

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: PB X 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1901

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B., CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1485



1 — NOVEMBRO — 1949



ANO LXII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

1849—1949: Centenário do nascimento de L. de Mendonça e Costa	653
Problemas Sociais, pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA	654
Efemérides ferroviárias, por CARLOS NONO	655
Velhos Bondes e uma moderna Estação, por GUERRA MAIO	657
Para a história dos Caminhos de Ferro Portugueses	659
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	661
Caminho de Ferro de Tete	662
Carta de Espanha, por JUAN B. CABRERA	663
Linhos Estrangeiras	664
Linhos Portuguesas	664
Mundo empobrecido	665
Jardim Zoológico de Lisboa	665
Há 50 anos	666
Recortes sem comentários	667
Parte Oficial	669



L. de Mendonça e Costa
Fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
1849 — 1949

1849-1949

Centenário do nascimento de L. de Mendonça e Costa

HÁ cem anos que nasceu L. de Mendonça e Costa, varão ilustre e sempre saudoso fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Como tal, nesta data, não podíamos deixar de render o preito da nossa mais expressiva homenagem à memória de um homem que, sobre ser um português de lei, foi modelo de virtudes sociais e domésticas, jornalista e homem de acção, de carácter nobre e espírito exemplar.

Gratos à lembrança do seu nome e admiradores da projecção da sua bela obra, que perdura, fluorescente, considerámos que devíamos manifestar por essa grande figura contemporânea o testemunho de respeito e admiração que justamente merece.

Desta maneira, decidimos consagrar à memória de Mendonça e Costa, em separata, um como que pequeno *In Memoriam*, que será distribuído com este exemplar da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Não ficariamos de bem com a nossa consciência, se não o fizessemos.

O que foi Mendonça e Costa como homem, como funcionário, como cidadão e jornalista ficará assim documentado, para que se não perca nunca a lembrança da sua

acção meritória, sempre ao serviço da Pátria.

Com efeito, a actividade prodigiosa do fundador e primeiro director da *Gazeta*, a sua luta em prol do desenvolvimento do Turismo em Portugal, a sua intervenção constante em congressos internacionais de Imprensa e Caminhos de Ferro, as suas múltiplas e extensas viagens através das cinco partes do Mundo, o seu devotado amor à terra onde nasceu, a sua fidelidade às instituições tradicionais da Nação, conferem-lhe jus ao mais incondicional tributo de reconhecimento que possamos dedicar-lhe.

Por isso evocamos, sob forma de exemplar em separata, o que foi a sua laboriosa e prestante carreira, desde a burocracia, através do jornalismo, até à instituição, digamos, das iniciativas turísticas no nosso país.

Cumprindo este imperativo da nossa consciência, julgamos assim prestar o devido galardão à memória e ao carácter integerrimo de um homem de bem, que foi, ao mesmo tempo, uma das figuras mais destacadas entre os valores nacionais positivos da nossa época.

PROBLEMAS SOCIAIS**ESCOLAS DE ENGENHARIA**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

VÊ-SE que os países civilizados do mundo têm criado e desenvolvido em alto grau escolas de engenharia. Pretendem assim satisfazer as vee-mentes necessidades do panorama técnico actual, que exige espíritos engenhosos e construtivos ao ser-viço da evolução e do aproveitamento de forças, que os séculos — avaros! — esconderam até aos nossos dias.

A Bélgica, a Suíça, a França, a América do Norte e outros países estão na primeira fila, como fornecedores de técnicos de primeiro quilate.

Em que plano fica Portugal, comparando a sua engenharia à das restantes nações estrangeiras?

Os derrotistas e levianos dirão que Portugal não forma técnicos, que as escolas de engenharia portuguesas apenas ensinam o supérfluo, que os técnicos nacionais haverão de ir ao estrangeiro para corporizarem a sua bagagem científica.

Há exagero e menosprezo da parte dos que assim conjecturam.

Por opiniões que ouvi a individualidades insuspeitas, mesmo estrangeiras, se pode afirmar, sem reser-vas, que Portugal, em suas escolas de engenharia, prepara e cultiva técnicos de brilho tão eficaz como o que vem reflectido da estranja.

Ainda há poucos dias, um ilustre engenheiro quí-mico belga me mimoseou com a seguinte declaração: — «Trabalho há dez anos com engenheiros portugueses de várias categorias e acredite que serei testemu-nho no meu país do valor incontestável dos vossos técnicos. Trazem da escola uma cultura tão bem ape-trechada, que em pouco tempo vencem e dominam qualquer especialidade técnica ou científica.»

Agradeci àquele engenheiro o elogioso perfil com que definiu os técnicos portugueses. Porém, quis aclarar, na sua afirmação, a frase: «... com engenheiros portugueses de várias categorias...». Solícito, expli-cou: — «Sim, trabalhei com engenheiros de várias ca-torías. Diplomados pela Universidade do Porto, pelo Instituto Superior Técnico, pelo Instituto Industrial...».

Interrompi-o para lhe confessar com certo retrai-mento que os Institutos Industriais portugueses não são, oficialmente, considerados como escolas de enge-nharia, apesar-de os seus diplomados poderem legal-mente (e por força dos seus conhecimentos técnicos e científicos) projectar, calcular, executar e dirigir obras pe engenharia.

O distinto engenheiro belga brindou-me, em réplica, com explicações acérca da programação e definição das escolas de engenharia estrangeiras. Há escolas su-pe-riores e escolas técnicas. Diferem na intensidade cien-tífica e na duração do curso. Ambas são, porém, de engenharia, porque uma completa a outra.

Na verdade, em Portugal, viveu-se um pouco sob o bastão da casta. Classes houve que reivindicaram, só-fregamente, prerrogativas em prejuízo doutras que se viram espezinhadas e, moralmente, abatidas.

Tenho fé, todavia, no espírito dos nossos gover-nantes. Homens escolhidos pelo saber, pela inteligen-cia e pela idoneidade moral. E onde há saber, inteligen-cia e idoneidade moral há a certeza tamanha dum espírito recto, que jámais deixar-se-á coagir.

E é nesta fé que acredito na nova reforma do en-sino técnico português. Não será uma reforma forjada no cadiño da inveja e do atropelo, como acontecia há vinte e cinco anos. Será, sim, uma reforma, cuja dou-trina valorizará os técnicos na sociedade e na profis-são, criando-lhes amor pela escola que os formou.

Nessa altura o engenheiro belga poderá colocar os valiosos Institutos Industriais na série das escolas de engenharia portuguesas.

De resto, a maior parte das escolas de engenharia estrangeiras têm nível igual ou inferior aos dos referi-dos Institutos.

Não vale a pena apontar motivos que os legislado-res sobejamente conhecem. A designação de escolas de engenharia para os Institutos Industriais, bem como a remodelação e reorganização dos cursos, trarão consigo um sopro de vida para dois milhares de diplomados, que, nas suas múltiplas funções, tanto prestigiam o bom nome da engenharia portuguesa, e, afinal, vêm-se feridos na sua dignidade de homens formados e in-telectualizados.

A classe dos diplomados em engenharia pelos Ins-titutos Industriais tem, pois, suas esperanças deposita-das nos preclaros legisladores do Ministério da Educa-ção Nacional.

E, já que nos governam homens que não têm ante-cedentes na história política de Portugal, eu guardo a certeza de que a classe daqueles diplomados escolheu, em boa altura, o melhor depositário de suas tão justas esperanças!

Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

NOVEMBRO

10

1891 — Introduzem-se em França os caminhos de ferro de cremalheira.

2

1888 — É inaugurada, na linha do Oeste, o troço ferroviário de Torres Vedras à Figueira da Foz.

3

1903 — É criada a Direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda, à qual incumbe a construção e exploração dos caminhos de ferro de Malange, Ambaca e Luanda.

4

1899 — A Companhia de «Orleans» é autorizada a abrir ao tráfego a linha de Montron (arredores de Dordogné) a Sarlat entre Hautefor e Sarlat.

5

1849 — Nasce em Lisboa Leonildo de Mendonça e Costa, fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da *Empreza de Anúncios nos Caminhos de Ferro* e *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro*.

6

1892 — Abre ao serviço público a linha de caminho de ferro por cremalheira de Ministrol a Monserrat (Barcelona-Espanha).

7

1862 — Abre à exploração pública o troço ferroviário da linha do Leste entre a Ribeira de Santarém e Abrantes.

8

1851 — Inauguram-se os serviços ferroviários dos «Estados Pontifícios», saindo o primeiro comboio de Roma para Frascati.

9

1903 — É inaugurado o primeiro troço do caminho de ferro coreano construído pelos japoneses para ligar Seúl a Fusan.

1913 — Fica concluído o assentamento do caminho de ferro entre Muhuamba e Inharrime.

11

1918 — Na floresta de Compiègne, dentro de um vagão de caminho de ferro, firma-se a assinatura do armistício que pôs termo à guerra mundial de 1914-18 e que obriga a Alemanha a entregar 5.000 locomotivas, 150.000 vagões e 5.000 camiões aos aliados.

12

1920 — O «comité» ferroviário da greve, (que em Portugal durava havia 45 dias), publica a nota de que não dispunha dos elementos necessários para continuar a luta.

13

1929 — Devido a ter rebentado um tubo da locomotiva do comboio 2356, do túnel dos Encambelados (Douro) morre, asfixiado, o guarda-freio João Artur Leite.

14

1909 — Inaugura-se a linha férrea de Liñares a Carolina (Espanha).

15

1896 — Abrem à exploração 54 quilómetros de linha férrea entre Baeza e Quesada (Espanha).

16

1890 — São aprovados os «Estatutos» da Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

17

1901 — A Companhia do Norte (Espanha) estuda a maneira de construir um caminho de ferro de Segóvia a Aranda e Burgos.

18

1900 — É aprovado o projecto para a construção do caminho de ferro italiano de Alexandria a Ovada.

19

1862 — É provisoriamente aberto à exploração pública o troço ferroviário entre Estarreja e Gaia.

20

1897 — Entre as Companhias dos caminhos de ferro de Bilbao a Durango e a Empresa de Elgoibar a San Sebastian fecha-se contrato pelo qual a primeira se encarrega da construção da linha de Deva a Zarang, incluindo a sua exploração e administração.

21

1897 — Constitui-se, com o capital de 2 milhões de libras, um Sindicato para a construção do caminho de ferro entre Melipila e Valparaiso (Chile).

22

1900 — Termina a construção do caminho de ferro chinês de Porto-Artur até Telin (norte de Mikden).

23

1901 — A Companhia dos caminhos de ferro económicos é autorizada a construir uma linha de serviço particular de Tarreca a Balaguer (Espanha).

24

1890 — O Ministro das Obras Públicas inaugura solenemente a linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu.

25

1909 — Conclui-se a construção do túnel ferroviário através dos Andes, da linha Transandina que liga a rede argentina com a chilena.

26

1906 — É inaugurada a linha dupla entre Estarreja e Espinho.

27

1925 — O «Diário do Governo» publica o decreto 11283, que aprova a organização da Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro.

28

1920 — O Governo francês mandou encorporar os caminhos de ferro da Alsácia-Lorena no Ministério das Obras Públicas.

29

1917 — É inaugurada na rede ferroviária de Viação Cearense (Brasil) a Estação de Lavras, no prolongamento da de Baturite.

30

1948 — O Governo português torna público que adquiriu por 4 milhões de libras os Caminhos de Ferro da «Beira Railways Company».



VELHOS BONDÉS

e uma moderna Estação

Por GUERRA MAIO

SE bem que muitos considerem um suplício viajar no Rio de Janeiro nos carros elétricos, ou sejam os famosos «bondes», assim parecidos com os da Carris em Lisboa, abertos e com um atrelado igualmente aberto, eu não conheço nada mais divertido que esses pachorrentos veículos que, por uma ninharia, nos levam aos pontos mais extremos da capital carioca.

Quem tenha visto, ou tenha tomado os «eléctricos» da Cruz Quebrada, nos dias de desafio no Estádio, ou nos do Campo Pequeno, em tarde de touros, está longe de supor como se viaja, a qualquer hora do dia, da Carioca para Botafogo e para a Gávea, ou do Largo de S. Francisco, para Santa Alexandrina, para Itapagipe ou para a Tijuca.

Depois do carro lotado, quer dizer com os assentos e plataformas completos, as senhoras vão-se alinhando de pé diante dos passageiros sentados, no goso duma conquista conseguida durante o largo consulado do Sr. Getúlio Vargas. Vão quase sempre de semblante carregado e as pretas ou mulatas, dão-nos a impressão de que somos nós, os que vamos sentados por que chegámos antes, que as viemos incomodar.

Do lado da entrelinha, a companhia não só supriu o estribo, mas forrou com rede alta de arame o espaço que vai do estrado até aos encostos para que os passageiros não caiam no chão, ao passar outro bonde em sentido contrário. Mas os dois estribos por que se accede às bancadas, levam uma dupla fila de passageiros, seguros aos encostos ou aos balaustres, o que engrossa a lotação, a três ou quatro vezes mais.

O preço das passagens é mais que irrisório, 40 centavos pela primeira zona, grande como duas léguas da Póvoa, assim como do Terreiro do Paço a Algés, ou além. Não há bilhetes e se os houvesse ninguém pegava neles. Os brasileiros consideram-se suficientemente honestos para que se não suponha o propósito de viajarem de graça e por isso pagam espontaneamente as suas passagens.

Várias vezes a companhia estabeleceu bilhetes-recibos que os conductores rasgavam de um livrete e estendiam aos passageiros, mas estes, ofendidos na sua dignidade, não pegavam neles. E voltaram ao «relógio», colocado detrás do motorneiro e com o mostrador para o público. O condutor recebe a passagem e puxa pela correia que faz soar uma campainha. Tantos toques, tantos lugares pagos, que o mostrador do «relógio» vai registrando fazendo aparecer o número correspondente.

Mas a cobrança, por mais activo que seja o condutor, jamais é feita em condições. Diz-se que um quarto dos lugares ficam por receber ou talvez



RIO DE JANEIRO — Estação de D. Pedro II

mais. Há mesmo pessoas — apesar da honestidade largamente manifestada pelos brasileiros e do preço ínfimo da passagem — que não pagam o lugar. O condutor passa batendo os níqueis na palma da mão, mas nem todos acodem à chamada. Já mais vi inveterar um passageiro por não ter satisfeito o seu bilhete. Se ele o paga espontaneamente muito bem, se não, vai adiante. Se num banco de cinco ou de quatro passageiros, estes se comprimem para que uma criança de 6 ou 8 anos se sente, é certo e sabido que ela não paga passagem.

As viagens são extremamente agradáveis. O carro vai de-vagar, mas chega-se, ao contrário dos auto-carros, de onde é mais difícil saír, que entrar, visto as coxias com a aglomeração de viajantes de pé, parecerem verdadeiras estacadas humanas. O que vale é que — n'estes carros que iriam depressa se não fosse o trânsito, que desborda, no Rio, em todas as praças e avenidas — é que o preço é também de amigos, 80 centavos ou 2 cruzeiros, quer dizer um escudo ou dois escudos e meio. A primeira zona compreende a distância que vai dos Restauradores ao Lumiar ou do Terreiro do Paço a Belém. A passagem de dois cruzeiros vai até ao fim do mundo. Da Copacabana à Tijuca, por exemplo.

Agora a Estrada de Ferro, na impossibilidade de controlar duas classes de passageiros nas suas linhas suburbanas, estabeleceu a classe única, o que levantou os mais violentos protestos na tribuna e na imprensa, chegando a recorrer-se para o Supremo Tribunal Administrativo, por ilegalidade constitucional! O governo explicou, a Estrada de Ferro ponderou com sólidas razões de administração mas o público não queria saber, exigia vigorosamente as duas classes. Venceu a tarifa única, mas não foi sem pena.

Mas se os velhos bondes arcaicos e fora da moda são os beneméritos do Rio de Janeiro, sem os quais metade da população andaria a pé, a estação central dos caminhos de ferro, à qual restabeleceram o seu nome inicial de D. Pedro II, é a maravilha carioca que deve ser colocada em primeiro plano.

Alta de 25 andares, com um relógio monstro de quatro mostradores, onde se acomoda a administração ferroviária, é qualquer coisa de elegante, despretenciosa, sóbria de decorações e com tal vastidão que deixa a perder de vista quase todas as grandes gares europeias.

Por o átrio central sobem da rua quatro grupos de escadas e nos seus corredores imensos abriga-se todo um bairro comercial: — Restaurantes, cafés, confeitarias, padaria, quitanda, cabeleireiro, engraxador, leitaria, posto de informações, banco, caixa económica, cafés, nada menos de quatro, gravataria, loja de brinquedos, farmácia, papelaria, livraria, lojas de jornais, tudo à larga, para que o passageiro à chegada e à partida encontre tudo o que houver de mister.

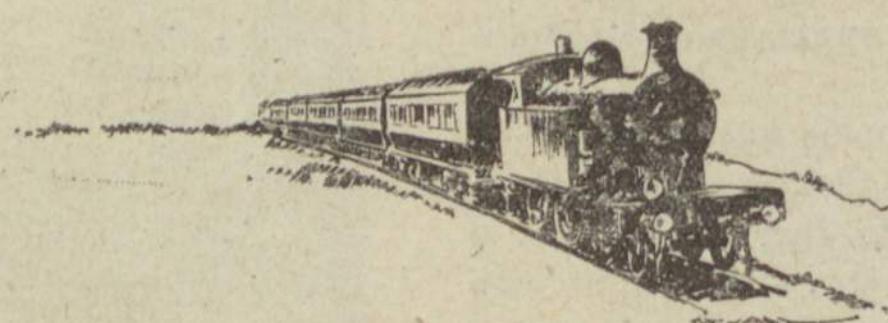
As bilheteiras, à entrada da plataformas, estão dispostas para se não perder tempo. Há-as para combóios de longo curso, para combóios omnibus e para os suburbanos, estas com dois postigos, um para quem leva o dinheiro do bilhete trocado e outro para quem tem demasia a receber.

Apesar das plataformas terem gradeamentos em frente às portas das carruagens, que se abrem automaticamente, estas são tomadas de assalto para se conquistar um lugar sentado.

Os passageiros que chegam, tem saída especial pelas rampas subterrâneas que dão acesso a três direcções, no fim das quais os aguarda toda a sorte de transportes, taxis, bondes, omnibus e carros de «lotação», espécie de taxis em que cada um paga o seu lugar.

Os comboios que, ultimamente, graças ao novo material circulante, foram todos acelerados. Do Rio a S. Paulo, 499 quilómetros, os quatro expressos diários gastam menos de 12 horas (até há pouco eram 15) e andam sempre lotados, quer dizer sempre cheios.

O «Cruzeiro do Sul», comboio nocturno e de luxo, diariamente desdobrado, é o orgulho da população e aquele que não puder dizer que já nele viajou sente-se diminuído no seu brio e no seu legítimo orgulho de brasileiro.



Para a história dos Caminhos de Ferro Portugueses

Uma carta a propósito dum artigo, publicado na «Gazeta» àcerca da inauguração, há 62 anos, da linha de Tua a Mirandela

O artigo, aqui publicado em 1 de Outubro, sobre a inauguração, há 62 anos, da linha do Tua a Mirandela, despertou entre os nossos leitores um grande interesse, e a ele a imprensa fez amáveis referências, que desejamos agradecer.

Do nosso prezado assinante, amigo e antigo ferroviário, sr. João Valério Moreira dos Santos, recebemos uma carta que, por constituir um interessante documento para a história dos nossos caminhos de ferro, vamos, com a devida vénia, publicar seguidamente, na íntegra.

Eis a carta em questão:

Lisboa, 12 de Outubro de 1949.

...Amigo e Senhor Carlos d'Ornellas,
Dig.^{mo} Director da Gazeta dos Caminhos
de Ferro.

Os meus cumprimentos.

De regresso a Lisboa, depois da minha vila-
tura de montanha, numa quinta entre pinhais e
serras da nossa Beira-Litoral, li com agrado o
seu artigo, relativo à inauguração em 29 de Se-
tembro de 1887 do caminho de ferro de Foz-Tua
a Mirandela, publicado no n.^o 1483 da Gazeta.

E li-o com bastante mais interesse porque nele
se faz referência a pessoas que conheci pessoal-
mente e a meu pai — João Valério dos Santos —
Chefe de Tracção e Oficinas da Companhia Na-
cional de Caminhos de Ferro.

Todos os funcionários designados já faleceram,
e o último há pouco tempo, ou seja o Jerónimo
Maria Cardoso, em Lisboa, na situação de Chefe
de Serviço, reformado.

Também a mim me foi proporcionada a satis-
fação de assistir em Mirandela à referida inau-
guração, quando era criança — nove anos e meio
de idade — mas com sangue na guelra. E porque
era ladino, verifiquei — e disso não me esqueci —
o que representaram para o povo da vila e de
toda a região amplamente adjacente, que acorreu
à estação do caminho de ferro, vindo de perto e
de longe, às festas e homenagens prestadas ao Rei
D. Luís I e à Rainha D. Maria Pia.

As festas não dispensaram os banquetes, os
fogos de artifício, as ornamentações e ilumina-
ções exuberantes, os discursos, a recitação dos ver-
sos que a Gazeta publicou e tantas outras mani-
festações demonstrativas — diga-se a verdade — de
sincero regozijo da parte de todas as classes so-
ciais: clero, nobreza e multidão oficial ou anó-
nima. E é curioso que entre certos destes últimos
manifestantes, a alguns ouvi eu dizer com aspecto
desconcertado: — «E nós a julgarmos que o rei era
de oiro!» ...

Várias cenas ingênuas poderia reproduzir.
Para um breve comentário, como pensei fazer, não
vale a pena ir longe, mas não será demais contar
uma dessas cenas, pela sua estranha simplicidade
dentro da esfera popular de credice que, então,
era vulgar:

Chegado o comboio real, desembarcadas as ma-
jestades e organizado o cortejo numeroso para os
Paços do Concelho, resguardou-se o material. A
máquina foi inverter à placa giratória e prepa-
rar-se para o regresso, e na linha, junto às ofici-
nas de carácter provisório, o fogueiro procedeu à
operação de limpar a caixa de fumo; abriu para
isso as portas respectivas e ficou à vista do povo-
lêu que, aglomerado, comprimido, se aproximara

para apreciar melhor, a frente ôca ou quase ôca, tendo no fundo negro o tubular correspondente. Aumentava a curiosidade, diminuia o receio, mas como a chaminé ainda estava fumegante, respeitavam-se as distâncias...

Retiradas com a pá as primeiras camadas de resíduos de carvão, o pasmo apossou-se dos circunstantes: viam-se apenas, embora mal, os orifícios do tubular. O problema da locomotiva não era de fácil compreensão, para eles, já se vê.

Nesse momento, um dos circunstantes, mais afoito, latagão que viera de algures, estendeu o dedo indicador da mão direita para os tubos de fumo e dando-se ares de grande conhecedor da matéria, bradou corajosa e arrogantemente:

— Ali!... Ali... é que trabalham os diabretes!...

Eu, o traquinas, ri-me com vontade, afastei-me alegre e nunca olvidei esta e outras afirmações singulares para o meu espírito rapazelho, daquele

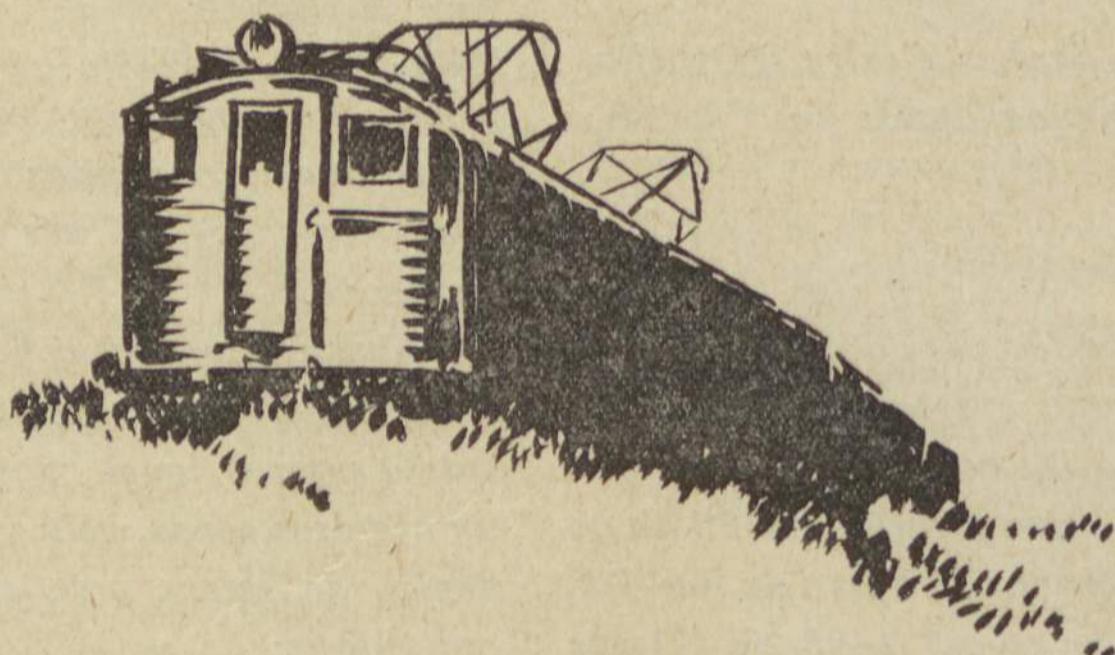
jubiloso dia 29 de Setembro de 1887, para os honrados, laboriosos e, nessa ocasião, beneficiados trasmontanos.

Mirandela, com a sua bela ponte romana sobre o Tua, com a sua Senhora do Amparo, e com o seu caminho de ferro ligado ao Douro, ficou sendo testa de viação acelerada naquela data memorável. E só em 2 de Agosto de 1905 se inaugurou o troço, em continuação, até Romeu, para se atingir Bragança em 31 de Dezembro de 1906.

Agradecendo, por este meio, a referência da Gazeta a meu saudoso pai, transmito-lhe, meu bom Amigo, este insignificante comentário.

Creio que devo ser um dos leitores assíduos mais antigos da Gazeta e assinante desde que me reformei.

Aproveito a oportunidade para, mais uma vez, lhe confirmar a minha melhor estima e consideração. Seu amigo velho e admirador JOÃO VALERIO MOREIRA DOS SANTOS.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Espanha e Portugal

A visita do generalíssimo Franco ao nosso país, visita de retribuição à que, há anos, o Chefe do Estado português fizera a Espanha, e também de cortesia, teve um alto sentido político. Não podia deixar de ser assim.

Ela veio coroar todas as negociações, desde o Pacto de Não Agressão e de Neutralidade, feitas no sentido de se estabelecer, na Península, uma zona de paz e de trabalho, para benefício não apenas dos dois povos que a habitam mas também da própria Europa.

A Portugal e a Espanha o Mundo deve assinalados serviços. A civilização moderna deve-lhes muito, deve-lhes quase tudo, pois que, com os descobrimentos marítimos, não só se desenvolveu o comércio, mas criaram-se novas nacionalidades. Do México para baixo, só há duas línguas, o espanhol e o português. Portugal e Espanha têm na América a sua projecção gloriosa.

O fortalecimento da Península assegura a independência política e económica dos dois países amigos. Nem a Portugal convém uma Espanha anarquizada e inimiga, nem à Espanha seria útil a vizinhança de um país desorganizado.

Somos uma força e precisamos de ser, num mundo alvoroçado, um exemplo de ordem e de fé em destinos melhores. E o Mundo, confessemos-lo com alegria, já começou, felizmente, a olhar para nós com simpatia e respeito.

O Generalíssimo Franco e os serviços da C. P.

QUANDO, no dia 25, o Generalíssimo Franco foi a Coimbra receber o grau de Doutor «Honoris Causa», a viagem foi feita de Queluz ao Luso em comboio especial. Essa viagem proporcionou ao nosso ilustre hóspede a oportunidade de conhecer a eficiência e as comodidades que os nossos serviços ferroviários oferecem a quem se utiliza deles.

Não podiam ter sido melhores as impressões do Chefe do Estado espanhol, que, ao chegar à estação de Luso, mandou chamar ao salão em que viajava, os srs. João Monteiro, o chefe de maquinistas Carlos Parreira Alves e o maquinista João António Marques, a quem quis felicitar, pessoalmente, pela forma como o haviam conduzido.

O Chefe do Estado espanhol encarregou o director

geral da Política Exterior da Espanha, D. José Sebastian de Erice, de transmitir ao director-geral da C. P., Engenheiro Espregueira Mendes, as impressões magníficas da sua viagem e as suas felicitações pela maneira como veio encontrar os serviços dos caminhos de ferro portugueses.

Nesse mesmo comboio regressaram a Lisboa, após o almoço realizado no Buçaco, em honra do Generalíssimo, os srs. Ministros do Interior e das Comunicações que, antes de descerem no apeadeiro de Entre-Campos, também felicitaram o ilustre Director-Geral da C. P. pela excelente viagem que acabavam de fazer.

Quando portugueses excessivamente exigentes — talvez por nunca terem saído de Portugal — criticam com acrimónia e injustiça os serviços dos nossos caminhos de ferro, é-nos sempre grato ao nosso orgulho lusíada registar as opiniões dos estrangeiros de categoria, como é, neste caso, o Generalíssimo Franco.

O Padre Américo e o saudoso ministro Duarte Pacheco

O Padre Américo, o bondoso fundador da «Casa do Gaiato», antes de se dedicar à vida religiosa e a obras de benemerência exerceu, em Moçambique, o cargo de despachante de Alfândega. Ali deixou amigos e admiradores, que nunca mais esqueceram esse homem de extraordinária e comunicativa simpatia. Um desses admiradores, ouvido por um redactor do «Notícias», de Lourenço Marques, contou, a respeito do fundador e director da «Casa do Gaiato», o seguinte episódio, que dá bem a medida do carácter do padre e do saudoso ministro Duarte Pacheco:

Um dia, o padre Américo dirigiu-se ao ministro das Obras Públicas nos seguintes termos:

— Preciso de comprar um terreno e uma casa em que os meus rapazes deponham as armas de vadio para empunharem as do trabalho. Isso deve custar, segundo os meus cálculos, 300 contos. Não é obra pública, por não ser ponte ou cais. Mas... Não sei se V. Ex.^a poderá...

Duarte Pacheco respondeu-lhe logo, com a decisão que o caracterizava:

— Trezentos contos? Sim. Tê-los-á!

E o padre Américo, honestamente:

— Mas eu talvez não possa prestar contas...

— Nem deve — afirmou o ministro.

Caminho de Ferro de Tete

GRAÇAS ao impulso decisivo do sr. Ministro das Colónias, que atribuiu uma importante verba para a sua conclusão, o «Caminho de Ferro de Tete» é já uma realidade.

Com efeito, o sr. Comandante Gabriel Teixeira, ilustre governador-geral da província de Moçambique, presidiu, recentemente, à inauguração desse caminho de ferro, cujas primeiras obras se tinham iniciado há dez anos.

Foi benéfica a intervenção do sr. Ministro das Colónias. Em dois anos, devido, principalmente, à utilização, em larga escala, da maquinaria moderna, puderam construir-se 130 quilómetros de linha.

Até agora, o Caminho de Ferro de Tete custou 400 mil contos. Tem 575 quilómetros de extensão desde as minas de carvão ao porto da Beira. Parte de Dona Ana, seguindo, no sentido Norte-Sul, através do distrito de Tete.

E' enorme o benefício que o novo caminho de ferro vem trazer à economia da província de Moçambique. Destinado a servir principalmente as minas de carvão, cuja exploração se ressentia da falta de meios de transporte, espera-se que, dentro de um ano, a actual extracção de 12 mil toneladas passe para 100 mil, e, possivelmente, a 300 mil dentro de três anos.

Se, por outro lado, a velha tradição da riqueza mineira for confirmada pelos trabalhos de brigada técnica que, para ali, foi mandada há dois anos, prevê-se uma transformação profunda na vasta região.

Foi em 1939 que a Gauling Company, adjudicataria da primeira empreitada do Caminho de Ferro de Tete, empreendeu os seus primeiros trabalhos, que prosseguiram até 1944, data em que as obras passaram para a administração directa do Estado. No ano findo, a linha atingiu o ponto agora chamado Entroncamento, por ali se bifurar com o ramal de Moatize na margem esquerda do Zambeze. É um centro mineiro situado mesmo em frente da vila de Tete, de onde, em breve, partirá a futura linha para a fronteira da Rodésia do Norte.

Com a ligação ferroviária das minas de carvão de Moatize com a Beira, alargaram-se as possibilidades de aproveitamento da riqueza mineira do

distrito de Tete, que, além de carvão, possui jazigos de outros minerais.

A região de Angónia, que é, sem dúvida, a mais rica de toda a colónia, sob o ponto de vista pecuário, mas que, presentemente, se vê impossibilitada de desenvolver a sua produção por falta de meios de transportes, será também de futuro beneficiada, pois o caminho de ferro do Tete, que se prolongará até Missale, região aurífera, entroncará no Furacungo, com o ramal que a serve.

À cerimónia da inauguração do caminho de ferro do Tete presidiu o governador-geral da província de Moçambique, sr. Comandante Gabriel Teixeira, após o que o senhor D. Sebastião de Resende, bispo da Beira, celebrou missa ao ar livre por alma de todos os ferroviários que morreram desde o estudo à construção daquela linha.

Desejamos, agora, reproduzir um trecho do discurso que o sr. comandante Gabriel Teixeira pronunciou no banquete comemorativo da inauguração daquele importante melhoramento ferroviário. Depois de saudar as autoridades portuguesas e os representantes das empresas ferroviárias das Rodésias, disse:

«Pretendemos que o caminho de ferro de Tete constitua um instrumento de fomento não só para a colónia como também para os territórios que dela são vizinhos. Todos que me escutam, especialmente os que trabalham aqui há mais tempo, sabem que as minas do Moatize eram um sonho que se julgava nunca chegaria a materializar-se e que os seus produtos nunca chegariam ao mar. Foi preciso que o Governo da Nação tivesse meios materiais para que o sonho de tantos anos possa agora vir a ser realidade. Graças a este caminho de ferro, as minas de Moatize não mais são um sonho distante».

O caminho de ferro, que tem desempenhado um papel importante na vida e no progresso do país, está também sendo, nas nossas províncias ultramarinas, um instrumento precioso de ocupação económica e de valorização dos seus extraordinários recursos.

Com a inauguração do Caminho de Ferro de Tete, iniciou-se um novo período da vida económica da província de Moçambique.

Carta de Espanha

(Do nosso correspondente JUAN B. CABRERA)

O sr. Conde de Guadalhorce, Presidente do Conselho de Administração da RENFE, ao ser entrevistado pelos representantes da Imprensa espanhola, fez importantes declarações tendo informado, em primeiro lugar, que se encontra em marcha o plano geral de reconstrução dos caminhos de ferro do país, recentemente aprovado pelo Conselho de Ministros e cujo custo total se eleva a uns seis mil milhões de pesetas.

O sr. Conde de Guadalhorce acrescentou que se encomendaram 25 locomotivas tipo «Mikado», à Inglaterra, bem como material para construir outras 175 em Espanha, as quais, com as 200 que se estão montando nas nossas oficinas, perfazem 400 novas máquinas a vapor, no prazo curto de dois anos.

A RENFE resolveu também adquirir locomotivas eléctricas e outros materiais destinados à electrificação, não só na Inglaterra mas também noutras nações europeias, principalmente na França e na Bélgica.

Interrogado, também, àcerca da construção de carruagens, o sr. Conde de Guadalhorce afirmou que, em breve, começará a chegar de França material para a construção, nas oficinas da RENFE, de cem carruagens novas. Por sua parte, os franceses iniciaram a construção das cem carruagens que lhes foram encomendadas. Também foi autorizada a aquisição de importantes quantidades de vagões, além daqueles que se estão construindo nas oficinas espanholas.

* * *

Por proposta do sr. Ministro das Obras Públicas, o Generalíssimo Franco admitiu na «Ordem de Mérito» as seguintes individualidades: D. Manuel Maria Arrillaga (grã-cruz); D. Faustino P. Villamil (comenda); D. Luís Lopez Jamar (comenda) e D. Salvador Roca (oficial).

* * *

O sr. Emílio Siegrist, Chefe do Serviço de Automotoras da RENFE, entrevistado por um redactor do diário *Madrid*, revelou que as novas auto-

motoras, encomendadas à casa Renault, importam, cada uma, em 29 milhões de francos, ou seja um milhão e oitocentas mil pesetas. Algumas dessas automotoras já se encontram em Madrid.

Eis algumas das suas características: Pesam 31 toneladas e meia cada uma, com 70 lugares sentados, têm um motor de 300 cavalos Diesel e de transmissão mecânica, podendo atingir a velocidade de 107 quilómetros por hora.

A propósito, o sr. Siegrist recordou que a primeira automotora que circulou em Espanha foi a de Villena-Alcoy, de uma empresa particular, no ano de 1930. A RENFE começou a utilizá-las em 1935.

* * *

O sr. Alfredo Moreno Uribe, que exerce o cargo de Engenheiro Chefe do Departamento de Exploração, foi nomeado Subdirector da Exploração, Material e Tracção.

* * *

A RENFE projecta dotar Biscaia com um sistema de transporte ferroviário e eficaz, afim de facilitar a expansão dos seus produtos. Nesta ordem de ideias, vai estudar a electrificação da linha de Bilbao, que é uma das mais velhas aspirações da região biscainha.

* * *

O caminho ferro Veriña-La Camocha, inaugurado, solenemente, em 25 de Agosto do ano corrente, pelo Chefe do Estado, que se fazia acompanhar, entre outras pessoas, dos Ministros da Indústria e Comércio e das Obras Públicas, apesar de ter, apenas, a extensão de cinco quilómetros, representa, todavia, um melhoramento importante para a região, pois permite a comunicação directa da mina de carvão «La Camocha» com o porto de Musel.

Por esse facto, fica sensivelmente facilitada a saída do carvão daquela mina, cujos trabalhos de extração se intensificaram de maneira extraordinária.

Linhos Estrangeiros

BÉLGICA

A pedido dos metalúrgicos belgas, a Bélgica vai fornecer material ferroviário à Espanha.

Uma delegação de metalúrgicos, que conferenciou recentemente com Paul Van Zeeland, ministro dos Estrangeiros, queixou-se do alto nível do desemprego nas fábricas belgas que produzem material ferroviário, tendo pedido ao Governo, por intermédio daquele ministro, que reconsiderasse sobre a aceitação de encomendas de material para os caminhos de ferro espanhóis. Van Zeeland prometeu à referida delegação que o Governo facilitaria a aquisição, pela Espanha, de material ferroviário belga, exigindo certas garantias de pagamento.

CONGO BELGA

La Lanterne, de Bruxelas, informou que as autoridades coloniais inglesas e belgas projectam a construção de um caminho de ferro que, atravessando as selvas do Congo e dos montes da Lua, ligue as novas bases militares britânicas no Quénia, com as minas belgas de cobre e de urânia de Katanga.

Este caminho de ferro efectuará a sua junção com a linha Cabo Cairo, num ponto ainda indeterminado.

ESPAÑA

A indústria britânica recebeu encomendas para o fornecimento de locomotivas com destino aos caminhos de ferro da Espanha no valor de 4 milhões de libras esterlinas. Esta notícia foi tornada pública pelo presidente do conselho de administração dos caminhos de ferro nacionais espanhóis.

A referida encomenda comprehende 25 locomotivas a vapor e sobressalentes e peças para a montagem, em Espanha, de mais 175 locomotivas. O presidente do concelho de administração também revelou que estão em curso negociações para a compra de locomotivas eléctricas na Inglaterra, na Bélgica e na França.

— Recomeçaram, e com grande actividade, os trabalhos do desvio da linha férrea de Vilar Formoso a Medina del Campo, entre Tejares e Salamanca, o que permite suprimir a velha ponte de pilares de ferro sobre o Rio Tormes e melhorar consideravelmente o tráfego nesta linha pela circulação de máquinas mais pesadas e potentes.

Também recomeçaram os trabalhos da nova estação de Fuentes de Oñoro, há muito paralisados, e que ficará um dos melhores edifícios das estações fronteiriças espanholas.

Todos estes trabalhos devem estar concluídos

em Abril do próximo ano, o que permitirá uma notável aceleração de comboios no verão de 1950.

— O Subsecretário Nacional de Ordenação Económica, sr. Pedro Lamata recebeu, no gabinete da Delegação Nacional dos Sindicatos, a visita de Mr. Leo Dukes, membro do Comité executivo do Sindicato Britânico dos Ferroviários de Simais (Union of Railway Signalmem).

Mr. Leo Dukes, que passou as suas férias na Espanha, visitou todos os organismos ferroviários que o interessavam sob o ponto de vista profissional e mostrou-se partidário de um intercâmbio de Comissões, indo, assim, ao encontro do desejo manifestado pelos ferroviários espanhóis de iniciarem relações com os seus colegas britânicos.

Entre as suas visitas, Mr. Dukes recordou especialmente a que realizou a Pozuelo, onde lhe foi dado observar o sistema técnico de sinalização ferroviária, guardando também impressões inapagáveis do passeio turístico que deu por terras de Granada e Córdova.

— A partir de 1 do corrente, começa a circular, todos os sábados, entre Madrid-Atocha e Barcelona-Términus, o comboio Catalunha-Expresso, cuja hora de saída continuará sendo a mesma, isto é, às 17,15.

Às segundas-feiras de cada semana, terá lugar o comboio de regresso, com chegada à estação de Atocha às 12 horas nas terças-feiras seguintes.

Linhos Portugueses

Renovação da linha do Douro

Já estão distribuídos os novos carris para a renovação da linha do Douro entre Chancelheiros e Tua, o que permitirá o aceleramento dos comboios nesta parte da linha. Uma vez concluído o assentamento dos novos carris fica a linha do Douro renovada com material de 40 quilos entre Porto e Tua.

O novo Hotel de Vilar Formoso

Já foi aberto ao público o novo hotel Terminus de Vilar Formoso, cujo edifício, especialmente construído para esse fim, reune instalações magníficas e a que já fizemos referência.

Como o novo hotel está no lado oposto à estação, impõe-se a construção da passagem para peões, sobre a linha férrea, há muito em projecto e junto ao cais do tráfego internacional e que na realidade é obra de pouca monta. Como está, a passagem dos moradores, da parte sul da localidade pelas agulhas e linhas da estação, constitui não só um perigo permanente para eles mas um grave embaraço para as manobras e para a circulação dos comboios.

A passagem superior, no sítio projectado, além de não prejudicar a estética da estação, dava acesso fácil ao novo hotel, o que era muito interessante.

Mundo empobrecido

A guerra empobreceu a maior parte dos países de tal maneira que se está esforçando por aumentar a produção de mercadorias e da agricultura, no intuito de activar a exportação. Infelizmente este desenvolvimento encontra muitas vezes impedimentos em consequência de conflitos de trabalho. Poderosos sindicatos de operários põem exigências, mais ou menos fundadas, e caso o conflito não terminar em devido tempo por um ajuste sensato, a produção é interrompida por greves. Na nossa sociedade moderna os patrões e os operários chegam, em geral, a uma solução amigável do litígio, porque o homem inteligente comprehende as consequências desastrosas de uma greve dura dura. Mas a situação torna-se mais difícil quando o bem-estar das nações é minado por inimigos *desprovidos de escrúpulos* e que, de uma maneira traidora, forçam os operários nas fábricas, nos escritórios e nos campos, nas regiões mineiras e nas florestas, os marinheiros e os pescadores a acabar com a obra, a perder o amor ao trabalho, *paralisando* as forças espirituais e físicas tanto dos intelectuais como dos trabalhadores propriamente ditos.

Neste domínio o maior inimigo da humanidade é, sem dúvida, o Anofele, o mosquito que propaga a malária, uma doença que, segundo o «World Health Organisation» ataca anualmente 300 milhões de pessoas, sendo de três milhões o número de casos mortais.

O Homem combate enérgicamente a propagação deste parasita, regando os pântanos e águas estagnadas com veneno mortal. Além disso a ciência ensinou ao homem que se pode proteger contra a malária por meio da quinina, a saber, por uma aplicação escrupulosa dos preceitos da Comissão para a luta contra a malária, uma secção da antiga Sociedade das Nações, que recomendou o uso de 400 mgr. de quinina por dia durante toda a estação em que reina a malária e de 1-1,3 gramas diárias durante 5 a 7 dias durante a doença.

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO»

Entrou no 97.º ano de publicação o *Jornal do Comércio*, o diário mais antigo do país e depositário de grandes tradições, pois tanto pela sua direcção como pela sua redacção têm passado algumas das mais altas personalidades da sociedade e da vida portuguesa.

Ao sr. Dínis Bordalo Pinheiro, seu actual proprietário e director, e aos seus colaboradores, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta as suas melhores saudações.

Jardim Zoológico de Lisboa

Inauguração do Palácio dos Répteis

Na tarde de 18 de Outubro, o Jardim Zoológico inaugurou mais um notável melhoramento: o Palácio dos Répteis.

Como acontece sempre que há uma inauguração, os amigos do Jardim e os representantes da Imprensa receberam convite especial para a tradicional xícara de chá, pretexto para uma reunião amável, a que preside o ilustre professor e académico, sr. Dr. Fernando Emídio da Silva, Presidente do Conselho de Administração daquele formoso parque.

Trata-se, com efeito, de um importante melhoramento com que ficou enriquecido o nosso «Zoo», um dos mais belos da Europa.

Ao chá, o sr. Dr. Fernando Emídio da Silva, relatou, com a elegância de frase e o fino humorismo que tanto admiramos nele, as actividades levadas a efeito nestes últimos meses no Jardim, dos melhoramentos em curso e dos projectos futuros. E, como nesse dia, completaria, se fosse vivo, 91 anos de idade, o saudoso Manuel Emídio da Silva, que foi um dos maiores animadores do «Zoo», o sr. Dr. Madeira Pinto, evocou, com emoção, a figura daquele amigo de Lisboa.

Em nome dos jornalistas presentes, falou o sr. Pedro Correia Marques, ilustre director de *A Voz*, que tributou sentida homenagem à memória de Manuel Emídio da Silva e saudou, com palavras de justiça, o dedicado Conselho de Administração.

O Jardim Zoológico, com a entrada do Outono, que é, em Lisboa, a segunda primavera do ano, introduziu uma inovação muito interessante e de agrado absoluto para a mocidade: a organização de chás dançantes nos jardins do Conde de Farrobo.

Para a primeira reunião foi convidada também a Imprensa, a cujos representantes o Conselho de Administração, como é de seu velho hábito, dispensou as melhores referências.

O Jardim Zoológico, nesta quadra de ano e com este sol maravilhoso, como não há em nenhum outro país, continua a ser a mais bela, a mais cativante atração de Lisboa.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Novembro de 1899)

Progressos de Cintra

Estão em projecto alguns melhoramentos com que muito lucraria estafo rmosa estancia de verão. Pensa-se em instalar a illuminação electrica, não só em Cintra mas n'alguns dos seus arrabaldes como Collares e Praia das Maçãs.

N'esta praia, que vae ser ligada por linha ferrea a Cintra, installar-se-hiam hoteis e um casino sumptuoso.

A linha ferrea começa a assentar-se muito brevemente.

As attenções andam voltadas para os melhoramentos e empresas que se refiram ao concelho de Cintra.

Assim, o sr. Martins Ribeiro representando um Grupo de capitalistas requereu á camara municipal a concessão de varias cousas, qual d'ellas a mais extraordinaria.

E' quasi uma concessão magestática.

Pediu as praias das Maçãs, Grande, Adraga, e Magote — o enclave de Cintra.

Pediu a auctorisação para explorar o que quizer dentro de uma *superficie circular de 3 kilometros de raio a partir das mesmas praias*. Isto não se entende bem mas pouco importa. Pediu o direito exclusivo de montar n'essa area (mesmo sem expropriação?) estabelecimentos balneares, casinos, casas, fontes, etc, etc, etc.

Não pede o exclusivo do ar das praias, desde Maçãs a Magote, naturalmente porque se esqueceu!

Carris de ferro de Lisboa

Está aprovado pelo governo o contrato feito entre a camara municipal e a companhia Carris, para o estabelecimento da tracção electrica, e o arrendamento que esta companhia fez das suas linhas a uma companhia ingleza que vae proceder á transformação das linhas para aquelle sistema de viação.

Os pequenos attrictos que se figurava havia para a aprovação d'este negocio fundavam-se em se exigir que a

companhia declarasse qual era a tal companhia ingleza á qual quer fazer o arrendamento.

Mas depois de profundas lucubrações e repetidas conferencias encontrou-se o euphemismo necessário para se dizer ao publico que se mantivera a recusa, mas que tudo estava bem desde que a tal companhia ingleza ficasse solidaria com a portugueza no cumprimento dos encargos que a esta impõe o contracto com a camara.

Ora como a companhia Carris levou assim ávante o seu proposito de não desvendar o nome da sua cessionaria, e como esta não interveio na resolução do sr. ministro do Reino, hade obrigal-a muito essa resolução. Quando a occasião chegar, a companhia estrangeira procurará e encontrará sempre meio de se esquivar, ao cumprimento do que não queira cumprir, e como é estrangeira, difícil será encontrar meio de a compelir a isso.

Temos, pois, a viação lisbonense nas mãos de uma companhia estrangeira que nem sequer se sabe quem é, e por um prazo tão largo que vae a perto de um seculo. Isto não sucede nem sucederá jamais em cidade alguma do mundo.

São coisas que só em Portugal se fazem, e só em Lisboa e só desde que a pobre capital tem a camara municipal que por desgraça hoje temos!

O problema da tracção urbana está actualmente sendo objecto de estudo tão aturado em todos os paizes, que em cada dia se apresentam novas descobertas da sciencia que prometem radicaes transformações.

Na capital portugueza já se sabe que *ad vitam aeternam* nos conservaremos com o systema já abandonado nos paizes mais adeantados.

Novos processos, melhoramentos, transformações de systemas, tudo quanto a sciencia descobrir durante quasi todo o seculo XIX, não entrarão cá, na capital.

Até em volta d'ella poderá chegar o progresso, Almada, Sacavem, Oeiras, Loures poderão ter no futuro systemas novos de tracção urbana.

Em Lisboa é que elles não entraram; e se alguem perguntar, no futuro, porque é este atrazo, a bella rainha do Tejo responder-lhe-há — porque esse fim do seculo XIX houve uma camara que alienou por completo, no presente e no futuro, toda a liberdade da tracção; que, por assim dizer, cedeu todas as ruas a uma companhia estrangeira!

Profundamente triste!

PAPELARIA FERNANDES

Fernandes & C.º, L.º

13, Largo do Rato, 13-B
Telef. 61116

145, Rua do Ouro, 149
Telef. 28361

L I S B O A

Endereço Telegráfico: PAPELARIA

Armazém de papéis nacionais e estrangeiros

Oficinas de Tipografia — Litografia

Encadernação — Cartonagem

Sobrescritos — Sacos de papel

Os melhores preços do mercado

Recortes sem comentários

Um telefone por Esc. 27.923\$00

A propósito da transcrição, na nossa secção de «Recortes sem comentários», de uma notícia, com o título «Um telefone por Esc. 27.923\$00», publicada no jornal «Ecos do Funchal» reclamando pelo facto dos C. T. T. exigirem o pagamento de uma taxa, orçada em Esc. 27.923\$00, para a montagem de um telefone requisitado há cerca de dois anos, a Administração dos C. T. T. informa-nos de que a montagem de novos telefones, de acordo com a base XII da lei 1959, só pode ser custeada por empréstimo, em virtude de se tratar de obras de 1.ª instalação, sempre satisfeitas por conta de receitas extraordinárias, pois o enorme encargo que representam nunca poderia caber nas receitas ordinárias. Assim, tendo-se esgotado o empréstimo concedido há alguns anos, para que possa conseguir-se a instalação de novos telefones torna-se indispensável aguardar a concessão de novo empréstimo, oportunamente solicitado nos termos da lei a que atrás se faz referência.

Entretanto, para permitir que os requisitantes a quem foi concedida prioridade ou cuja data de requisição é mais antiga sejam desde já atendidos, promoveu S. Ex.º o Ministro das Comunicações a publicação do decreto n.º 37.239 que autoriza a Administração Geral a aceitar o pagamento das respectivas despesas de instalação, quando isso é de vontade dos interessados.

Aliás, tais disposições são de inteiro conhecimento de «Ecos do Funchal», pois já em 23 de Junho de 1949, respondendo a uma reclamação semelhante, lhe foram prestados cabais esclarecimentos.

Protestamos !

A revista católica «Flama», em seu número 82, de 30 de Setembro findo, dá a seguinte alarmante notícia:

“Deve regressar de novo à Emissora Nacional o ex-locutor da B. B. C. de Londres, Fernando Pessa.”

Se o n.º 82 da «Flama» fosse respeitante a 1 de Abril, nós diríamos que a notícia era um engraçado “poisson”; ou então, se a notícia fosse dada por qualquer outro periódico que não uma revista católica, nós acolheríamos a informação com um sorriso amarelo, daqueles sorrisos que traduzem nojo pela falta de cuidado com que certas gazetas dão determinadas “pastéis” aos seus leitores.

Mas a «Flama» é uma revista séria e honesta. Logo, a notícia deve ser verdadeira.

E então o nosso espanto vai subir o auge do assombro! Pois quê? Fernando Pessa outra vez na Emissora?

Mas esse locutor não foi aquele mesmo que, durante a guerra, se fartou de ultrajar e desacreditar Portugal através da B. B. C.?

Mas esse homem não foi aquele que ofendeu, nas suas leituras, os governantes do Estado Novo?

Ou a «Flama» caiu num logro quando publicou a notícia do regresso de Fernando Pessa à Emissora, ou então já ninguém se entende!

Fiquem, embora, todos os nacionalistas calados perante a ofensa.

Uma voz humilde e apagada se ergue desde já, gritando:

Protestamos !

(De *O Ilhavense*)

Touradas

Dois factos me impressionam mal na organização das touradas: o número de touros que vão ser corridos e os preços do espectáculo, ambos excessivos, o excesso dos segundos dependendo, como é óbvio, do maior número dos primeiros.

Há que ser franco e confessar, sem peias ou receios o que toda a gente ou quase toda sente: uma corrida de touros começa a aborrecer a partir do sétimo; e praticamente a retirada dos espectadores, começando no fim no sexto, o atesta.

Outra verdade que tem de expandir-se com todas as letras é que o toureio a cavalo muito seguido monotoniza a corrida.

Espectáculo de organização quantiosa e arriscada ninguém o contesta; mas igualmente espectáculo cujo acesso se não deve travar com preços não convidativos. Para que manter, pois, a dispendiosa rotina? — PETRUS.

(De *Aurora do Lima*)

Vai acabar a sardinha ?

O nosso povo anda triste porque o seu regalo doutras épocas — a sardinha — deixou de existir para ele.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, LDA

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

C E L
é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Alguma que aparece atinge o preço dos peixes de luxo. É a lei da oferta e da procura: — pouca sardinha, altos preços.

E porque pouca sardinha?

O órgão oficial das casas dos pescadores esclarece:

1.º — A sardinha é uma espécie que tende a desaparecer e deve extinguir-se completamente, segundo a opinião dos biólogistas.

2.º — Ao decréscimo natural da espécie, há a juntar a pesca intensiva, desordenada e constante que se tem feito e ainda se faz.

3.º — Além dos homens, os seres marinhos devastam na em larga escala, principalmente por ocasião da desova.

4.º — A falta de protecção das águas nas entradas dos rios e enseadas na época das posturas e o emprêgo de redes e artes proibidas, de malha apertada, também contribuem para a sua destruição.

Para acudir a estas contrariedades preconizam-se as seguintes providências:

1.º — Criar uma época de defeso nunca inferior a três meses, não se permitindo, durante o mesmo período, a sua venda ou conservação.

2.º — Estabelecer zonas proibidas de 4 anos, para se dar margem ao repovoamento dos pesqueiros.

3.º — Limitar o número de barcos de pesca da sardinha.

4.º — Tornar mais pesadas as multas pelo derrame de combustíveis líquidos ou óleos, na foz dos rios e enseadas e exercer intensa fiscalização sobre o emprego das artes e redes proibidas pelos pescadores ribeirinhos.

Se nisto está o remédio — que ele não demore.

(De João Semana)

Trágico incêndio de um barco

No paquete de luxo «Noronic», manifestou-se um incêndio, quando se encontrava nas docas do porto de Toronto. Tinha a bordo 600 excursionistas. As chamas declararam-se de madrugada, quando todos dormiam, e espalharam-se com incrível rapidez, o que não permitiu um ataque eficaz.

Os bombeiros de terra, acudiram com presteza e decisão. Morreram cerca de 200 pessoas, nas condições mais trágicas e horríveis.

Algumas tentaram salvar-se saltando para a água e morreram afogadas. Outras foram vistas, no convés, a arder como tochas ambulantes.

A escada que os bombeiros lançaram para subirem, foi prontamente coberta de passageiros de bordo, em tal quantidade e desordem que quebrou, vindo a cair na água todos eles e morrendo afogados. Dentro do barco deram-se as cenas mais horríveis que é fácil imaginar.

Não se sabe ainda a origem do trágico sinistro.

(Dos Jornais)

Ao correr da pena... — Bruxas, espíritos e outras coisas mais

Naturalmente inclinado a crer, o ser humano facilmente descamba na credice mais absurda e na mais ridícula superstição quando não possui a fé verdadeira ou quando a sua formação religiosa deixa muito a desejar.

E sabem explorar maravilhosamente essa ignorância as chamadas bruxas — improvisadas curandeiras com remédios para todos os achaques, desde o mal de inveja provocado por uma vizinha do lado esquerdo, aos acidentes convulsos que dão na rapariguinha atacada de histerismo e cuja explicação se atribui à intromissão de algum espírito no corpo da paciente.

E é quase sempre de graves consequências o recurso aos serviços da «adivinhôa». São pessoas respeitáveis que já deram a Deus conta dos seus actos e cuja reputação é agora arrastada pelas ruas da amargura. É a justa indignação de famílias que não se conformam com ver enxovalhado o bom nome de entes queridos que Deus já levou. São «remédios» de efeito pernicioso que dão cabo da saúde dos frequentadores de tais «consultórios». São malévolas insinuações a respeito de médicos sabedores e honestos. É a violenta reacção de alguns daqueles a quem se procuram fazer feitiços e que recebem à bordoada quem lhes procura «fazer bem».

Ainda há pouco deu muito que falar aos jornais e provocou muito riso o triste caso daquela moça de Buarcos que pretendia o amor dum motorista, sem ver jeitos de ser correspondida.

Foi consultar a bruxa que prometeu ser coisa fácil de resolver desde que à meia noite a queixosa fosse deitar no rebate da porta do referido sujeito um pacote com ossos de defunto, terras de três sepulturas e algumas sementes de cedro.

Confiando cegamente na eficácia da receita, a boa da rapariga, ao dar a meia noite na velha torre de Buarcos, estava prestes a deitar no lugar indicado o misterioso pacote, quando, de repente, saiu de lá de dentro o rapaz que a agrediu brutalmente a ela e a uma outra que a acompanhava.

Casos destes, é bem triste que se dêem num país civilizado.

Sempre gostávamos de saber a cara com que ficou a bruxa ao saber do trágico resultado da sua «receita».

G. M.

(De Boa Nova)

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.º, L.º

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Material rolante e de construção para Caminhos de Ferro — Aços finos e de construção — Metais, Chapas, Arames e Electrodos para soldadura — Máquinas, motores, correias e acessórios para as indústrias — Ferragens, Ferramentas, Parafusos e utilidades domésticas — Tintas de água, esmaltes, alumínios e vernizes, etc..

Importação e Exportação

Companhia Hanseatica, L.^{da}

Telefones { **2 1370**
2 0780

Telegramas «Hanseata»

Rua do Ouro, 191-3.^o e 5.^o

L I S B O A

Alfred Herbert, Ltd.

COVENTRY



Tornos revolveres e automáticos

Engenhos de furar

Frezes, Limadores e Escateladores



AGENTES:

AHLERS, LINDLEY, LTD.^A

Rua do Ferregial de Baixo, 33-2.^o — LISBOA

Teleg. 21 321/4

Teleg. RALERS



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», 236, II série, de 11 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.^o do Decreto-Lei n.^o 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 3 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projeto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é ampliado por mais seis dias o prazo de armazenagem gratuita. Estabelecido pelo artigo 7.^o da tarifa de despesas acessórias, para as remessas de adubos expedidas no regime de vagão completo com destino às estações da rede do Sul e Sueste.

O «Diário do Governo», n.^o 239, II série, de 14 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.^o do Decreto-Lei n.^o 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 6 do corrente mês, o projeto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual estão estabelecidos bónus no preço de transporte de madeiras, toros para exportação, lenha e serradura de madeira.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.^o 236, II série, de 11 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 597 metros quadrados localizada entre os quilómetros 104,428,50 e 104,510,80 da linha de Torres-Figueira-Alfarelos (Oeste), nos termos do § 2.^o do artigo 2.^o do Decreto-Lei n.^o 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho das Caldas da Rainha, distrito de Leiria, e confronta ao norte com Artur Aniceto e caminho de ferro, ao sul com ribeiro dos Arcos e Artur Aniceto, ao nascente com caminho de ferro e ao poente com Artur Aniceto.

A venda da supracitada parcela é regulada pelas disposições do artigo 6.^o do mencionado Decreto-Lei n.^o 22.562.

O «Diário do Governo», n.^o 240, II série, de 15 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de duas parcelas de terreno, com as áreas de 772 e 2 metros quadrados, situadas aos quilómetros 41,173,94 e 41,223,94 da linha da Beira Baixa, destinadas à construção de habitações para pessoal, na estação de Barca da Amieira.

GUILLIET

MÁQUINAS
PARA
MADEIRA
DE
FAMA
MUNDIAL

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)

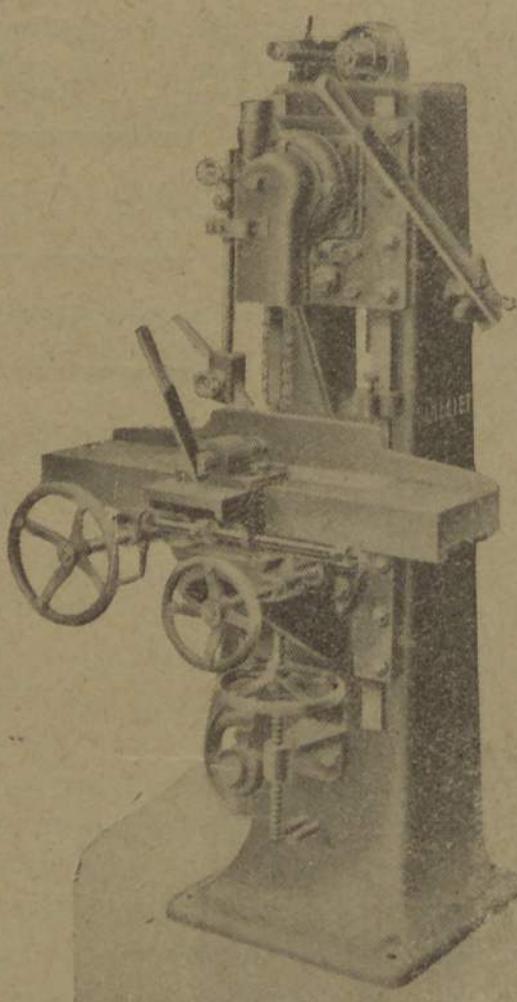
Casa fundada
em 1847

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

FILIAL PORTUGUESA

GUILLIET, L.^{DA}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — LISBOA

Companhia do Caminhode Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

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

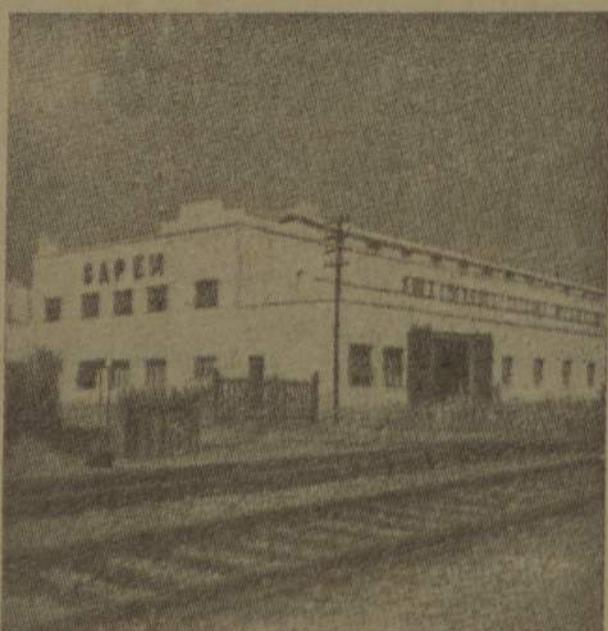
Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.
Telefones 5 0854 e 5 0887

FÁBRICA: Póvoa de St.^a Iria — Telef. Póvoa, 1
End. Telegr. «FUTS»



BIDONS em chapa preta e galvanizada

RADIADORES em chapa prensada para aquecimento central

Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.

Entrega imediata aos melhores preços do mercado



Não raro, todavia, quem oferece um ele-
gante ramo de flores. Também na escolha
da casa para a execução dos seus trabalhos
V. Ex.^o dê uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIÉRES CRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L.^{DA}

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFF SET E
LITOGRÁFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{DA}

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21368 - 21227



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

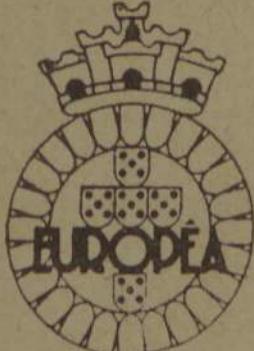
Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais



End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

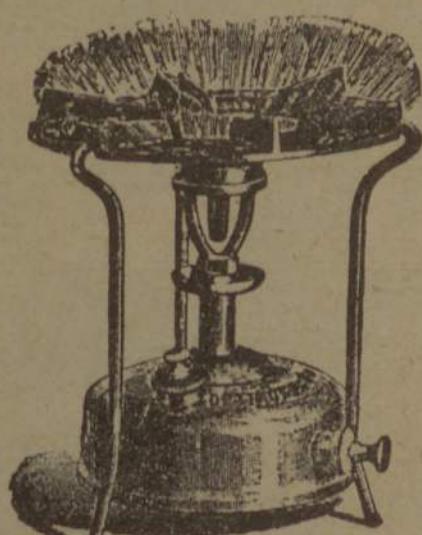
SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigo da
VACUUM

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela compa-
nhia, tomado responsabili-
dade em todos os consertos
que lhe sejam confiados

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 22942



Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE FRANCÉS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Vinhos Espumantes Naturais

MESSIAS

AS MAIORES CAVES DO PAÍS

Os melhores stocks constituídos em 1942

São naturais, não são por isso os mais baratos

WIESE & C., L. DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

PREFIRAM SEMPRE
VINHOS DE COLARES

V. S.
VISCONDE DE SALREU

GRANDES CAVES EM COLARES
O melhor entre os melhores

D. J. SILVA, L.^{da}

TELEFONE: 47154

Rua Rodrigues Sampaio, 33

L i s b o a

José Ferreira dos Santos, F.^{os}, L.^{da}

Estância de Madeiras - Serração - Moagem
- Materiais de construção - Travessas para
Caminhos de Ferro - Postes telegráficos

MANGUALDE-GARE
(PORTUGAL)

Telefone 4206

ERNESTO L. MATIAS

Fabricantes de ferramentas cortantes e agrícolas - Foices e
Foiceiras de todos os feitos - Tesouras de podar videiras -
Facas de cozinha e cutilos - Ferramentas para carpinteiro,
Marceneiro, etc. - Forquilhas para a lavoura e de 8 dentes
para brita

MANGUALDE-Gare

PADARIA ERMIDA
DE
AUGUSTO GOMES

Rua Azurara da Beira MANGUALDE

A NOVA MOBILADORA DE NELAS
JOSÉ MARQUES SIMÕES
N E L A S

DUARTE CARVALHO
Madeiras, Carpintarias Mecânicas e Moagem
MANGUALDE
Telefone 4262

Telef. 4636

Telegrams: RUIVO FILHOS

João Pereira Ruiu & F.^{os}, L.^{da}

MADEIRAS - SERRAÇÃO - CARPINTARIA - MOAGEM - EXPORTAÇÃO

Beira Alta - N E L A S (Portugal)

Padarias da Beira, L.^{da}

PADARIA 15

Rua Gago Coutinho

N E L A S

PADARIA CONFIANÇA

DE

Eduardo de Almeida Madeira

Rua Azurara da Beira

MANGUALDE

PADARIA LISBONENSE

DE

JOSÉ DOS SANTOS VIEGAS

NESPEREIRA

GOUVEIA

A GARAGE AMIAL
em OLIVEIRA DO HOSPITAL

Com estação de Serviço, Recolha, Oleos, Gasolina,
Peças, Acessórios, etc. - Está ao dispor de V. Ex.^a
O SEU CARRO, protegido pelos nossos serviços, dar-lhe-á
a garantia de muitos milhares de quilómetros na estrada
Queira, pois, V. Ex.^a confiar-nos o favor das suas muito prezadas ordens

Garage AMIAL OLIVEIRA DO HOSPITAL

Fundição de Ferro e Bronze
SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

Francisco Marques Júnior

CARREGAL DO SAL

Telefone 8793

ARTUR ORLANDO SANTOS

NEGOCIANTE DE PEIXE, FRUTAS E LEGUMES
CARREGAL DO SAL

FARMÁCIA RODRIGUES

Director Técnico: Abílio Rodrigues de Moura

Carregal do Sal



AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Centenário de L. de Mendonça e Costa

SUPLEMENTO

À

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”,

NÚMERO 1485

de 1 de Novembro de 1949

1849 1949

Pelo General RAÚL ESTEVES

NA passagem do centenário do nascimento daquele que foi o seu fundador e dedicado animador, não pode a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* deixar de prestar a condigna homenagem que ele por todos os respeitos merece.

Deve-se a Mendonça e Costa a criação deste periódico, que tem constituído sempre um valioso orgão das comunicações ferroviárias, tratando, com o maior desvelo e a mais oportuna actualidade, de todas as questões que interessam aos caminhos de ferro, e provocando interessantes estudos sobre os vários problemas que a eles dizem respeito.

Foi Mendonça e Costa, pelo seu notável espírito de iniciativa, pelas suas excepcionais qualidades de trabalho, e pela tenacidade da sua actuação, que conseguiu fundar, desenvolver e manter a existência desta *Gazeta*, que já conta no seu activo muitas dezenas de anos de incessante e profícuo labor.

Ele soube também escolher os seus valiosos colaboradores, entre os quais justo é destacar o nome sempre lembrado, a par do seu, do saudoso Conselheiro Fernando de Sousa, que por tantos anos animou a *Gazeta* com a luz do seu talento.

No momento, pois, de se completar um centenário do seu fundador, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* vem consagrar carinhosamente uma merecida homenagem a Mendonça e Costa, prestando-lhe o saudoso tributo da sua gratidão.

UMA GRANDE FIGURA CONTEMPORÂNEA

Há 100 anos nasceu L. de Mendonça e Costa fundador da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", jornalista culto e viajadíssimo que lançou as bases do Turismo em Portugal

COMPLETA-SE, a 5 do corrente, um século que nasceu L. Mendonça e Costa, glorioso fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e nosso sempre lembrado e estremecido Director.

Como há cerca de 26 anos, data da sua morte, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* continua a sentir a sua falta, embora não tenha deixado de cumprir fielmente a missão que nos legou. Mas há lacunas que nunca se preenchem, apesar de ninguém ser insubstituível. O nosso saudoso fundador e director será sempre para nós uma personalidade única, excepcional.

Evoquemos, por isso, embora em rápido e insuficiente esforço, o que foi a sua prestigiosa e brilhante carreira.

L. de Mendonça e Costa é um daqueles homens *obcuramente* ilustres que não encontraram ainda o seu Plutarco, um daqueles heróis do trabalho constante de todos os dias, que vencem pela repetição do esforço bem orientado, incidindo sempre na mira do ponto a atingir, no obstáculo a derrubar ou transpor.

Aos 21 anos, já falecidos seus pais — José Fortunato da Costa e D. Maria Izabel de Mendonça, gente simples e boa — L. de Mendonça e Costa viu-se na impossibilidade manifesta de concluir um curso superior. Mas, já dotado, privilegiadamente, de grande energia, singulares faculdades de trabalho e raro espírito de iniciativa, o moço estudante enfrentou esta contingência com denôdo. Resolvendo empregar-se, entrou para um escritório de agências hipotecárias. Bem depressa, porém, o seu temperamento inquieto de insatisfeito, inspirado por mais nobres e altas ambições, o lançou no Jornalismo.

António Teixeira de Vasconcelos, escritor primo-rosa e jornalista de pulso, admitiu-o como redactor no seu *Jornal da Noite*.

Sob a égide segura de semelhante Mestre, o novel jornalista formou-se para a observação directa e incisiva da realidade, dos factos sociais de todos os dias, para a expressão formal das ideias, do significado dos acontecimentos e do carácter das acções dos homens. Esta experiência devia servi-lo até ao fim da vida, através da sua existência laboriosa e de luta.

Um dia, estando Mendonça e Costa à banca de trabalho e com outros colegas na redacção, apareceu o director e anunciou, simplesmente:

— «Tenho a dar-lhes a triste notícia de que estão todos no olho da rua.

— Levantámos a cabeça — escreve o próprio M. e C. — pararam as penas de fabricar notícias, e o nosso olhar interrogou o Mestre.

— «É que o jornal está falido; não há vintem, nem mesmo para pagar este mês; e, portanto, pas d'argent, pas de suisses; cada qual procure emprêgo, no que os ajudarei, porque conheço muita gente e estou pronto a recomendá-los; é mesmo o meu dever».

De novo sem emprêgo, mas já preparado para a vida, com a escola e o trato do jornalismo, defendeu-se melhor. Teixeira de Vasconcelos, que não esqueceu a sua promessa, recomendou-o a Miguel Sousa Queriol, ao tempo chefe do Movimento e Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, para onde entrou na qualidade de praticante de estação em Santa Apolónia.

Estava, de certa maneira, iniciado o destino de Mendonça e Costa. Mas foram meses de dura luta, que representaram, para o jornalista e o intelectual com outras e elevadas aspirações, uma prova notável de resistência à mudança de meio, e um sacrifício violento da sua verdadeira natureza e sensibilidade. Mas tudo venceu. Miguel Queriol colocou-o, chegada

à ocasião, no serviço dos escritórios, onde não tardaram a revelar-se as suas excepcionais faculdades e aptidões.

Foi ascendendo, por direito de conquista, na hierarquia burocrática, desde amanuense até chefe de Repartição.

Entretanto, porém, o punho do jornalista não fora subjugado pela manga de alpaca. O amanuense não suprimira o escritor. Colaborava na *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, com uma secção sob a rubrica *España y Portugal*, onde travou aguerrida campanha, que produziu sensação na capital espanhola.

Dois grupos disputavam, então, na Companhia a influência: um, francês, que dominava; outro, português, chefiado por Mariano de Carvalho, que pretendia emancipar-se da tutela.

Mendonça e Costa foi, na emergência, precioso instrumento auxiliar do grupo nacional. A Administração da Companhia soube compreender o seu valor e apreciar a importância do seu papel, contando com ele para conseguir o êxito sonhado. O relatório do Conselho de Administração sobre o diferendo, foi inteiramente baseado em elementos fornecidos pelo excepcional funcionário.

Como prémio de dedicação e prova de tamanha capacidade, o director da Companhia, Manuel Afonso de Espregueira, e os administradores, entre os quais Mariano de Carvalho, Conde da Foz e Fernando Palha fizeram com que, justamente, Mendonça e Costa recebesse o galardão bem merecido de grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo.

E durante cerca de dez anos, que desempenhou o cargo de Inspector Chefe de Repartição no Tráfego, e mais tarde no Serviço dos Armazens, até se reformar, soube sempre ser um funcionário excepcionalmente arguto, activo e zeloso, merecendo a admiração de superiores e subordinados.

* * *

Mendonça e Costa fundou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em 1888, em plena e triunfante actividade da sua fecunda carreira, um ano depois da separação dos Serviços do Movimento e Tráfego da Companhia, e de ter ascendido ao lugar de Empregado Principal de uma das Repartições que se criaram.

A iniciativa da *Gazeta* constituia empreendimento oportuno e inédito entre nós.

O especializado (como poucos o foram!) em assuntos ferroviários e o jornalista conjugaram-se, admiravelmente, para instituir e realizar a primeira publicação periódica em português no género, que convinha.

E pelo espaço de 36 anos, com saber e vibração excepcionais, Mendonça e Costa insuflou vida e brilho a esta *Gazeta*, a que chamava a sua *segunda*

filha e na realidade era a primeira e mais querida produção do seu ser espiritual. Em centenas e centenas de artigos, em milhares de notícias e elementos de preciosa informação de carácter ferroviário, e principalmente nas suas *Notas de Viagem*, impressionantes e sugestivas, se bem que desataviadas, imprimiu-lhe um cunho, que perdura ainda hoje e há-de perdurar, enquanto nos mantivermos fiéis à sua escola prestigiosa e às suas lições incomparáveis.

Além da *Gazeta*, fundou também o *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro* e a *Empreza de Anuncios nos Caminhos de Ferro*, dois outros testemunhos bem eloquentes da sua energia e das suas invulgares faculdades de trabalho, competência e iniciativa.

Ao mesmo tempo, foi colaborador, sob a rubrica da sua complexa especialidade, do *Diário de Notícias*, *Jornal do Comércio* e *Comércio do Porto*.

Jornalista profissional apaixonado, tomou parte em quase todos os congressos de Imprensa realizados até à data da sua morte, bem como nas reuniões do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

Já bastante doente, não quis deixar de assistir à reunião de 1922, em Roma, sem embargo das recomendações do seu médico em contrário.

Foi também festejado autor teatral. Escreveu diversas e espirituosas comédias, a maioria das quais constituiram parte do famoso reportório do velho Teatro do Ginásio.

* * *

Mendonça e Costa, que consagrou uma grande parte do tempo da sua vida a jornadear pelo mundo, foi o português mais viajado do seu tempo. Viu por assim dizer quase o mundo inteiro, quilómetro a quilómetro. As cinco partes do Mundo: a Europa, a Ásia, a África, a América e a Oceania foram percorridas por ele, em vários sentidos. Os caminhos de ferro, então em plena pujança de desenvolvimento, permitiram-lhe correr as sete Partidas do Mundo.

Inspirado por curiosidade insaciável, quis conhecer todos os cantos do planeta. Mas, quando regressava à sua querida terra, à sua bem amada Lisboa, ficava a estremecer ainda mais a Pátria.

Como testemunho do seu quase incessante peregrinar pelo globo, em determinada fase da sua vida, possuímos um documento, singelo mas curiosíssimo: «*Cahier* das minhas viagens appartenant a L. de Mendonça e Costa».

A razão dos dois termos franceses no título, explica-se por Mendonça e Costa haver utilizado, para registo das suas jornadas pelo orbe, um caderno escolar para estudantes franceses, de tipo exactamente idêntico ao de hoje em uso entre os nossos rapazes dos liceus e outros estabelecimentos de ensino secundário, para resumos das disciplinas e apontamentos das lições dos professores. Custou-lhe 10 centimos, a fazer fé pelo que traz impresso na capa, cuja cor o tempo esmaeceu; o modesto caderno vendia-se

Serviço de
Trafego
Certificado
Nº 549

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Eu abaixo assignado certifico que
o Sr. Leonildo Augusto de Mendonça e Costa
entrou para o serviço em 1 de Outubro
de 1872 para o logar de praticante

actualmente exercendo o logar de Ama-
mense de 1^ª classe com o vencimento de vinta mil
reis mensais (30,000 r.)

24/2/80
27.2.80

Em vista do que lhe passo o presente
certificado para mostrar aonde lhe convier.
Lisboa 26 de Fevereiro de 1880

pel o Insp^{or} Chefe da Rep^{ão} (ausente)

O Chefe do Trafego

Visto
O Chefe do Trafego.

Approved
O Director da Companhia
e/

Aux Galeries Parisiennes, 20, Rue St-Ferréol-Marseille.

Constitui o singelo documento expressivo repertório de nomes, que são outras tantas legendas evocativas dos lugares por onde o peregrino insatisfeito passou.

Segundo as datas apontadas, Mendonça e Costa iniciou o seu vasto e prolongado ciclo de viagens em 1882, encerrando-o em 1922, um ano pouco mais ou menos antes da sua morte.

Viajou durante um período de quarenta anos, começando aí por volta dos trinta e três da sua idade.

O registo da sua primeira viagem é de 1882 e traz o assento seguinte:

Tuy, Vigo, Orense. Três anos mais tarde — 1885 — vai a Madrid e faz nova jornada à Galiza: outra vez Tuy, Vigo e Orense. No ano seguinte, volta a Tuy e Vigo, mais Pontevedra. Um ano depois, foi a Madrid. Em 1887, visitou Madrid, e logo no seguinte, Madrid, Zaragoza, Barcelona, Valência e Badajoz. O âmbito e o alcance do jornadeante entusiasta estendem-se, em 1889, a Paris, Versalhes, Canal da Mancha, Londres, Liverpool, Cénebra, Lausana, Friburgo, Berna, Interlaken, Brienz, Lucerna, Pilatus, Rigi, Lugano, Milão, Génova, Marselha, Barcelona, Madrid.

Em 1890, uma escapada até Salamanca; no mesmo ano, visita Viseu e o Douro.

Um ano depois, viaja de novo em Espanha, percorrendo Valência de Alcântara, Cáceres, Mérida, Almendralejo e Badajoz; passa também no Luso, na Covilhã e em Castelo Branco. Em 1892, percorre a mesma zona portuguesa: Luso, Viseu, Gouveia, Serra da Estrela. A seguir, 1893, vai a Huelva, Sevilha, Cadiz, Utrera, Granada, Malaga, Cordova e Badajoz. No próximo ano atravessa a França, a Bélgica, o Luxemburgo, a Alemanha e a Espanha: Paris, Saint-Clou, Bruxelas, Antuérpia, Hann, Trier, Wisbaden, Francfort, Mogúncia, o Reno, Coblença, Colónia, Lovaina, Maubeuge, Paris e Bilbau. Em 1895, vai à Inglaterra, à Escocia e à Irlanda, seguindo o itinerário: Paris, Canal da Mancha, Londres, Hammersmith, Manchester, Liverpool, Cantuária, Edimburgo, Aberdeen, Balmoral, Balater, Breamar, Inverness, Glasgow, Mar da Irlanda, Belfast, Dublin, Killarnen, Limerick, Galloway, Holyhead, Londres, Paris, Bordeus, Baiona, Biarritz e Madrid.

Faz, em 1896, um cruzeiro pelo Mediterrâneo, visitando pontos de Espanha e o Norte de África: passa, sucessivamente, para Cordova, Algeciras, Gibraltar, Mediterrâneo, Malaga, Melilla, Oran, Tlem-

cen, Ras-el-Ma, Sidibé-Abés, Saida, Ain-Sejrá, Blidah, Argel, Tisi-Usú, Forte Nacional, Bougie, Sétif, Bisra, Bone, Tunis, Marsá, Cartago, La Gouletta, Constantina, Oran, Cartagena, Alicante e Badajoz.

De 1897 a 1899, jornadeia por Espanha e Portugal: Irun, Hendaya, Fuentarabia, S. Sebastian, Burgos; Mirandella, Salamanca, Leon, Corunha, Santiago, Pontevedra, Tuy, Valença; Alentejo e Algarve.

No começo deste século, 1900, o seu canheno de viajante aponta: Paris, Chantilly, Larache, Lyon, Turim, Milão, Veneza, Florença, Pisa, Genova, Monte-Carlo, Monaco, Nice, Touet-le-Breuil, Colomars, Hyelres, Cannes, Toulon, Marselha, Barcelona, Madrid.

Em 1901, vai a Espanha, França, Suíça, Alemanha, Checoslováquia, Áustria, Hungria, Itália, passando sucessivamente, por: Sevilha, Baiona, Lourdes, Toulouse, Genebra, Saléve, Neuchâtel, Bâle, Zurique, Uetliberg, Neuhausen, Lago Constança, Innsbruck, Munique, Leipzig, Hannover, Hamburgo, Altona, Kiel, Berlim, Potsdam, Dresde, Praga, Viena, Danúbio, Budapeste, Fiume, Albazia, Adelsburg, Trieste, Veneza, Bolonha, Lucca, Ponte Muriano, Spezia, Genova, Marselha, Barcelona e Madrid.

No segundo ano do novo século, o infatigável viajante começa pela Guarda e depois Baiona, Biarritz, Bordeus e Paris, seguindo para a Suíça: Bienne, Berna, Neuchâtel, Thun, Interlaken, Frutigen, Adelsboden, Kandersteg, Lucerna, Lago

dos Quatro Cantões, Stanserhorn, passagem de Saint Gothard, Andermatt, Furka, Grimsel, Meiringen, Reichenbach, Brienz, Rottorn, Griessbach, Murten, Lauterbrunen, Grindelwalde, Eigergletscher, Burgdorf, Bern, Friburgo, Yverdun, Ste Croix, Lausana, Ouchy Vevey, Viège, Zermatt, Gornergratt, Genebra, Chamounix, Montauvers, Le Fayet, Lyon, Toulouse, Pau, Lourdes, Fuentarabia.

Em 1903, Mendonça e Costa realiza uma verdadeira proeza, que no tempo dos czares um estrangeiro podia fazer sem consequências: utiliza o transiberiano e atravessa a Rússia, de Moscovo a Vladivostok.

É singularmente evocador o inventário desse cruzeiro terrestre audacioso, através da Sibéria, com um caminho de ferro tecnicamente deficitário como então, naquela vastíssima zona. De Paris, o apaixonado turista vai até ao Hannover; de Berlim parte para Virbalen, e daí para S. Petersburgo (hoje Leningrado), Siverskaia, Peterhoff e Moscovo; depois visita Tcheliabinsk, Lago Baikal, Karbine e Iukó; em seguida entra no império dos celestes: Shan-kai-



MENDONÇA E COSTA EM 1887

-Kuan, Tien Tsin, Pequim; atravessa o Mar Amarelo e o Mar da China, Che-Fu, Xangai; penetra no território e nas águas do sol nascente: Mar Oriental, Nagasaki, Mar do Japão, Kobe, Oceano Pacífico, Yokohama, Tóquio, Nikko, Sugen-ji, Yumoto, Kamakura, Myianoshita, Hakone, Yumoto, (há dois Yumotos no Japão), Nagoya, Kiotto, Osaka, Lago de Biwa e Nara; de regresso percorre outra vez Kobe, Nagasaki, e o Mar do Japão, passa depois por Fusan, Gensan, na Coreia, Vladivostok e Irkutsk; novamente em Moscovo, parte daí para a Polónia: Varsóvia, Kiev, Cracóvia e Vielizka. De Viena, passa a Nuremberga e Estugarda, até Paris.

Esta longa peregrinação, que bastaria para saciar a ânsia de correr mundo, em qualquer pessoa, constitui pelo contrário quase um estímulo, para Mendonça e Costa, e ei-lo, no ano seguinte, em 1904, a fazer novo e extenso trajecto: Baiona, Pau, Eaux-Chaudes, Eaux-Bonnes, Cauterets, Pierrefitte, Luz, St. Sauveur, Gavarnie, Bagnères de Bigorre, Bagnères de Luchon, Ax-les-Termes, Pamiers, Carcassonne, Cette, Marselha, Roma, Nápoles, Pompeia, Salerno, Amalfi, Sorrento, Capri, Vezuvio, Pouzzuoli, Roma, Tivoli, San Remo, Marselha, Barcelona e Madrid.

Visita ao Novo Mundo em 1905; Estados Unidos, Mexico e Canadá: de Cordova a Gibraltar, depois Nova Iorque, Filadélfia, Baltimore, Washington, Mont Vernon, Arlington, Altoona, Pittsburg, Cincinnati, Lexington, S. Luís, Springfield, Chicago, Cataratas do Niagara, Montreal, Saratoga, Schenectady, Albany Nova Iorque, Brooklyn, Coney Island, Nova Orleans, Santo António; México, Cuernavaca, Santa Anita, Puebla, Cordova, Guadalajara, Águas Calientes, Albuquerque, Williams, Grand Canion, Los Angeles, Long Beach, Mont Low, Berenda, Ahwanee, Wawona, Yosemite-Vallée, Glacier-Point, S. Francisco, Santa Cruz, Salt-Lake City, Salt Lake, Colorado Springs, Cripple Creek, Denver, Levingston, Yellowstone Park, Portland, Seattle, Vancouver, Ketchikan, Juneau, Douglas, Skaguay, Killisnow, Sitka, Wrangel, Kasaan, Metlakatla, Victoria, Vancouver, Glacier, Lagan, Lake Luise, Bafn, Winnipeg, Montreal, Quebec, Albany, Boston, Nova Iorque, Havre, e, finalmente, Paris.

O ano seguinte é ocupado por uma viagem a França, relativamente breve.

Em 1907, realiza Meedonça e Costa a sua segunda grande façanha, indo até ao Pólo Norte (80,50 graus negativos). Graças a um degelo imprevisto, mas oportuno, o navio onde viajava levou-o até ao ponto mais extremo do oceano ártico até então alcançado por vapores de passageiros. Sai de Portugal pela fronteira do sul, atravessa terras de Espanha, da França, da Bélgica e da Alemanha; entra depois na Dinamarca, passa à Noruega e atinge o Cabo Norte, o Spitsberg e o Pólo Ártico; percorre a seguir grande parte da Península Escandinava, e da Suécia regressa pela Alemanha e pela França, a Portugal.

O ano de 1908 consagrou-o visitar a parte do

norte do País e do norte da Espanha, visitando ainda Biarritz, Eaux Bonnes, Pau, Arcachon, Bordeus, Angoulême. Tours, Blois, Paris, Londres, e depois, no regresso, Toulouse, Vernet les Bains, Barcelona, Zaragoza e Madrid.

O seu programa itinerante é preenchido, no ano seguinte, por uma visita à Bretanha e outras zonas da França; entre as dezenas de cidades, vilas e localidades que cita, menciona Angers, Nantes, Chateaubriant, Saint Nazaire, Guerand, Le Croisic, Carnac, Quiberon, Quimper, Quimperlé, Brest, Chateaulin, Saint Malô, Mont Saint Michel...

Visita ainda a Bélgica, volta a Paris e regressa por Baiona e S. Sebastian, entrando em Portugal pela fronteira do Norte.

Em 1910, percorre de novo terras de Espanha, da França, da Suíça e da Alemanha, atravessa a Holanda, e volta por Baiona, Biarritz e Hendaya; no país visita ainda o Luso, Bussaco e Coimbra.

No primeiro ano da segunda década deste século, os pontos visitados por Mendonça e Costa foram; Madrid, Sevilha, Cadiz, Tanger, Jerez, Huelva, Ayamonte, San Fernando, Badajoz, Elvas, Portalegre, Abrantes; ainda no mesmo ano, voltou a pisar terras de Espanha, da Itália, da Suíça e da França.

O cruzeiro de 1912 é de verdadeira peregrinação: o incansável viageiro dirige-se ao Egito e ao Sudão, vai à Terra Santa — Jerusalém, Jericó, Tiberiades, Nazaré — visita a Síria — Damasco, Baabeck — e o Líbano, volta a Port-Said e Alexandria, e regressa por Brindisi, Bari, Foggia, Rimini, S. Marino, Nice, Monte Carlo, Baiona...

Ainda no mesmo ano, jornadeia sob os céus de Espanha e da França.

Em 1913, passa outra vez pela Espanha, pela França e pela Suíça.

Depois, há um lapso de cinco anos, uma prolongada interrupção na carreira do emérito viajor.

Só a I Grande Guerra o impediria de continuar a percorrer o mundo.

Em 1919, volta a satisfazer a grande paixão da sua vida, e ei-lo mais uma vez de visita a França e a Espanha.

No ano seguinte há nova pausa. Mas logo em 1921, ele visita e percorre Luchon, Beziers, por Neussargues, Vichy, Royat, Clermont-Ferrant, Chateil-Guyon, Paris, Irún, Medina.

Finalmente, no ano anterior ao da sua morte, cumpre o seguinte roteiro: Medina, Baiona, Toulouse, Cette, Ventimiglia, Roma, Nápoles, Pompeia, Catanea, Siracusa, Palermo, Genova, Marselha, Toulouse, Biarritz.

Com esta jornada a França e a Itália, encerrou Mendonça e Costa o extraordinário ciclo de viagens da sua vida laboriosa e fecunda.

É impressionante o balanço da sua prodigiosa actividade viageira.

Na mesma curiosa relação, encontramos exten-

síssima lista das terras visitadas por M. e C., além da referência ao número de vezes que foi a um país, e a esta ou aquela cidade, vila ou zona de turismo importante. Conheceu, por exemplo, 56 terras de Espanha, das mais famosas, necessariamente, havendo ido 14 vezes a Madrid, 7 a Badajoz, 9 a Barcelona e 6 a San Sebastian, para citar apenas as que mais frequentou. Esteve ou passou em 142 terras francesas, visitando 14 vezes Paris, 9 Bordeaux, 5 Marselha, 4 Biarritz e Hendaya, 10 Baiona, 6 Toulouse, 5 Cauturets, e outras tantas, Lourdes.

Conhecia 18 cidades e pontos importantes na Inglaterra, Escócia, Gales e Irlanda. Percorreu 49 localidades de destaque da Suíça. Viu 54 terras da Itália. Passou por 9 cidades da Bélgica. Foi ao Luxemburgo. Da Argélia, da Tunísia e Marrocos visitou 21 lugares proeminentes. Atravessou a Alemanha, viajando por 39 cidades e vilas de renome. Jornadeou por 11 lugares do Império Austro-Hungaro. Entrou na Rússia, atravessando a Sibéria de Este a Leste, no que tomou conhecimento de 11 cidades e outros centros populacionais de categoria. Foi hóspede transitório de 6 cidades chinesas e viajou através de 17 pontos primaciais do Japão, sem se esquecer de visitar a Coreia.

Na sua viagem aos Estados Unidos da América do Norte, percorreu 56 terras, em várias regiões da grande república, indo também ao Canadá, de que ficou a conhecer 9 centros urbanos de importância. No México, visitou 7 pontos obrigatórios de turismo. Da Escandinávia, percorreu 7 terras na Dinamarca, 28 na Noruega e 12 na Suécia. Da Holanda, viu 12 cidades

e portos. No Egypcio, peregrinou por dez áreas históricas, de milenária evocação: foi a Luxor, Karnak, Kinet, Cairo, Alexandria, etc. Penetrou no Sudão, pisando o solo de 4 localidades que já nesse tempo anunciavam a sua importância actual. Finalmente, fez o trajecto da Palestina, do Líbano e da Siria, percorrendo no seu itinerário 10 lugares clássicos, dos mais significativos da Terra Santa e do Levante.

Esta paixão insaciável de percorrer a terra, de

N.º I

15 de Março de 1888

1.º anno

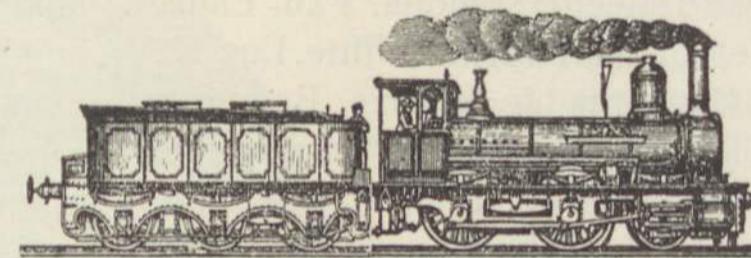
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO

COMMERCIO

PORTOS



CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS

ASSIGNATURAS

	Semestre	Anno
Portugal.....	1.º 500 réis	2.º 500
Hespanha.....	9 pes.	16
Países da União Postal	10 frs.	18

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

REDACÇÕES
LISBOA — Largo do Conde Barão, 18
MADRID — Preciados, 33

ANNUNCIOS

Uma só vez, 40 réis cada espaço de linha em corpo 10, : col.
Repetições — Vide a respectiva tabella na Administração — Arco do Bandeira, 229, 3.º

COLLABORADORES

OS SRS. ENGENHEIROS

- A. C. JUSTINO TEIXEIRA — Director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.
A. X. D'ALMEIDA PINHEIRO — Director da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
AUGUSTO FUSCHINI — Deputado da nação.
CONDE DE GOUVEA — Director da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.
C. XAVIER CORDEIRO — Chefe do Serviço da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.
D. M. DA MOTTA — Chefe da Exploração dos Caminhos de ferro de Foz Tua a Mirandella.
F. PERFEITO DE MAGALHÃES — Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministério das Obras Públicas.
J. CANDIDO DE MORAES — Professor do Instituto Industrial de Lisboa.
J. JOAQUIM DE MATTOS — Inspector d'Obras Públicas.
J. PARREIRA — da Comissão de Defesa de Lisboa.
J. P. D'OLIVEIRA MARTINS — Director da Companhia dos Caminhos de ferro do Porto à Povoa e a Famalicão.
J. P. DE SOUSA GOMES — Director da Companhia Carris de ferro de Lisboa.
J. P. TAVARES TRIGUEIROS — Director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.
J. MENDES GUERREIRO — Director das Obras do Porto de Lisboa.
M. A. D'ESPREGUEIRA — Inspector d'Obras Públicas.
M. EMYGDIO DA SILVA — Secretário da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
M. RAYMUNDO VALLADAS — Inspector Geral dos Telegraphos e Pharoes.
P. BEIJAMIM CABRAL — Chefe da Repartição dos Telegraphos e Pharoes.
P. IGNACIO LOPES — Director da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.
VASCONCELOS PORTO — Adjunto da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

REDACTOR EM MADRID — D. JUAN ELOY DE BONA.

DIRECTOR

L. DE MENDONÇA E COSTA — Inspector Chefe da Repartição do Trafego da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as Direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre como anexos as

Tarifas especiais de transportes de todas as linhas ferreas portuguesas.

O anexo do presente n.º é a

Tarifa especial M. L. n.º 1

para transporte de mercadorias entre Lisboa e Madrid. Vide artigo na secção Tarifas.

Com o proximo numero distribuiremos as novas tarifas P. H. F. n.º 3, P. H. n.º 2 para transporte de passageiros, que principiam a vigorar desde 1 d'abril.

SUMMARIO

A nossa apresentação.

A nos collègues.

Parte oficial.

Tarifas de caminhos de ferro. — Tarifa M. L. n.º 1

— Mercadorias para Hespanha.

Questões diversas.

Consultas.

Porto de Lisboa.

Viagens. — De Paris a Madeira, África, Brazil e Rio da Prata.

Estatística. — Despesas de exploração. — Bilhetes por preços reduzidos.

Companhia Carris de ferro. — Relatório à assembléa geral.

Correios e Telegraphos.

Indústrias portuguesas. — Exposição industrial portuguesa. — Os adubos chymicos da fábrica da Povoa. — Escola agrícola de reforma.

Mensão honrosa.

Carteira do accionista.

Cotações de fundos em Lisboa e Paris.

Rendimento das linhas ferreas.

Anunciões. — Serviço da Companhia Nacional de caminhos de ferro. — Ascensores mechanicos. — Linhas do Minho e Douro. — Companhia real dos caminhos de ferro portugueses.

Anunciões.

«ver mundo», de descobrir sempre novos horizontes, paisagens novas, na pátria e no estrangeiro, foi o mais poderoso estímulo para o determinar a coligir a soma enorme de elementos que reune o seu utilíssimo e curioso *Manual do Viajante em Portugal*, o primeiro «Bedecker» português, trabalho ingrato e árduo, que teria vencido a paciência e esgotado a energia de muitos. Animava-o, porém, o entusiasmo inextinguível do jornardeante infatigável e do patriota estrénuo.

O amor que votava à sua terra, que mais estremecia quanto mais a comparava com as estranhas, inspirou-lhe a iniciativa de instituir a *Sociedade de Propaganda de Portugal*, para a tornar conhecida e admirada, quer de nacionais, quer de estrangeiros. Por este organismo se vê que Mendonça e Costa foi o criador, digamos, do Turismo em Portugal.

Secretário Perpétuo eleito da prestante colectividade, abandonou esse cargo, por decisão de 9 de

Novembro de 1910, tomada e expressa numa carta, um documento inédito que publicamos neste número, como verdadeiro e nobre pergaminho das altas virtudes cívicas de Mendonça e Costa.

Era um carácter e um coração generoso. Leal e sensível, enérgico e laborioso, chefe de família e dirigente firme e paternal, patriota de profundas convicções monárquicas, de conduta política exemplar, em toda a sua vida nunca soube odiar, perdoava sempre, suavizou muita miséria, ajudou inúmeros a triunfar, desinteressadamente, só pelo prazer de assistir ao êxito alheio que festejava como se fôsse o próprio, ou talvez ainda mais.

Ao comemorarmos o centenário do nascimento de Mendonça e Costa, recordando a sua obra e a sua prodigiosa actividade, a bem da Nação, cumprimos não só um dever de homenagem à memória do fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como a um dos mais prestantes valores do seu tempo.

Pessoal do Tráfego da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte em Lisboa, em 1890



Da esquerda para a direita e de cima para baixo. — 1.º plano: Alfredo Plantier Damião, Rafael de Almeida, Justino Gomes Fernão Santos, Manuel Costa Primo, João Ferreira Russel, Augusto Gonçalo de Oliveira, João Alves do Couto e Carlos Leão Correia do Lacerda. — 2.º plano: Henrique Bernes, Alvaro de Sousa Vasconcellos, Ricardo Paraiso, Francisco de Almeida Soares e Simas, Augusto Maria de Carvalho, Fernando da Silva Lopes, Joaquim Lopes, António Rosendo, Luís Gallis. — 3.º plano: Caetano José Pacheco, Manuel Guimarães, Agostinho Caribaldi Galvão Cid, José Sanches, Manuel de Andrade Gomes, Joaquim Pedro Falcão, Pedro dos Santos Vitória, António Brandão e Jacinto Soares. — 4.º plano: Joaquim Costa, Francisco Nicolau de Araújo, LEONILDO DE MENDONÇA E COSTA, Alfredo Cruz (Chefe de Serviço), Alfredo E. Moraes Sarmento, Angelo Pimenta dos Santos e Francisco Soares Brandão

Carta de L. de Mendonça e Costa, desligando-se da Sociedade de Propaganda de Por- tugal por esta se manifestar com intuito politicos

Lisboa, 9 de Novembro de 1910

Ex.^{ma} Direcção da Sociedade Propaganda de Portugal — Lisboa

Regressando hoje da minha viagem ao estrangeiro apresso-me em vir declarar a V. Ex.^a que resolvi não reassumir as funções de Secretario Perpetuo dessa Sociedade, devido a achar-me fatigado de trabalhos e a ter a intenção de em breve de novo me ausentar do paiz para melhoria da minha saúde.

Não occultarei a V. Ex.^a que concorre para esta minha resolução o desgosto de ver que, na minha ausencia, essa Direcção deu á nossa Sociedade um caracter accentuadamente político que ella nunca teve e a que se oppõem os nossos estatutos.

Não é demais recordar a V. Ex.^a que uma das principais missões que entendi sempre ser o desempenho do meu cargo ahi, foi o de afastar da Sociedade todas as influencias da politica.

Foi assim que, logo desde o principio, convidando para presidente d'honra um membro da familia governante (como é costume em todas as Sociedades desse genero) ao mesmo tempo propuz para directores os Snrs. Magalhães Lima, Pinheiro de Mello (substituido por Cupertino Ribeiro) e outros.

Ao dar a ideia para o nosso emblema, muito de propósito nelle supprimi a corôa real para que sob a nossa bandeira se podessem abrigar todos os portuguezes sem distinção de partidos ou de ideias.

Uma grande comoção politica abalou agora a familia portugueza. O dever da nossa Sociedade era manter-se estranha a ella.

Retirada como foi, e bem, a antiga bandeira nacional, outra não devia ser posta senão a que verdadeiramente a substituisse, e essa ainda hoje, o proprio governo não sabe como será — e já vae passado mais de um mez. Como, pois, se arvorou uma bandeira que não é a da patria?

Manter-se estranha ás influencias politicas acatando, na mais genuina expressão de espirito conservador, as novas instituições; limitar-se a desejar que o nosso paiz prospere na gerencia de um governo de paz e de elevados intuito patrióticos; e restringir, por um tempo a sua acção á espectativa, até que a pacificação entre nos espiritos, tanto aqui como no estrangeiro, eis a única attitude que competia a essa Sociedade.

Se della sahiu enveredando pela estrada das manifestações, como qualquer centro politico, eu não posso acompanhá-la.

(a) L. de Mendonça e Costa

Uma caricatura de Francisco Valença
com versos de Eduardo Fernandes (Esculápio)



A título de documentação, curiosa e significativa, reproduzimos e transcrevemos, muito a propósito, neste número de homenagem a L. de Mendonça e Costa, uma página deliciosamente humorística do Diário de Notícias de 27 de Fe-

vereiro de 1906, com uma caricatura de Francisco Valença, comentada em verso por Eduardo Fernandes (Esculápio).

Entre a efígie de Mendonça e Costa, que se vê, na primeira «fila», ao alto, em quarto lugar, se-

gurando, como um brinquedo, uma locomotiva em miniatura, figuram diversas e ilustres personalidades do tempo: Hintze Ribeiro, João Franco, José Maria de Alpoim, Teixeira de Sousa, Bernardino Machado, Marquês de Soveral, Alfredo da Cunha, actrizes Palmira Bastos e Virgínia, acto-

res Taborda, Augusto Rosa, Brasão, José Ricardo e Vale; Magalhães Lima, Jaime Artur da Costa Pinto, Conselheiro Moreira Júnior, dr. Júlio Dantas, D. João da Câmara, O'Neill, Collen, etc.

Por aqui se vê o prestígio de que disfrutava Mendonça e Costa, entre os valores da sua época.

Nos tempos de Carnaval
Que vão correndo em Lisboa,
Pode entrar uma pessoa
No Pim ! Pam ! Pum ! Nacional,
Primeiro de Portugal,
Com bonecada sem mola,
Onde, suspenso da gola,
Há diverso bonequinho
A quem o ledo Povinho
Atira a redonda bola.

Há de tudo, tudo, tudo
No notável Pim ! Pam ! Pum !
Não lhe falta lá nem um,
Desde o pequeno ao taludo,
Do saloio membralhudo
Ao fadista refilão,
Do marinheiro pimpão
Ao conquistador matuto,
E ganha sempre um charuto
Quem atira dois ao chão.

Para o preclaro leitor
Perceber toda a piada
E a diversa bonecada
Apreciar a primor,
Vamos fazer-lhe o favor
De, em versos sobre o joelho,
Dar-lhe diverso conselho
Para embarcar n'este barco.
— Se prega todos no charco,
Pode ganhar um coelho.

Começando cá de baixo,
Da esquerda para a direita,
Os seus oídos logo deita
N'um sympathico *muchacho*.
E' o poder grande e macho
Que, nestes mesmos instantes,
Dá leis aos preopinantes
Que governam no paiz,
Erguendo a fera cerviz
Na rua dos Navegantes.

Esse boneco ideal
Com que a coisa principia
Traz a farda reinadia
De guarda municipal,
Porque essa farda afinal
Um symbolo vem a ser
Da grande força e poder
Que isto tudo faz gyrar.
— Custa-lhe muito acertar,
Ninguém lhe pôde bater.

Logo a seguir, de sopeira,
Ergue-se o gordo Alpoim,
O mais largo manequim
D'esta barraca de feira.
Volúvel, louca, ligeira
E' sempre a nossa creada
E esta, como está zangada
Com o seu homem, o *guita*,
As orelhas arrebita,
Já não lhe fala na escada.

Segue se o rico banqueiro
Que toda a gente conhece
Pelo seu grande interesse
No negocio tabaqueiro.
Foi vestido de padeiro,
Trajo que n'elle tem graça,
Por ficar posto na praça
Aos olhos da multidão
Como homem que amassa o pão,
Sugeito que estende a massa.

Ao pé d'elle, de fadista,
O grande O'Neill tão lourinho,
A cantar o *choradinho*
Como alegre piadista.
Ao padeiro alonga a vista
Com seu ar de desafio,
Em vez de faca, um pavio
Traz na algibeira e, se calha,
Pensa metter-lhe a navalha
Mesmo em cheio no vasio.

Ora agora, uma delicia,
Um amor de conselheiro,
O gentil Hintze Ribeiro
Com fardalhão de policia,
Recusa-lhe uma caricia
Sua antiga namorada,
Uma varina damnada
Que o morde, se a jeito o pilha,
Tem o nome de *Fervilha*
E vende peixe na Arcada.

Segue-se o grão Soveral
Que em Londres dá az e sota,
Vestido como um janota
De um grupo de Carnaval.
— Que é um janota real
Toda a gente sabe e diz, —
Segue-se um homem feliz,
O grande Pimentel Pinto,
O mais formidavel *quinto*
Das tropas cá do paiz.

Republicano assanhado,
Vestido de percursor,
Eis aqui, caro leitor,
O Bernardino Machado
Que, com o seu verbo inflamado,
Condemna ás mais duras penas
As instituições serenas
Do paiz da marmelada
E é lente da estudantada
Que estuda na Lusa Athenas.

Passa-se á outra fileira,
Vê-se na esquerda o Beirão,
Com tremendo narigão,
De virgem casamenteira.
Logo a seguir varre a feira
O Collen das *Novidades* ;
Com seu pau joga verdades,
Separa o trigo do joio,
E' um perfeito saloio
N'esta terra de vaidades.

O Jayme Arthur de Cascaes,
De *cabo de ordens* vestido,
Prepara um viva sentido
Para festejos reaes
E oh ! carinhas divinaes
Onde a gente os labios secca !
Ei-l-a levada da breca,
Trazendo os peitos de rastos,
A linda Palmyra Bastos
No seu papel de *Boneca*.

O louro Magalhães Lima,
Republicano dê lote,
Com fato de *sans culotte* !
Tambem cá vem, ó vindima !
Fica-lhe ao lado e por cima
Santos Farinha em bedel,
Com o vermelho burel
Do mais galante andador,
Por ser o nobre prior
Da rica Santa Isabel.

Chegou a vez afinal
De um typo bem conhecido,
O mais temivel Cupido
Cá da nossa capital,
O terrivel *Vertical*
Que anda ás tardes na Avenida,
Na medonha, insana lida
De conquistar as madamas,
Sem medo a chuvas e lamas,
De cabeça bem erguida.

Quasi que o corpo lhe esconde,
Mais linda que uma camelia,
A deusa do Dona Amelia,
O São Luiz, o visconde.
Os olhos sobre ella ponde
Que está de *Venus*... vestida.
Ao lado, a cara cahida
Do Paccini extraordinario
Que, em vez de vir de empresario,
Vem de *Rhadamés* da *Aida*.

Vamos á fila terceira
Que o poeta Dom João
Mostra o piloso tição
Da encrespada cabelleira
Com que os peitos esqueira
Nos theatros á noitinha,
Fazendo perder a linha
Ao mais risonho peralta,
Tambem na festa não falta,
Vem de *Triste viuvinha*.

Com olho matreiro e gazeo
Tendo o publico suspenso,
Ei-lo de capote e lenço,
Eis o Valle do Gymnasio,
Das comedias do Gervasio,
Da piada rija e tesa,
Da risonha sobremesa
Depois de um lauto jantar,
Lembrando no seu trajar
Velha graça portuguesa.

Chegou-se sem mais nem mais
A logar de mil delicias
O director do *Noticias*,
De vendedor de jornaes,
Cá dos nossos Portugaes,
N'esta rija bonecada,
A imprensa symbolisada
No seu bigode trocista,
O mais lindo jornalista
D'esta terra abençoada.

Ponha-se agora uma á marca
Que este é gloria da nação,
O grande, immortal Brasão
No *princez* da Dinamarca.
Já muita e muita anasarca
Tem causado aos corações,
Tem feito chorar milhões,
Pesar da vida os abrolhos,
Feito limpar muitos olhos
Em varias ocasiões.

E' bom que ao lado se espeta
Uma senhora catita,
E toda ella se arrebita
A Mana Perliquitete.
Berra na rua por sete
Com a voz que Deus lhe deu
E muito e muito judeu
A tem feito pezarosa
Por se julgar mais formosa
Que a Cléo do Colyseu.

Segue-se, enfim, merencorio,
Um boneco de valor,
O engracado director
Do nosso Conservatorio,
Figura no consistorio,
Entre os varios ornamentos.
Com diversos documentos
E diversos beneficios,
Como homem dos sete officios,
Homem dos sete instrumentos.

A figura prazenteira,
Da seguinte quasi gemea,
Vlndo em *Mimi* da *Bohemia*,
O conhecido Taveira!
Governa a scena primeira
Da operetta nacional,
Em movimento ideal
Põe qualquer peça sabida
E vae passando esta vida
N'um constante Carnaval.

Em ché-ché de louco entrudo,
De apresentar-lhes não tardo
O grande José Ricardo
Que faz rir Lisboa e tudo.
Ao lado, um typo sisudo
Na cara que Deus lhe deu,
Dá-nos *Bohemia* e *Romeu*,
Dá-nos tudo baratinho,
De *clown* mascaradinho.
— O Santos do Colyseu!

Vamos á primeira fila,
Vejamos, risonha e meiga,
A figurinha do Veiga,
Senhor de baraço e villa.
Tudo e todos *gazofila*
Em masmorras infernaes,
Tudo leva aos tribunaes,
Feito cortador taful,
E empunha o lapis azul
Com que censura os jornaes.

Julio Dantas, consagrado
Como escriptor de talento,
Ondeia o corpinho ao vento
N'uma tocha pendurado.
Poz-se de gato pingado
Por sua grande tristesza,
Pela grande madureza
Com que anda sempre na rua,
Fazendo versos á lua
E peças á portuguesa.

Segue-se a cara formosa
De uma linda pastorinha
Em que o leitor adivinha
O gentil Augusto Rosa,
Cuja figura famosa
Cuja cuidada melena,
Cujo aroma de verbena,
Cujo talento immortal
Enche todo o Portugal
Desde o tablado da scena.

**Ora a ver se o leitor gosta
Do boneco que se segue,
Veja bem e nelle pegue
Que perigo não arrosta...
E' elle! O Mendonça e Costa
Que em tudo mete o nariz,
Cuve, fala, escreve, diz,
Anda, discursa, dá berro,
E' do caminho de ferro,
Vae ao Japão, a Paris!**

Segue-se o grão Moreirinha,
Enorme cirurgião,
Commandante do *Pimpão*
E das coisas da marinha.
Largou agora a mézinha
Com que ganhava dinheiro
Deixou de ser curandeiro
E merece bem a bola
Por ter sahido da escola
Vindo armar em marinheiro.

Aos versos dou toda a corda,
Preciso estylo enfundado,
Ei-lo em *bébé* transformado
O nosso grande Taborda!
A seu lado mais engorda
O sympathico gerente
Da casa que está em frente
Da columna do Rocio,
Com o trage reinadio
Do seu pae, o Gil Vicente.

Com este agora desbanco
Toda e qualquer novidade!
Feito irmã de caridade
O nosso marquez de Franco!
E, no derradeiro arranco,
Que mais bonecos não ha,
Uma *estrella* das de cá
Das mais finas aptidões,
E' a Lucilia Simões
No seu papel de *Zázá*.

Eis terminada a resenha
Do *Pim! Pam! Pum! Nacional*...
Oh! pimpões de Portugal
Toca a n'elle fazer lenha!
O que mão certa mais tenha
Não deixa de pé nenhum,
Manda a bolla e catapum,
Bate-lhe mesmo na *tola*...
— Quem quer vir jogar a bola,
Quem se chega ao pim! pam! pum?



Material rolante e de construção para Caminhos de Ferro — Aços finos e de construção — Metais, Chapas, Arames e Electrodos para soldadura — Máquinas, motores, correias e acessórios para as indústrias — Ferragens, Ferramentas, Parafusos e utilidades domésticas — Tintas de água, esmaltes, alumínios e vernizes, etc..

Importação e Exportação

Companhia Hanseatica, L. da

Telefones { 21370
20780

Telegrams «Hanseata»

Rua do Ouro, 191-3.^o e 5.^o

L I S B O A

Alfred Herbert, Ltd.

COVENTRY



Tornos revolveres e automáticos

Engenhos de furar

Frezes, Limadores e Escateladores



AGENTES:

AHLERS, LINDLEY, LTD.^A

Rua do Ferregial de Baixo, 33-2.^o — LISBOA

Telef. 21 321/4 Teleg. RALERS

PREFIRAM SEMPRE

VINHOS DE COLARES

V. S.

VISCONDE DE SALREU



GRANDES CAVES EM COLARES

O melhor entre os melhores



D. J. SILVA, L.^{DA}

TELEFONE: 47154

Rua Rodrigues Sampaio, 33

L I S B O A

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodidades
recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE FRANCÉS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL

Vinhos Espumantes Naturais

MESSIAS

AS MAIORES CAVES DO PAÍS

Os melhores stocks constituídos em 1942

São naturais, não são por isso os mais baratos

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

PAPELARIA FERNANDES

Fernandes & C.ª, L.^{da}

13, Largo do Rato, 13-B
Telef. 61116

145, Rua do Ouro, 149
Telef. 28361

L I S B O A

Endereço Telegráfico: PAPELARIA

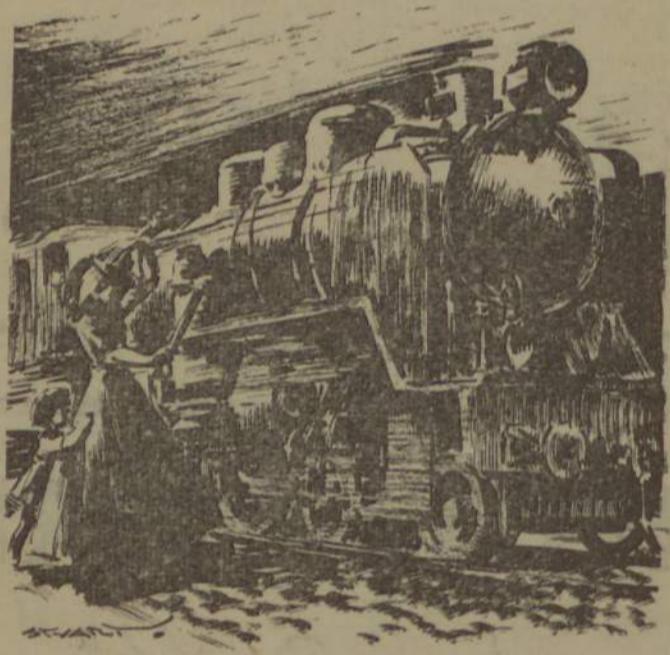
Armazém de papéis nacionais e estrangeiros

Oficinas de Tipografia — Litografia

Encadernação — Cartonagem

Sobrescritos — Sacos de papel

Os melhores preços do mercado



Abecid
An International Journal