas do tunel, em Campolide, (gravura publicada na Gazeta, de 11 de Junho de 1890)

são de 560^m, construiu-se uma soleira em forma de abóbada invertida.

A obra foi dividida em trez partes, sendo a 1.^a entre k. 0,215 e 0,925 executada por administração sob a direcção dos srs. Carlos Bartissol e Weick, e a 2.^a e 3.^a, de k. 0,925 a 2,000 a 2,831, executadas por empreitada pelos srs. Papot et Blanchard e Béraud, respectivamente.

Começado em 21 de Junho de 1887, era o tunnel percorrido pela primeira vez pela locomotiva em 8 de Abril de 1889.

Poucas obras de igual importancia teem sido executadas no nosso paiz com tal rapidez.

C. Xavier Cordeiro

Mas, vâ lá que nem tudo era critica desagradavel para a obra que se inaugurava. Havia tambem quem a julgava digna de referência elogiosa, mesmo em confronto com o que de melhor havia então lá por fora.

Essa opinião arquivou-a o Diario de Notícias no seu numero do dia da inauguração, na seguinte interessante local:

Nos annos dos grandes melhoramentos materiaes da nossa capital, fica inscrita a data de hoje com caracteres fulgentes e imperecíveis. A abertura á exploração da estação central. Embora provisoria e limitada por enquanto a uma só linha, é um facto que muitas capitais desejariam poder inscrever nos registos dos seus progressos. Se exceptuarmos Londres, onde cada bairro tem umas poucas de estações e em que no coração da grande cidade está a de «Charing Cross» no «Strand», junto á praça de Trafalgar, em pleno «West End», e se tambem não contarmos Berlim, que com o seu metropolitano faculta o acesso ás antigas e afastadas estações, pela de «Friedeichsstrasse» a poucos passos da avenida das tilias; exceptuadas estas capitais, é Lisboa a que tem uma estação de serviço de «banlieue» e internacional mais bem situada. Paris tem a de Saint-Lazare, que fica a curta distancia do «boulevard des Capucines», mas é uma estação de serviço interior, e quem partir para o estrangeiro ha de ir ás estações do norte, de Orleans ou de Lyon, a qualquer das quaes se gasta meia hora em trem, indo do centro da bela cidade.

Bruxelas tem as suas três estações principaes, Norte, Midi e Luxemburg, nos extremos da capital, que diga-se a verdade não é muito extensa. A Haya e Amsterdam não as tem mais centraes. Viena de Austria, apesar de ser uma das mais belas cidades da Europa, obriga-nos a um grande passeio de carruagem para alcançarmos as suas gares; no mesmo caso estão as capitais da Saxonia e da Baviera, apesar do enorme progresso que em matéria ferro-viaria tem tido o paiz alemão.

Roma, tem uma estação no extremo da extensissima «Vie Nazionale» que, embora seja uma arteria do movimento da cidade, não é comtudo o seu centro. E de outras tantas cidades mais importantes que Lisboa poderíamos falar egualmente, citando apenas, para con-

Portugal no estrangeiro

De vez em quando surpreendem-nos, em jornais e revistas dos países estrangeiros, publicações e noticias de assuntos e factos que, em Portugal, ninguem refere, o que demonstra que os jornalistas e noticiários portugueses levam ás outras nações noticias e artigos de pura fantasia, certamente para demonstrarem o seu zelo... ficticio perante as redacções das revistas e jornais que representam.

O nosso estimado colega carioca, «Brasil-Ferro-Carril», por exemplo, entre noticiário de factos verdadeiros, insere, no seu numero de 1 do p. p., a seguinte notícia, que diz originária de Lisboa:

«Comunicam de Lisboa que nas proximidades de Xabregas ocorreu violenta colisão entre dois comboios de passageiros, cujas composições tinham ficado seriamente avariadas. Varios feridos já haviam sido transportados para os hospitais».

Ora, em Portugal, a nosso ver, ninguem deu por tamanha catástrofe, a dois minutos do maior centro populacional do nosso país, paredes meias com as redacções dos mais importantes meios de informação nacional.

Se tal notícia foi, realmente, transmitida para terras de Santa Cruz, de estranhar é que para lá a censura ou quem de direito a deixasse transitar, se a transmissão se fez por via telegráfica ou radiográfica, o que não acreditámos, pois os poderes constituidos possuem todos os elementos para obstar a gafes desta natureza, e até agora têem demonstrado o maior zelo e competencia no sentido de não permitirem o nosso descredi'o, no estrangeiro.

A mesma revista brasileira, e no mesmo numero, referindo-se, justamente, ao desenvolvimento da nossa primeira e excelente companhia ferroviária, a C. P., e á sua inteligente administração e Direcção, escreve:

«A Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, que sempre foi a primeira companhia ferroviária do paiz, está presentemente muito aumentada com a adjudicação que tomou das linhas ferroviárias do Sul e Sueste e Minho e Douro, e que pertenciam ao Estado.

As receitas do seu tráfego, no ano findo foram calculadas em contos 280.798 e 193 escudos, sendo de: passageiros 110.480 contos e 764 escudos; recovagens, 27.498 contos e 577 escudos; e mercadorias, 142.818 contos e 852 escudos.

Para assegurar todo o serviço de pequena velocidade, têem chegado nos ultimos tempos grande numero de vagões para mercadorias. A nova linha de via reduzida, de Martin-gança-Ba alha-Porto de Moz, vai ser brevemente aberta á exploração, visto já possuir todo o material para passageiros, adquirido na Belgica. Logo que a linha seja inaugurada iniciar-se-hão os trabalhos de construção do prolongamento da linha até ao Entroncamento».

O que vale é que, entre noticias fantasiadas, os jornais e revistas estrangeiras publicam, ás vezes, referentes a Portugal, exacto noticiário — o que demonstra que nem tudo ainda é mentira neste mundo...

cluir, a nossa vizinha Madrid, cujas estações distam bastante do centro de «Villa Coronade». A estação do Rocio representa pois, pela sua situação, um dos maiores melhoramentos que em nossos dias se tem realizado em Lisboa, e a sua abertura á exploração não pode deixar de ser saudada com entusiasmo.