

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liége, 1905
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 15

S U M A R I O :

A nossa gravura de página ; Obidos por CARLOS D'ORNELLAS. — Linhas internacionais atravez dos Pireneus, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Festas em Guimarães.—Prof. Azevedo Neves. — Federação das Regiões de Portugal. (Inquerito do quinzenario *Traz-os-Montes* a que responde o Director da *Revista Insular e de Turismo*). — Ha quarenta anos.—Coronel Silva Leal — Notas e Comentarios, por TACITUS. — O projecto do tunel da Mancha.—A entrevista da quinzena, por CALADO RODRIGUES.—A lingua portuguesa.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACCÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Engenheiro JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

OBIDOS

A gravura que publicamos representa uma das ruas típicas de Obidos, vila fundada há 308 anos e tomada aos mouros em 1148 por D. Afonso Henriques reedificada mais tarde por D. Dinis e D. Fernando.

Cercada, de muralhas, conserva ainda o seu aspecto antiquado.

Ali nasceu Josepha d'Ayala (conhecida por Josepha d'Obidos) admirável pintora cujos quadros, que são maravilhas, podem ser admirados na Egreja de Santa Maria.

Ramalho Ortigão, n'uma das suas admiráveis obras, diz:

«Restabeleçam sobre os alicerces que ainda existem, alguns dos velhos edifícios arrasados pelo terramoto de 1745; suprimam não mais de uma duzia de construções deste século; deem ao que fica a ligeira restauração scenográfica de alguns detalhes arquitectónicos; e, sem tocarem na disposição geral das ruas e no agrupamento das casas, aqui têm em Obidos, fielmente e integralmente resuscitado, um velho burgo português de ha trezentos anos. As pedras de calçada desconjuntada das suas ruas são ainda por certo as do tempo de Santa Isabel ou da rainha Leonor. O seu castelo mourisco, reconstruído no tempo da dinastia afonsina e da dinastia de Aviz, tem ainda em pé todos os muros exteriores, e está quasi intacta a muralha dentada de ameias cingindo a vila heroica, que, por haver resistido ao assédio de Afonso III, então Conde de Bolonha, permanecendo fiel a D. Sancho, como a cidade de Coimbra e a vila de Celorico, mereceu o título de *sempre fidel* com que ainda hoje se condecora.»

E visto isto está tudo dito quanto vale na história a linda vila de Obidos.

Brevemente a Direcção da Comissão de Iniciativa de Turismo fará sahir uma excelente edição de preciosidades de Obidos que deve constituir um interessante documento histórico.

Carlos d'Ornellas.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27
DIRECÇÃO: T. 576 e 581

LINHAS INTERNACIONAIS ATRAVÉS DOS PIRENEUS

Por J. FERNANDO DE SOUZA

OS Pireneus e os Alpes: que dois tipos, tão diversos e tão belos, cada um no seu genero de sistemas montanhosos!

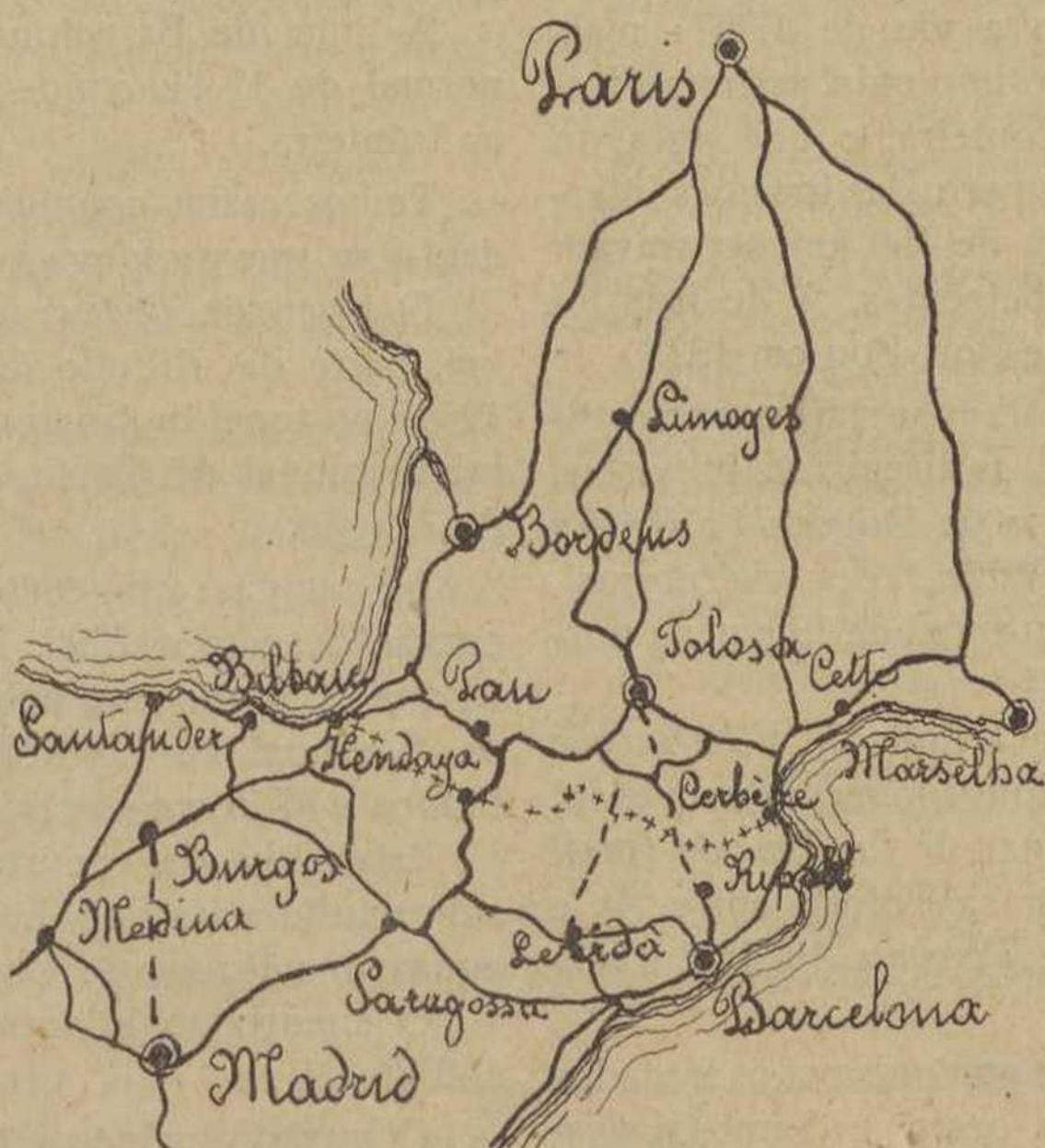
Ambos elevam os cimos á gelida região das neves perpetuas, mas enquanto o *Nethou*, ponto culminante dos Pireneus, se ergue apenas a 3.404^m, o *Monte Branco*, rei das montanhas europeas, atinge, majestoso, 4.810^m.

Os Pireneus são o tipo classico das montanhas na simplicidade da sua estructura; uma linha de cumeadas, rebaixada, de longe em longe, pelas portelas; cadeias secundarias paralelas, que dela se destacam e na ondulação dos cimos e portelas vão descendo para a planicie visinha, subdividindo-se ainda em contrafortes terciarios, assemelhando-se, no seu conjunto, ás ramificações de uma folha de feto. Teem as vertentes desigual inclinação, sendo a hespanhola a mais aprumada, embora desça muito menos até á elevada cota do vasto planalto peninsular. As portelas são altas e pouco acessiveis, de modo que os Pyreneus, com os seus 450 km., do Atlantico ao Mediterraneo e 100 km. de largura media, formam, entre a França e a Hespanha, uma formidavel barreira, que só nos extremos se transpõe com facilidade, que a Hespanha diminuiu, adoptando, com infeliz criterio, para

os seus caminhos de ferro, maior largura de via que a da Europa central.

Nenhuma ligação teem com as outras montanhas da França, pois de costa a costa se estende a grande depressão seguida pelo canal do Meio dia, cujo ponto culminante atinge apenas 190^m de altitude.

A regularidade quasi ideal da cadeia dos Pireneus, verdadeira serra, apenas é quebrada no centro, em que se subdívide em duas cadeias paralelas deixando entre si o vale alto de *Aran*. Os mais altos cumes, como o *Monte perdido*, a *Maladetta*, o *Pico Posetz* na vertente espanhola, o *Pico do Meio dia de Os-sau*, o *Canigou*,



na francesa, encontram-se em contrafortes.

É á de 2800^m que descem dos lado da França as neves perpetuas (ausentes do lado da Hespanha) que alimentam o *Garonne*, a *Gave de Pau*, o *Adour*, o *Aude*, o *Ariége*, na vertente norte, e os afluentes do *Ebro* na vertente sul. Ambas se acham desnudadas da abundante vegetação que outrora as vestia.

Formidavel e pitoresco istmo da peninsula hispanica, tão belo nos seus imensos circos coroados pelas neves, como o de *Gavarni* e, nas suas torrentes impetuosas, que se despenham de grandes alturas, na imergencia rapida das suas extremidades no mar, na

abundancia e beleza d'estancias thermaes e sobretudo no paraíso de Lourdes nobilitado pelas magnificas manifestações do sobrenatural!

Não ha na linha de cumeada nenhuma portela profunda que torne facil a passagem de uma para outra vertente. Por isso, quando a Espanha deliberou assegurar as ligações por caminhos de ferro com a França, contou com duas apenas nos extremos da cadeia e junto do mar: em *Irun* a Oeste e em *Port-Bou* a Leste.

Sob pretexto de ter material circulante com maior capacidade de transporte adoptou o paiz vizinho a via de 1,67; mais larga que a francesa, impondo assim ao tráfego trasbordo na fronteira, o que agravou a insuficiencia, em numero, das ligações internacionaes, pois cerca de 450 km. separavam as duas unicas estabelecidas. A de *Irun* foi aberta em 1866 e a de *Port-Bou* em 1878.

Desde 1865 estudaram-se varias outras ligações, chegando a 12 as directrizes previstas. Uma das estudadas ia de *Puigcerdá* a *Prades* sob a portela da *Perche*, com via normal, rampas de 33^m/m e um tunel de 13 km. na portela.

Em 1911 abriu-se a linha de *Villefranche* a *Bourg-Madame*, prolongada recentemente até á estação internacional de *La Tour-du-Carol* na linha de *Barcelona* a *Tolosa* entre *Ax* e *Ripoll*. A portela da *Perche* a 1684^m é transposta a ceu aberto.

Até 1881 a França preconisava os traçados de *Mauléon-Roncal* a oeste e *Saint-Girons-Lerida* a leste; a Espanha preferiu o de vale de *Aspe*, cujos trabalhos foram inaugurados em 1882. Quanto á linha de *Tolosa-Lerida* havia discordancia dos dois governos acerca da directriz.

Em 13 de fevereiro de 1885 celebrou-se um acordo, que não chegou a ser ratificado, abrangendo a linha do vale de *Aspe* pela portela de *Somport* e a do vale de *Satol* por *Saint-Girons* e *Port de Salan*.

Em 1903 o governo frances propõe, em vez da segunda, a linha de *Ax-les-Thermes* a *Ripoll*.

Em 1904 fixa-se o prazo de 10 anos para a construção das duas linhas de *Somport* e

Ax-Ripoll, fixando-se mais largo prazo, 20 anos, para a de *Lerida-Sort*.

Em 1907 foram concedidas em França á Companhia do Meio dia as linhas de *Ax* e de *Bedous* á fronteira.

Em 18 de julho de 1928 inaugurou-se solenemente o transpirenico de *Bedous* a *Jaca*, com a presença dos dois chefes de Estado.

Esta linha, que parte de Saragoça, não encarta o itinerario de Madrid a Paris, continuando a ser o mais directo por Hendaya, mormente quando esteja concluida o directo, Madrid-Aranda-Burgos, que evita o desvio por Medina.

A linha de *Barcelona* a *Ax* vae ter a via normal de 1,44, o que suprime o trasbordo na fronteira.

Temos assim concluida a ligação de Madrid-Pau, que prolonga a linha de *Pau-Bedous*.

O troço de *Bedous* á fronteira mede 28 km, parte da altitude de 400^m para subir a 1211^m no tunel de *Somport* e descer á estação internacional de *Camfranc* a 1194^m no vale de Aragão.

As rampas atingem 43^m/m e os raios de curvas descem a 200^m. No troço frances ha 14 tuneis sendo um helicoidal de 1750^m e o de *Somport* com 7875^m, sendo 3160^m em França e 4715 em Espanha.

Esta linha dá encurtamento consideravel sobre tudo para *Pau*, *Lourdes* e estancias de aguas dos Pireneus: *Cauterets*, *Luchon*, etc.

O encurtamento entre *Pau* e *Madrid* é de 140 km.

O transpirenico de *Ax-les-Thermes* a *Ripoll* pela portela de *Puymorens* dá a ligação directa *Tolosa-Barcelona* em prolongamento da linha *Tolosa-Ax-les-Thermes* que ficou completa até *Ax* em 1888. Em 1929 será aberto o troço de *Ax* á fronteira com 42 km. Parte da cota 700^m em *Ax* e sobe a 1580^m no tunel de *Puymorens* com 5355^m no territorio frances. Desce depois pelo vale do *Carol* á estação internacional francesa de *La Tour du Carol* a 1230^m.

A linha tem rampas de 40^m/m e raios minimos de 200^m.

Alem de aquele tunel ha em França mais 10, o mais importante dos quaes é helicoidal e mede 1753.

Na estação internacional entesta a linha electrica de via estreita de *Villefranche-Vernet-les Bains* á *Tour-du-Carol*. A pequena distancia dessa estação fica a estação internacional espanhola de *Puigcerdá*. A linha sobe depois a 1494^m por debaixo da portela de *Tosas* e dirige-se por *Ripoll* a Barcelona.

A parte espanhola está em exploração provisoria com tração a vapor.

Resta o transpirenico de *Saint-Girons* a *Lerida*, que entre a ligações indicadas é muito menos importante, parecendo uma duplicação dispensavel da de *Ax-Ripoll*.

Em França estão quasi concluidos 17 km. de *Saint-Girons* a *Oust*, faltando construir 23 km. até á fronteira. Em Espanha estão em exploração 25 km. de *Lerida* a *Balaguer*, em construção 50 de *Balaguer* a *Tremp* e por construir 40 de *Tremp* a *Sort* e 42 de *Sort* á fronteira. Faltam pois 133 km. de construção dificil.

As duas linhas construidas vão ter tração electrica. A segunda *Ax-Ripoll* dá logar a importantes encurtamentos sobre *Tolosa* e como terá a largura de 144^m e irá ao porto franco de Barcelona, dará consideraveis facilidades ao trafego. Haverá uma *gare* subterranea para passageiros na praça da Catalunha.

Com essas duas ligações e as outras duas existentes as relações entre a Peninsula e a França são consideravelmente facilitadas e o turismo nos Pireneus tomará sensivel incremento.

Foi um interessante artigo de M.^r Garan, engenheiro-chefe da construção das novas linhas na Companhia do *Midi*, publicado no Boletim da Associação dos Congressos de Caminhos de Ferro, que me subministrou os elementos desta noticia.

AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assinantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos.

FESTAS EM GUIMARÃES

Prometem ser revestidas da maior imponencia as festas que a Camara Municipal realiza, nos dias 3, 4 e 5 por occasião da visita do chefe do Estado e ministros da Instrução, Agricultura, Negocios Estrangeiros e Marinha a esta cidade.

O Chefe do Estado e membros do Governo chegam ali pelas 18 horas de quarta-feira, havendo recepção na "gare" do caminho de ferro e sendo-lhe, depois, dadas as boas vindas, no salão nobre dos Paços do Concelho, que para tal recebeu importantes melhoramentos.

No Palacio de Vila Pouca será oferecido um banquete em nome da cidade e do concelho. A' noite realizar-se-ha, no largo da Republica do Brasil — Campo da Feira — um grande festival, com brilhantes iluminações.

Na manhã de quinta-feira o Chefe do Estado procederá á inauguração da rede telefonica, visitando, depois, alguns centros industriais, monumentos instituições de ensino, corporação dos Bombeiros e a Penha.

Por sua vez, os ministros visitarão, na cidade e fóra dela, o que ha digno de vêr-se para assim conhecerem o valor do concelho e as suas necessidades. Receberão deputações e conhecerão elementos que os habilitem a atender as reclamações dos povos.

A' noite, será queimado um vistoso fogo de artificio, seguindo-se a grande marcha milanesa, organizada] pela Associação dos Empregados do Comercio na qual se incorporarão varios carros alegoricos, milhares de lumes, grupos inéditos, clarins, bandas de musica, etc.

Na praça D. Afonso Henriques travar-se-ha uma grande batalha luminosa, cujo efeito será surpreendente. As ruas estão sendo ornamentadas, devendo as iluminações produzir efeito feérico, devido aos milhares de lampadas empregadas.

A banda dos orfãos da Oficina de S. José, ha dias inaugurada solenemente, andou pela cidade anunciando as festas.

Na quarta feira, á tarde, antes da chegada do chefe do Estado e comitiva será o estandarte da Camara Municipal benzido pelo sr. arcebispo primaz, na Igreja da Oliveira.

PROFESSOR AZEVEDO NEVES

No último conselho da Faculdade de Medicina, a que presidiu ainda o sr. professor dr Azevedo Neves, que deixou o cargo de director da Faculdade, em vista das disposições do último decreto remodelando o Estatuto Universitario, foi o mesmo professor alvo de uma significativa e alta homenagem prestada pelos professores presentes, que não podem esquecer os serviços que o sr. dr. Azevedo Neves prestou á Faculdade, entre eles, como o mais notavel, a direcção e orientação das solenidades e das restantes comemorações do centenário, em 1925 da gloriosa Escola de Medicina de Lisboa. O professor Dr. Azevedo Neves conta, entre os seus colegas, amigos e admiradores os mais absolutamente devotados.



ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CALADO RODRIGUES

PROBLEMAS FERROVIARIOS QUE INTERESSAM A

COIMBRA

OUVINDO O SR. DR. MARIO RAMOS

Ha dias, fui a Coimbra. Em Portugal ha, para as pessoas com necessidades espirituais, pelo menos medianas, duas cidades opostas, que lhes atraem a alma. Por assim dizer — embora mal dito — : duas estações termais para o espirito. Uma é Lisboa que, para os provincianos mergulhados mezes e mezes numa *infusão morna de batalidade* a que já o Eça se referia, embora a outro respeito, representa o unico sitio de Portugal em que pode tomar-se um banho de civilisação, ordinariamente — digamo-lo de passagem — pouco limpo. Lisboa é para o provinciano a terapeutica espiritual exgotante, excitante. A terapeutica tumulto, a terapeutica boato, a terapeutica atropelamento, a terapeutica obscenidade pingalhada de essencia Nally.

E' uma terapeutica que não cura. Gasta. De forma que o provinciano que vem pela primeira vez a Lisboa tomar o seu banho de civilisação, volta esgotado, excitado, irritado, o que não impede que vá com o vicio dos banhos de civilisação metido no corpo. E é assim que acontece ir-se perdendo por toda a província tudo aquilo que era regionalismo impressionante.

Porque o provinciano e a provinciana que voltam de Lisboa teem levado para lá, pouco a pouco, os hábitos de noitada, a saia curta, o cabelo á *garçonne*, os discos da cançoneta fresca, o gosto pelos acepipes á francesa, a pintura dos lábios, etc.

E, assim, adeus aldeias adormecidas na paz do crepúsculo, adeus saias rodadas, adeus tranças, adeus canções ingenuas, adeus lábios frescos, adeus cosido á portuguesa.

Os banhos de civilisação dissolveram tudo isso na sua agua suja.

A outra estação termal para o espirito é Coimbra. Lisboa é o banho de civilisação Coimbra é o banho de tradição. Lisboa é a terapeutica espiritual exgotante, excitante. Coimbra é a terapeutica calmante, reparadora.

Mas é preciso saber tomar esse banho de tradição. Desgraçado daquele que o vai tomar nas ruas principais, com os seus livreiros, os seus cafés, as suas meninas pintadas e os seus papo-sécos. Ahi é Lisboa, com a agravante de ser uma Lisboa que já se não usa em Lisboa.

Coimbra é a terapeutica calmante reparadora mas é preciso tomar o banho de tradição, vendo a cidade velha com todos os seus monumentos, mas voltando depois as costas à cidade, num sítio onde haja uma janela ou um terreiro, donde se vejam apenas as nevoas do Choupal no arroxamento do poente, os arvoredos luxuriantes, os montes semeados de casinhas brancas, o rio manso em que o luar se espelha.

Assim, sim. Assim, é Coimbra o antidoto de Lisboa.

Mas, disse eu que fui ha dias a Coimbra. E quiz a minha boa fortuna que encontrasse o Sr. Dr. Mário Ramos, advogado distinto. Abordámos varios assuntos, entre os quais o congresso beirão de que o Sr. D. Mário Ramos é um dos organizadores mais entusiastas. E como um dos assuntos de que mais largamente se ocupou o ilustre causídico foi o dos problemas ferroviários que a Coimbra interessam, pedimos-lhe o favor de expôr à *Gazeta* a sua opinião categorizada sobre o importante assunto, ao que o Sr. Dr. Mário Ramos amavelmente acedeu, dizendo-nos o que segue :

O problema que, n'este momento, mais interessa a Coimbra é o do caminho de ferro, quanto á construcção de novas linhas que a ella convirjam, prolongamento de outras e sobretudo quanto á construcção do novo edifício de Estação Nova (A. da C. P.) como á ligação (*Ramal*) com a Estação Velha (B. da C. P.).

Ora, quanto á segunda parte, a meu vêr, só ha uma e lógica solução que é extinguir pura e simplesmente a Estação Nova e respectiva linha de ligação, com a Velha, pois d'aqui, não adviria prejuízo e só lucro, para os cofres da C. P. e da Camara Municipal e larga commodidade e beneficio publico e ainda extraordinario embelezamento da cidade. E' complexo o trabalho, arduas e demoradas as demarches, combinações e contractos a efectuar? Sem duvida, mas para vencer e arredar dificuldades, é que são os homens competentes, os escolhidos e n'uma terra como Coimbra ha-os de sóbra.

Lucraria a C. P. porque a Camara comprar-lhe-hia as edificações e terrenos que possui desde a Nova á Velha, por um preço razoável sem prejuízo para a vendedora que, compensadoramente receberia, em prestações e, deixando a exploração do ramal que, nos melhores annos, segundo dizem as estatísticas, não te arrecadado mais de 60 contos livrar-se-hia do numeroso pessoal e material que ali tem, para não falar em despesas de conservação, reparação, etc.

Lucraria a Camara, pois que daria á Avenida Marginal a necessária largura, venderia para construcção a fachada restante que logo se encheria de casas e, montando da Estação Velha, carreiras de eléctricos de e para todos os pontos da cidade onde já os leva, para transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, auferiria um rendimento tal que, em poucos annos, solveria as suas contas com a C. P. ficando para de futuro com um extraordinário rendimento livre.

Lucraria o publico em rapidez e facilidade de com-

municações, desaparecendo os enfadonhos e demorados transbordos de comboios na Estação Velha e tendo directas ligações até junto das suas moradias, incluindo as importantes fabricas de Santa Clara, pois

não tem capacidade, nem possibilidade de a obter, nem pertencendo á C. P., que não cura de vias-reduzidas, poderia ser utilisada por outras Companhias.

O minucioso e indispensavel estudo deste plano, melhor deve proporcionar a sua apreciação, mas o seu resultado não desmente os seus pontos capitais.

Outro ponto a considerar é, a linha que ainda vai só até Lousã e que será transformada em via reduzida. Nesse momento, seria desviada partindo da Estação Velha pelo Vale de Cosêlhas, até antes do tunel da Portela, libertando-se a cidade desse atravessamento incomodo e feio. Se tal representa alguma despesa, não é tamanha como parece, pois não é longo o percurso, a Companhia venderia o terreno que abandonasse e, construiria na nova linha de cintura apeadeiros compensadores, pois as muitas vizinhas povoações suburbanas servidas são de grande população que vem trabalhar á cidade.

Em conclusão: por todos os motivos se impõe a extinção da Estação Nova e linha do Ramal, embora provisoriamente ficasse um pequeno pôsto, porque mais não é necessário, para o provisório serviço da proxima ligação para a Louzã.

Grande plano? Talvez; mas inferior á competencia dos homens que estão á testa do Municipio e das Companhias interessadas.

Quanto mais tempo se demorar o ataque, tanto mais difícil e dispendiosa se torna a solução.



COIMBRA — Sé Velha

necessariamente, em breve, seja por modificações na actual Ponte de Santa Clara, seja pela construção de outra, haverá ligação eléctrica mais além da Ponte.

Lucraria a beleza da cidade, pois a construção da Avenida até ao Choupal e ligação desta com a Estação Velha, seria sem duvida duma lindeza unica no Paiz, valorizando a mata que é ainda a mais encantadora estancia de Coimbra e lucraria ainda pelo intensidade de circulação eléctrica por Avenida e Rua da Sophia e o que é mais, sem prejuizo algum para quem quer que seja, e lucraria por desaparecer um edificio inestetico em si, em relação aos outros edificios, ao Rio e á Avenida cuja perspectiva cortou. Nem o edificio em construção pode acolher como tésta as novas linhas reduzidas, Arganil, Vale do Mondego e Vale do Vouga; não só para isso

não tem capacidade, nem possibilidade de a obter, nem pertencendo á C. P., que não cura de vias-reduzidas, poderia ser utilisada por outras Companhias.

O minucioso e indispensavel estudo deste plano, melhor deve proporcionar a sua apreciação, mas o seu resultado não desmente os seus pontos capitais.

Outro ponto a considerar é, a linha que ainda vai só até Lousã e que será transformada em via reduzida. Nesse momento, seria desviada partindo da Estação Velha pelo Vale de Cosêlhas, até antes do tunel da Portela, libertando-se a cidade desse atravessamento incomodo e feio. Se tal representa alguma despesa, não é tamanha como parece, pois não é longo o percurso, a Companhia venderia o terreno que abandonasse e, construiria na nova linha de cintura apeadeiros compensadores, pois as muitas vizinhas povoações suburbanas servidas são de grande população que vem trabalhar á cidade.

Em conclusão: por todos os motivos se impõe a extinção da Estação Nova e linha do Ramal, embora provisoriamente ficasse um pequeno pôsto, porque mais não é necessário, para o provisório serviço da proxima ligação para a Louzã.

Grande plano? Talvez; mas inferior á competencia dos homens que estão á testa do Municipio e das Companhias interessadas.

Quanto mais tempo se demorar o ataque, tanto mais difícil e dispendiosa se torna a solução.



COIMBRA — Mosteiro de Santa Clara-a-Velha

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
de 1 de Abril de 1889)

Não resistimos ao desejo de transcrever integralmente a continuação do artigo que os engenheiros Bartissol e Seyrig publicaram na Gazeta de 1 de Abril de 1889.

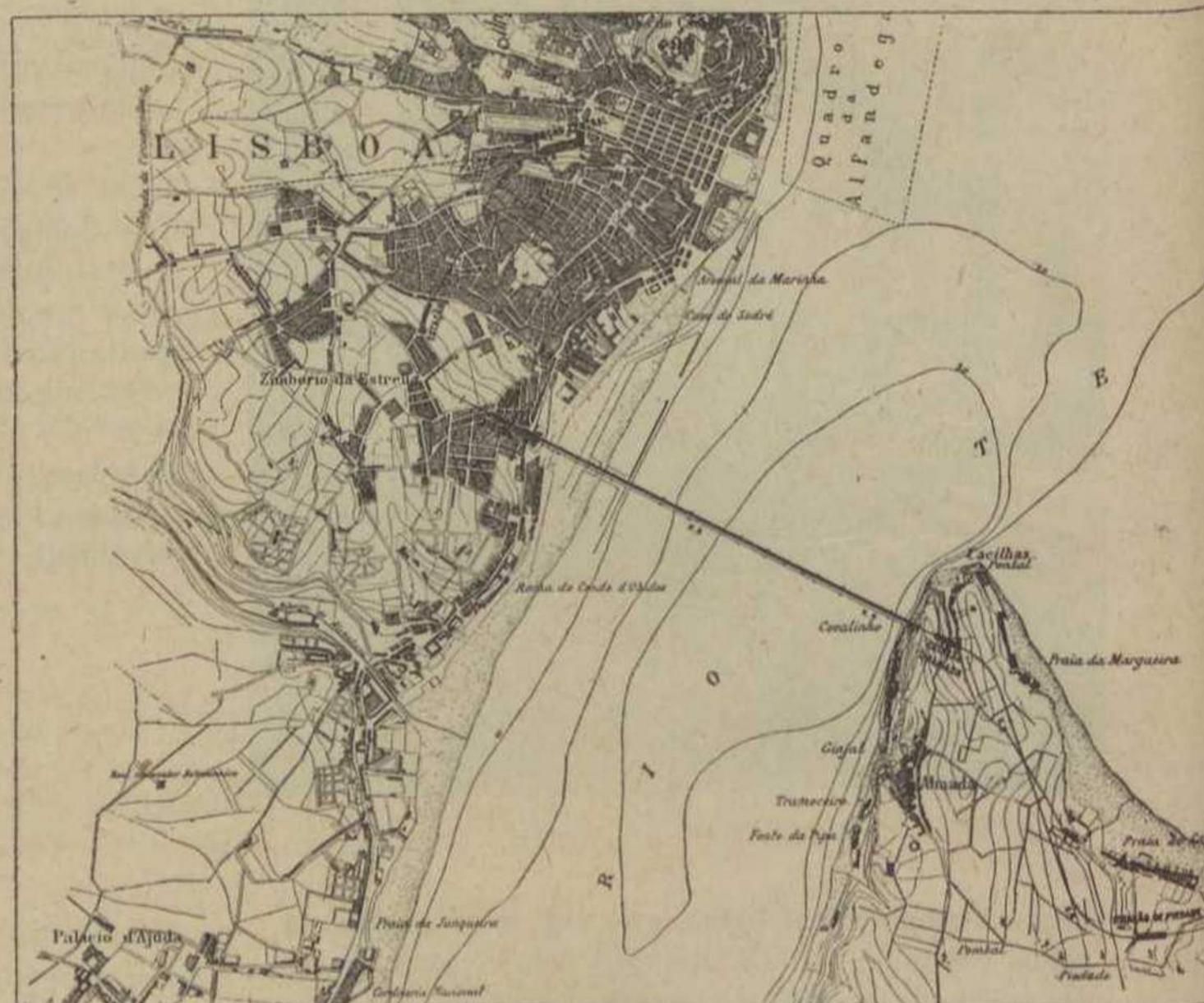
Toda a gente tem lido e ouvido dizer coisas varias a respeito da ponte sobre o Tejo mas poucas são, sem duvida, as pessoas que conhecem nas suas minucias o projecto que surgiu em 1889. Com pequenas modificações, o projecto elaborado então, poderia ser apresentado hoje, razão por que, certamente; a continuação do artigo que vamos transcrever terá interesse para os nossos leitores, dando-lhes informações minuciosas sobre um problema importante e sempre actual.

Se o interesse capital da construcção d'uma ponte no Tejo consiste em abrir passagem aos veículos de qualquer natureza que circulam d'uma á outra margem, um outro interesse não menos capital deve ser tido em consideração d'uma fórmula absoluta: é o interesse da navegação no porto de Lisboa. Qualquer obra que se projecte deve ter como primeira condição o permitir, de dia e de noite, a passagem livre e segura dos navios de grande lotação que frequentam esse porto, os quais têm necessidade de se aproximar da alfandega ou de entrar nas docas, hoje em via de construcção.

Satisfazer completamente a esta condição é impossivel, a menos que a ponte seja colocada para além dos pontos onde se faz a navegação. Para facultar a todos os navios essa facilidade, seria necessario que eles encontrassem, em um numero de pontos suficiente, uma altura livre de 45 metros, mesmo nas marés vivas. Ora, como a amplitude das grandes marés é em Lisboa de 4 metros aproximadamente, é preciso que, sobre uma extensão suficiente, essa altura livre seja de 49 metros acima do zero hydraulico. Apenas um limitado numero de embarcações exigem tal altura; quasi nenhuma d'elas a excede, e essas mesmo não nos parece que tenham necessidade de subir mais acima do que o ponto onde projectamos colocar a ponte. Em cem navios, haverá noventa e nove que não alcançam a altura total de 49 metros; e como no Tejo as ondas são insensiveis a navios d'esta ordem, a altura que propomos satisfaz largamente a todas as necessidades da nossa navegação ordinaria.

extensão da ponte: basta que se dê á parte central dos tramos um espaço bastante amplo para que os navios, nas suas manobras, possam segura e facilmente atingir o ponto da passagem que lhes seja mais favorável.

E' a meio do rio que esta necessidade se faz principalmente sentir, e bem assim na vizinhança imediata dos novos muros do caes, á entrada das docas em construcção. São esses os pontos de maior movimento e onde, para comodidade da navegação dos grandes navios transatlanticos, bem como da de outras embarcações que tem de evitar esses colossos, convém crear um campo tão vasto quanto possível, condição esta que tem de harmonisar-se com a necessidade de encontrar os pontos de apoio indispensaveis para a construcção que vae tentar-se.



O mesmo interesse, o da boa e facil navegação no rio, domina a segunda questão: a de saber qual a abertura que deverá dar-se aos arcos ou tramos da obra de arte que se pretende construir.

Para isso, podemos inspirar-nos na analogia entre esta obra e outras creações do mesmo genero. Existe em Londres, na Holanda, na America, um certo numero d'obras d'arte, lançadas sobre rios onde circula uma navegação importante; poucas ha, porém, que tenham necessidade de respeitar as evoluções dos grandes paquetes em marcha rapida. A ponte de Brooklin é, talvez, a unica obra nestas condições, mas esta obedeceu a uma ordem de considerações um tanto diversa, que a levaram a não pejar o rio com pilares intermedios. Na de Rotterdam os arcos teem 80 metros de luz, mas ha uma

parte móvel que se desloca para dar passagem aos navios de grande lote; nem a fraca elevação das margens permitia outra solução. Em Londres, as pontes tem arcos de 60 a 70 metros o maximo, o que é suficiente, visto que só a navegação, embora muito activa, de pequenas embarcações, sobe para além da ponte.

O unico exemplo que apresenta uma analogia completa é o da ponte de Forth, que tem, como se sabe, dois arcos de 500 metros d'abertura cada um, o que permite a passagem de navios de alta mastreação. Este porém seria mau, como argumento, se nos julgassemos obrigados a imitar-o; porquanto a adopção d'aquela enorme abertura é unicamente devida á configuração do leito do rio, cuja profundidade só permitia o estabelecimento de um pilar

O PROJECTO DA PONTE SOBRE O TEJO E DAS SUAS LIGAÇÕES FERROVIARIAS

deremos fornecer ás embarcações de menos importância, e cuja masireação não excede 20 a 30 metros, passagens amplamente suficientes. Assim nos levam a proceder interesses de economia e de boa construção, que o engenheiro experimentado reconhecerá dentro em pouco, quando expuzermos e explicarmos o projecto que vamos submeter á sua apreciação.

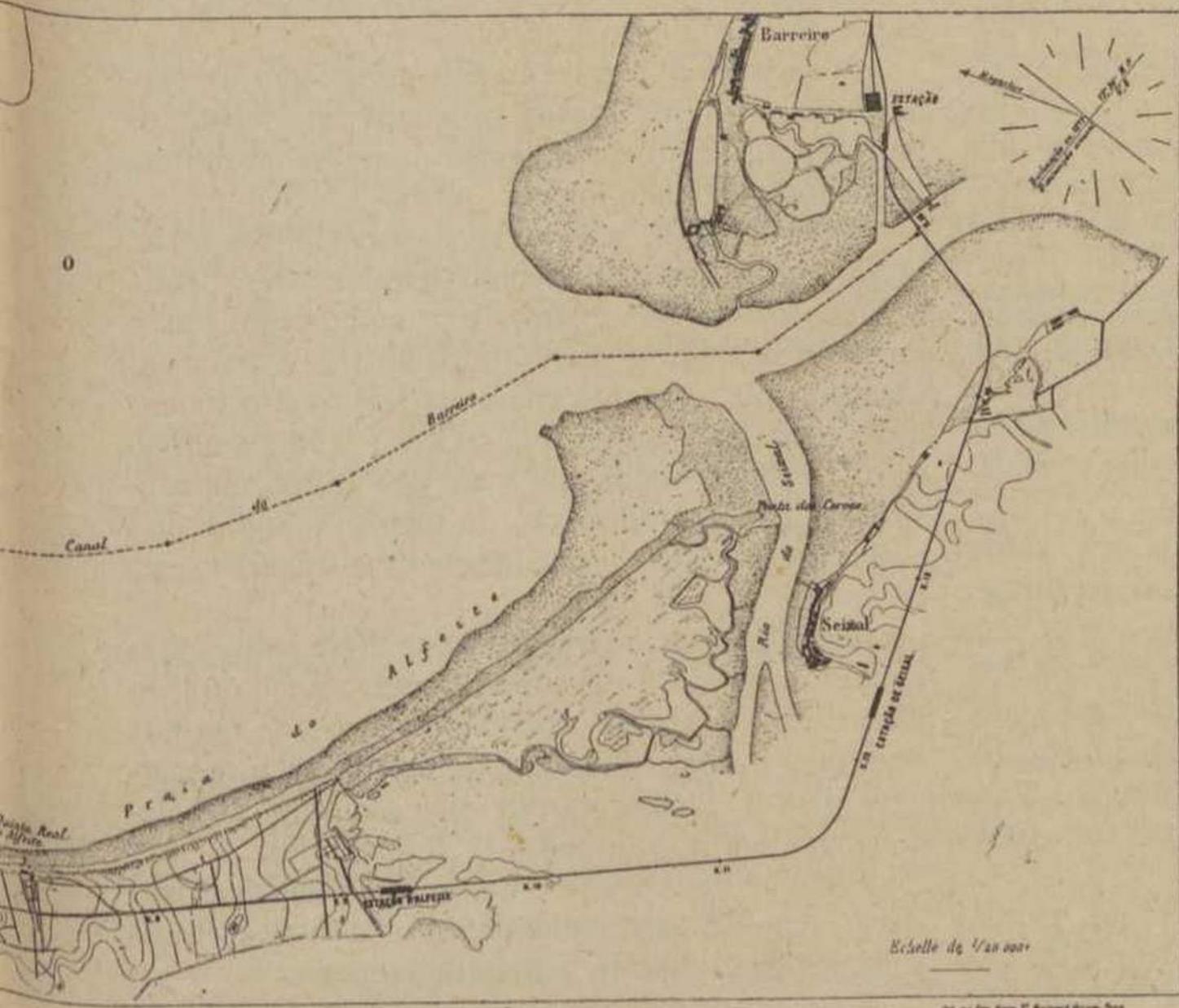
A par dos interesses primordiaes da navegação, ha os do novo tráfego que vae crear-se. O estabelecimento de uma estação central, já em via de construcção, domina aqui todas as outras considerações. E' evidente que a este centro tudo deve ligar-se o mais directamente possível; e, embora a nova estação central não seja destinada principalmente a mercadorias, a sua relação com todas as linhas existentes é tal que, tomando-a como ponto de partida da nova linha, a passagem por ela das mercadorias não lhe será de nenhum inconveniente. Portanto, é mister considerar o Rocio como ponto de partida d'essa via; é d'ahi que ela deve seguir, arremessando-se por sobre o Tejo, a ligar-se com a origem dos caminhos de ferro do sul, situada, como se sabe, no Barreiro.

Os *rails* da estação central estão 25,44 acima do nível das marés baixas. E' pois necessário subir

ainda consideravelmente, porque, seja qual fôr a construcção adoptada para a ponte, ha a contar com uma espessura minima de 1 metro entre o nível do carril e a parte inferior da construcção, nos pontos mais elevados; o que nos leva naturalmente a adicionar á cota 50 metros, acima das baixas marés, o plano da via ferrea.

Entre a gare central e a ponte temos portanto a ganhar uma altura de 25 metros.

Procurando qual o ponto de colocação favoravel a satisfazer todas as condições dominantes que acabamos de enumerar, achamos um que parece convir perfeitamente: é proximo á Rocha de Conde d'Obidos, em que tantas vezes se falou nas discussões anteriores ao estabelecimento do novo Porto. Pode ahi assentar-se a extremidade de uma ponte atravez



entre as margens, sobre uma ilhota granítica que parece existir ali expressamente para tornar a construção possivel.

Estamos pois reduzidos a lançar mão de outras razões de valor para a distribuição dos arcos. A opinião dos marítimos parece-nos a que mais interessa neste caso invocar, e é a eles que pediremos a sancção do nosso projecto, quando lhes propusermos oferecer á navegação aberturas de 300 metros, sendo 110 a 120 metros, ao centro das passagens, com uma altura de 45 metros acima das baixas marés, e 50 aproximadamente de 48 a 49 metros de passagem livre.

Nem todos os arcos da ponte carecem de tais dimensões. Crêmos que, dando-lhes, em quatro pontos do rio, essas dimensões extraordinarias, po-

do Tejo, em condições muito satisfactorias para que a outra extremidade vá assentar em Cacilhas, abaixo do forte de Almada, e para que o caminho de ferro siga por detraz das colinas procurando as sinuosidades mais faceis, descendo depois sobre a planicie, em direcção á linha existente a que vae ligar-se.

Eis como, a nosso ver, o projecto se realizará.

A origem do nosso projecto é á entrada da estação central, actualmente em via de construcção. O tunel, que ha de forçosamente servir de sahida á estação, segue uma curva para a esquerda, com um raio facil de 400 metros, voltando assim de forma a passar quasi sob a praça do Principe Real, e indo desembocar no vale formado pela rua de S. Bento, perto do palacio das Côrtes.

Atravessa então a rua de S. Bento em linha recta, inclinando-se depois novamedte para a esquerda, noutra curva de 359 metros de raio, e passa por detraz das Côrtes. Nesse ponto a linha será aberta em trincheira e em tunel, e estabelecer-se-ha ahi a estação da rua de S. Bento.

A calçada da Estrela é atravessada em subterraneo, e o seu transito não será interrompido nem pelos trabalhos nem pela exploração.

Este subterraneo prolongar-se-ha na extensão de 400 metros, indo a trincheira que segue terminar acima da Rocha do Conde d'Obidos.

E' facil fazer chegar ahi uma estrada que, vindo da esquerda e da direita, comunique com a ponte, pondo deste modo em relação directa e facil com ela o bairro de Buenos-Ayres e a parte baixa da cidade inferior ás Côrtes, como o Conde Barão, etc.

O encontro extremo da ponte será situado na proximidade imediata dessa embocadura, e é d'ahi que as duas vias, a via ferrea e a via publica, partirão por sobre o rio.

Estabelecer-se-ha outra estação neste ponto, destinada a facilitar aos habitantes do bairro da Estrela as comunicações com a outra margem do rio. O acesso a esta estação será feito por meio dum ascensor vertical propriamente dito, ou por um caminho funicular inclinado que a comunique com os caes o mais directamente possivel.

E' grande a importancia de tal comunicação, atendendo a que este ponto, com as novas docas em construcção, será de futuro um dos centros de maior actividade da capital.

A ponte passa ahi muito perto do eixo de uma das vias que conduzem aos caes avançados, o qual serve de separação entre a doca de fluctuação principal e a doca vizinha. Esta passagem tem grande largura, e é cortada, para a comunicação dos navios, por uma ponte rotatoria. Um dos pilares projectados acha-se nas proximidades desta ponte, mas sem lhe causar estorvo algum.

Desde a boca do tunel até ahi ha quatro arcos,

sendo os pilares, em numero de tres, dispostos — um para cá um pouco da linha dos caes actuaes, e os outros perto da calçada Marquez d'Abrantes, e mais acima ainda, sobre a colina. O primeiro tramo é de 115 metros, e os outros tres de 160 metros cada um.

Do pilar junto á ponte rotatoria parte o primeiro grande arco, a que nos propomos dar 300 metros de abertura; e, sendo este pilar colocado a cerca de 100 metros da linha do caes, ficará para além dessa linha uma facha de 200 metros de largura para a navegação e atracação. Esta disposição deixa-nos pois um espaço livre muito consideravel, quer nos caes, quer no rio, para que as embarcações possam manobrar e atracar desafogadamente, sem terem de preocupar-se com a existencia da ponte, pois que até os grandes navios transatlanticos poderão ter logar sob o taboleiro.

E' evidente que esses navios escolherão de preferencia os outros locaes proximos, mas nada os impede, em caso de pejamento, de se utilizarem afoitamente daquele logar.

A partir d'ahi, a ponte avança por sobre o rio, indo os seus tramos alternando de dimensões. Sendo o primeiro de 300 metros, o seguinte é de 160, o imediato de 300 metros, o outro de 160, e assim sucessivamente. A ponte completa terá quatro tramos de 300 metros, e 6 de 160 metros; sendo o ultimo de 150 metros, similar a um dos de 160, em consequencia da conformação do terreno marginal nas colinas de Almada, que obriga a encurtar este arco.

A ponte vae efectivamente apoiar-se sobre essas colinas a um nível elevado, deixando, como do lado de Lisboa, a margem do rio intacta, o que permite de futuro a ampla liberdade de aproveitar essa margem para a construcção de caes e outros estabelecimentos, em que se pensa já de ha muito.

A colina de Almada é transposta pelas duas vias e em seguida, por meio de duas curvas á direita com pendentes faceis, a linha desce ao vale.

Em Almada estabelecer-se-ha a primeira estação, ao kilometro 4.450. As outras, que seguem, serão:

Piedade	ao	kilometro	...	...	6.460
Alfeite	>	>	...	...	9.300
Seixal	>	>	...	...	12.300
Barreiro	>	>	...	...	15.500

O entroncamento com a linha do sul será feito na propria estação do Barreiro, que assim não ficará inutilisada e poderá servir de deposito e oficina de reparações. A extensão total do projecto, desde a estação do Rocio até o ponto de ligação com a do Barreiro, será de pouco mais de 15 kilometros.

A planta que vae junta dá clara e completa idéa do projecto.

Quanto ao perfil, o traçado é igualmente vantajoso, não obstante a necessidade que houve de o elevar muito acima do rio, para favorecer a navegação.

Partindo da cota de 25,º40, respectiva ao carril, a via eleva-se a principio por uma rampa de 0,008 em 200 metros, e depois por outra de 0,015 em 800 metros de extensão, até o apeadeiro das Côrtes, reduzindo-se ahi a rampa a 0,012 em 150 metros, para em seguida retomar a de 0,015 em 500 metros até á estação do Conde de Obidos. Ahi, reduz-se de novo a 0,002 em 130, torna depois a 0,012 em 130 e em seguida a 0,0086 em 160 metros. Assim atinge a cota 50, num ponto situado na extremidade do segundo tramo ou muito proximo dela.

Toda a restante extensão da ponte é em patamar, excepto a da parte comprehendida sobre o ultimo vão de 150 metros, a qual desce em pendente de 0,010, do que resulta que no encontro de Cacilhas o carril tem a cota de 48º,50

Deste ponto parte uma pendente de 0,015 em 100 metros de extensão, que conduz á estação de Almada. Esta estação tem um patamar de 150 metros, ao qual segue outra nova pendente de 0,012 em 1.860 metros que desce até á estação da Piedade, continuando daqui uma nova pendente de 0,006 em 2 kilometros 690 metros, que vae terminar na estação do Alfeite. O resto, salvo algumas pequenas rampas e declives, pode ser considerado como patamar até a ligação com a estação do Barreiro.

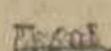
Por este rapido sumario se vê, pois, que a exploração deste troço da linha não oferecerá nenhuma dificuldade.



CORONEL SILVA LEAL

Acompanhado do seu ajudante, tenente Vaz do Rego, encontra-se n'esta cidade o nosso preso amigo sr. coronel Feleiciano Antonio da Silva Leal, delegado especial do Governo nos Açores.

A' mess militar onde S. Ex.º se encontra hospedado tem ido enumeras pessoas cumprimentar o ilustre militar que aos Açores tem despendido toda a sua energia conseguindo com o seu pertinaz esforço, colocar o maravilhoso arquipelago numa boa situação que muito deve honrar todos os que se presam de ser açoreanos.



NUMEROS ESGOTADOS

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

Notas e Comentários

ATRAVESSAMOS uma enoca em que o andar depressa é uma necessidade. É uma necessidade que se impôs, como coisa absoluta, dominante, absorvente. E não precisamos de fazer confrontos entre as velocidades de hoje e as velocidades de ha seculos. As velocidades de delirio que nos levam em 3 horas de Lisboa a Madrid no Junker's e a velocidade que punha dias e dias entre as Beiras e a Corte, quando os Silveiras e os Barbudas e os Albuquerque, se resolviam a descer dos seus solares até Lisbôa, para pedir aos reis ou aos favoritos, graças e mercês para avolumar suas prosápias, ou vinganças para desamolgar seus brilos amachucados por audacias rivais. Não é preciso tanto. Não é preciso chamar a confronto os tempos em que as berlindas solavancantes se punham em marcha por caminhos de lageas romanas com seu recheio de damas e senhores roçagantes de damascos e sedas, encalamistrados e polvilhados, que, para uma viagem de dez leguas, só davam o sinal de partida depois de bem seguros de que o tabelião h. via feito legalmente o testamento, de que o capelão lhes tinha bem limpo as almas e de que o farnel copioso lhes garantia a resistencia de corpo necessaria para esse jornadeio ingente.

Não é preciso tanto. Basta fazer o confronto entre as velocidades de hoje e as velocidades de ha meia duzia d'anos Mais ainda: entre as velocidades de hoje e a velocidade-aspiração, a velocidade-relâmpago, a velocidade-pensamento, que está no nosso espirito, nas nossas fantasias.

Duzentos quilómetros nor hora, como virá a ser, aproximadamente, a velocidade do combóio Londres-Paris depois de feito o túnel da Mancha, não basta ao homem, já esquecido das antigas velocidades de uma hora por legua.

O homem, o misero bipede implume de Platão arvorado em rei da criação com seu manto espesso de misérias, nunca se satisfaz; será sempre o animal insatisfeito, devorador de progresso.

Deixem-me contar uma anedota que dá o cumulo da velocidade ferroviária.

Em anedotas desta natureza é da praxe figurarem um americano e um espanhol e eu não quero fujir á praxe estabelecido. Discutiam, pois, um hespanhol e um americano, a respeito de velocidade de combóios e cada um procurava estabelecer a supremacia da sua terra. Parecia que já estavam esgotadas todas as possibilidades de mentira, quando o americano se sai com esta:

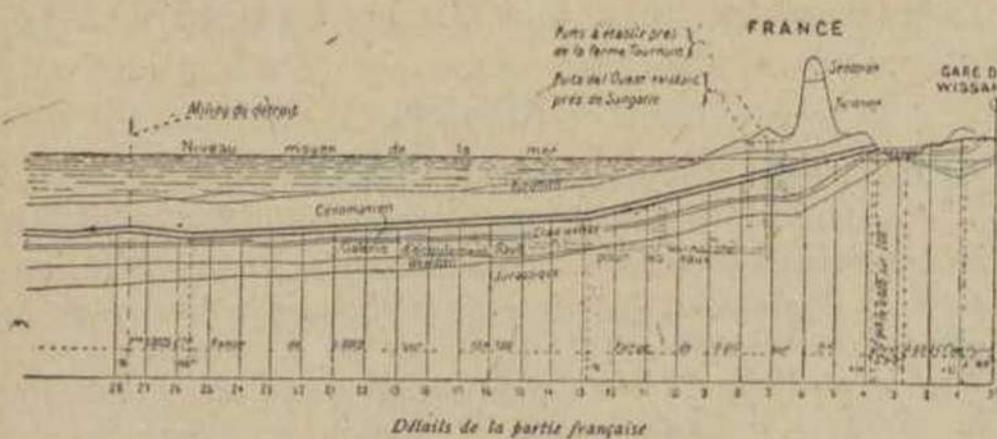
“Viajava um dia na minha terra. Como o combóio estava a partir e eu me demorasse um ponco a fechar a porta da carruagem, o chefe repreendeu-me em termos que eu achei um tanto asperos e, portanto, impróprios para a minha categoria de cidadão yankee.

Insurgi-me, palavra puxa palavra e, precisamente no momento em que o combóio se punha em marcha, perdi a cabeça, estendi o braço fóra da carruagem e dei uma bofetada que estalou em cheio na cara do chefe da estação... seguinte!

Não será facil encontrar melhor em matéria de cumulo de velocidade mas ainda que venha a alcançar-se uma velocidade assim, o homem não se julgaria satisfeito. Queria mais. Sempre mais.

E é talvez por isso que anualmente os relogios são atrasados de uma hora, acontecendo assim, por exemplo, que partindo de uma estação ás 23,50, chegamos á estação seguinte ás 23,05 isto é 45 minutos antes de termos partido.

E o homem, o misero bipede implume de Platão, o animal insatisfeito, o devorador de progresso, tem assim a ilusão de ter alcançado o ideal.



LÁ POR FÓRA

O PROJETO
DO
TUNEL DA MANCHA

O facto de o projecto do tunel da Mancha estar presentemente na tela da discussão com todo o aspecto de projecto realisavel a breve trecho, dá toda a oportunidade á transcrição que vamos fazer dum interessante artigo do Prof. Auguste Pawlowski publicado na revista *Brazil-Ferro-Carril*:

A concepção dum tunel ligando a França á Inglaterra não é uma ideia nova pois que ela data de mais dum século, de 1802, quando o engenheiro de minas Mathieu propoz a Bonaparte, que ia fazer-se coroar imperadôr, a construção dum tunel sob a Mancha, em duas galerias que deviam encontrar se a meio caminho do estreito, no banco submarino de Warnes que seria transformado em ilha artificial.

Não existia ainda o caminho de ferro e, portanto, tratava-se apenas de fazer um caminho calçado, iluminado a azeite e ventilado por meio de chaminés emergindo do mar.

Varias vezes, desde então, o projecto foi novamente estudado mas sobretudo para a passagem dum caminho de ferro.

O governo francez chegou mesmo, na parte que lhe dizia respeito, a conceder essa via submarina a uma Companhia que tinha estreitas ligações com a rôde do Norte. Aconteceu isto em 1875, ha 53 anos!

O exame geologico profundo, as 7.648 sondagens efectuadas entre a França e a Gran-Bretanha, a construção dum poço e de 1.850 metros de galerias tinham demonstrado perentoriamente a possibilidade de construir a obra, sem perigo de invasão pelas ondas, numa formação impermeavel da base do terreno cenomanio.

O tunel franco-inglez esbarrou sempre com o veto irredutivel dos militares britanicos. As tentativas militares para quebrar esta resistencia foram sempre vãs.

Todavia, depois da guerra, manifestou-se uma nova tendência a favor da construção dessa obra que os técnicos e os electricistas estudaram em todos os seus detalhes.

No ano passado, o ministro M.^r Ives Le Trocquer, antigo director das Obras Publicas e inspector geral das Pontes e Calçadas, foi convidado pela Sociedade dos Engenheiros britanicos a ir defender a ideia do tunel perante a elite profissional ingleza, o que marcou um prestigio grande para o projecto dessa obra qualificada de *Route de l'Entente euro-*

peénne. No fim de 1928, o movimento a favor da construção recebeu a adesão unânime do partido trabalhista inglez que dele fez bandeira de propaganda em seu proveito.

De facto, diversas circunstancias devem incitar a política oficial britânica a pontos de vista menos negativos.

1.º — O amor proprio inglez encontra-se estimulado pela realização proxima do projeto do tunel entre a Hespanha e Marrocos, cujo financiamento está assegurado e cujos planos receberam ha pouco uma excepcional consagração pela atribuição a M. Ibanez de Ibero de um dos premios da Academia de Sciencias franceza, sendo de supôr que a Inglaterra não deseje vêr a Hespanha tomar-lhe o passo.

2.º — O desenvolvimento da aviação militar e a defesa submarina tendem a isolar definitivamente, em caso de conflito, as ilhas britânicas e a impedir-lhes o acesso do continente ou a torná-lo perigoso. O elemento militar é assim levado a encarar disposições opostas às de hontem.

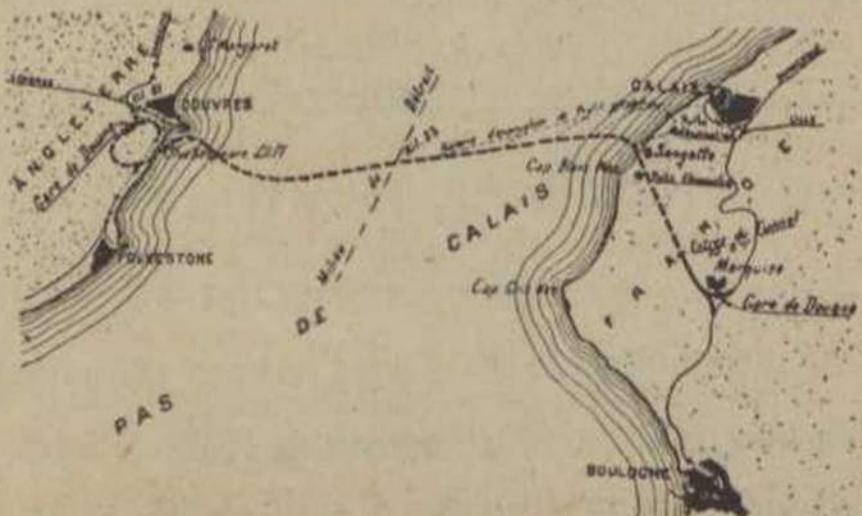
3.^o—O interesse economico da Inglaterra, inclina-se para uma aproximação maior com a Europa continental.

4.º — Emfim, sob o ponto de vista social, os trabalhos do tunel seriam de natureza a dar remedio parcial á angustiosa crise do *chômage*.

D'aqui a impressão de que, numa data proxima, o projecto poderá entrar no periodo de execucao.

Só dois projectos estão em presença: o de 1875 e um projecto recente inspirado nas preocupações presentes.

O projecto da Companhia do tunel sob a Mancha comporta essencialmente um traçado partindo da linha de Paris a Calais, entre Boulogne e Calais,



não longe da estação de Marquise dirigindo-se a Wissants depois orientando-se para Sangatte, mergulhando progressivamente no sub-solo. A linha, depois de ter feito uma grande curva, dirigir-se-hia então, em linha, recta para a costa ingleza, saindo nos arredores de Douvres ou de Maxton.

O tunel compreenderia duas galerias, paralelas, de 6 metros de largura, ligadas com passagens de 15 metros de comprimento e sendo cada galeria reservada a circulação num sentido.

O comprimento da linha seria de aproximadamente 50 quilometros, não ultrapassando a profundidade sob o mar 110 metros, com uma media de 95 metros.

Para o esgoto das aguas de infiltração, prevê-se a construção duma galeria independente de escoamento partindo da costa a 120 metros abaixo do nível da Mancha e subindo até ao meio do tunel. Estas aguas juntar-se-hiam na costa em poços que seriam esgotados por meio de bombas electricas. A tracção seria electrica e o trajecto subterraneo seria percorrido aproximadamente em 40 minutos.

O novo projecto, que tem a desvantagem dum caracter mais theorico, mantem o principio das duas galerias de 6 metros assim como as passagens transversais, a galeria de escoamento e os poços mas o seu autor pensa que bastará descer 40 metros.

Por outro lado, em logar de utilizar a via normal de 1,435 de largura, preconisa uma via de 2,134 que permitiria pôr em circulação carruagens enormes.

A questão do peso dos veículos parece não ter preocupado o autor do projecto.

A tonelagem considerada, de 550 toneladas, é a dos grandes expressos europeus do norte de França e a electricidade facilitaria a velocidade. Seria construída uma locomotiva dum tipo especial susceptivel de arrastar comboios pesados a 190 quilometros á hora.

O autor do projecto não encarou sómente o problema do tunel. E' evidente que se fôsse necessário obrigar os passageiros a duas mudanças de carruagem, á entrada e á saída do tunel, isso alongaria bastante a duração da viagem. Assim, não hesita em sugerir a extensão da via extra-larga a todo o percurso de Londres a Paris.

A nova linha, deixando Westminster em Londres, atravessaria o Tamisa e, por Maidstone, ganharia Maxton, mergulharia no tunel, sairia em Boulogne e, por Amiens, chegaria a Paris-Opera.

Esta formula teria uma dupla vantagem: permitiria a redução do trajecto total entre as duas capitais a 165 minutos (2 horas e 45) e a expedição de 45 comboios por dia em cada sentido. O movimento de passageiros poderia atingir 26.752 por dia ou 8.334.000 por ano.

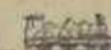
Infelizmente, este grandioso projecto tem contra si objecções particularmente graves: o seu custo que não seria inferior a 190 milhões de libras, sendo

58 milhões e meio para a secção ingleza, 100 milhões para a secção franceza e o resto para o tunel, devendo observar-se que nada justifica a construção duma linha nova e que as despezas do tunel seriam agravadas pelo facto da maior largura das linhas.

É pouco provavel que se consinta em sacrificios cinco ou seis vezes superiores aos do projecto elaborado pela Companhia do Norte e pelo South-Western Raillway. Por outro lado, é quasi certo que o parlamento e o governo francezes se oportiam a uma solução que arruinaria a linha de Paris a Calais.

Quanto ao rendimento duma tal empreza pôde admitir-se. O preço de 250 francos fixado para uma viagem simples, entre Paris e Londres ou vice-versa, não teria nada de proibitivo. Este preço não seria superior ao do actual bilhete entre as duas capitais e seria inferior ao que exigem as companhias aereas. Pôde tambem avaliar-se em 3 biliões as receitas da linha mas, desde que o lucro não atingiria mais de 5% e é permitido duvidar que nos tempos que correm fôsse possível agrupar, com estas previsões, o enorme capital indispensavel.

Os meios francezes estão naturalmente inclinados a rejeitar este projecto e a manter o seu, o que sob a pressão da opinião publica ingleza e dando a única solução para a *chômage* que se vai agravando em Inglaterra, se apresenta em França como devendo ser decidido a breve trecho. Depois de Suëz, depois de Panamá, a França meterá hombros ao terceiro trabalho de Hercules.



A LINGUA PORTUGUESA

Dirigida pelo Sr. Dr. Rodrigo de Sá Nogueira, distinto filólogo a quem a lingua portuguesa deve já assinalados serviços e que tem desenvolvido em sua defesa um porfiado labor em revistas e jornais, deve aparecer brevemente a revista «A Lingua Portuguesa».

Iniciativa de largo alcance e de excepcional utilidade, esta revista vem preencher uma lamentável lacuna do nosso meio cultural e dedicar-se á exclusivamente à defesa, estudo e ifusão da lingua portuguesa, destinando-se, por isso, mais particularmente, ás escolas, liceus, professores e a todos os portugueses para quem o estudo da nossa lingua é objecto do mais louvável carinho.

A revista «A Lingua Portuguesa» publicar-se-á mensalmente, com 32 páginas e será colaborada pelos mais consagrados mestres portugueses e estrangeiros.

Auguramos para a nova revista o justo e franco acolhimento que ela merece pelo meritório serviço que vem prestar ás letras pátrias.

A redacção e administração da revista «A Lingua Portuguesa» é no Largo do Directorio, 8. 3.^o—Lisboa.

FEDERAÇÃO DAS REGIÕES DE PORTUGAL

UM INTERESSANTE E OPORTUNO INQUERITO DO QUINZENARIO
REGIONALISTA *TRAZ-OS-MONTES*—UMA OPINIÃO DE CARLOS D'ORNELLAS
DIRECTOR DA REVISTA *INSULAR E DE TURISMO*

O nosso prezado colega Traz-os-Montes, orgão regionalista da Província, que se publica quinzenariamente em Lisboa, abriu nas suas colunas um interessante inquerito sobre a organização de uma Federação



ILHA DO PORTO SANTO—Um aspéto, com a orla da praia

Gremios Regionais. Já varias individualidades, que se usam do regionalismo teem dado o melhor do seu forço e do seu entusiasmo, foram consultadas e ouvidas.

A seguir transcrevemos a carta em que o nosso redactor Carlos d'Ornellas manifestou áquele jornal os seus pontos de vista, fazendo-a acompanhar das honrosas referencias com que o Traz-os-Montes, se dignou fazer precede-la.

Conforme tinhamos anunciado, continuamos hoje a serie de entrevistas que sintetisam as opiniões regionais, sobre o assunto em discussão.

Tem hoge o palavra o sr. Carlos d'Ornellas director da «Revista Insular e de Turismo», açoreano ilustre, que á sua terra tem prestado valiosíssimos serviços, com a propaganda das suas belezas e a defesa dos seus interesses.

Nome muito conhecido nas letras e na imprensa portuguesa, dispensa qualquer apresentação.

Lidimo portuguez e grande amigo dos seus «Açores», não quer deixar de colaborar na obra do «Traz-os-Montes», com a sua verbosidade sincera, eloquente e patriótica.

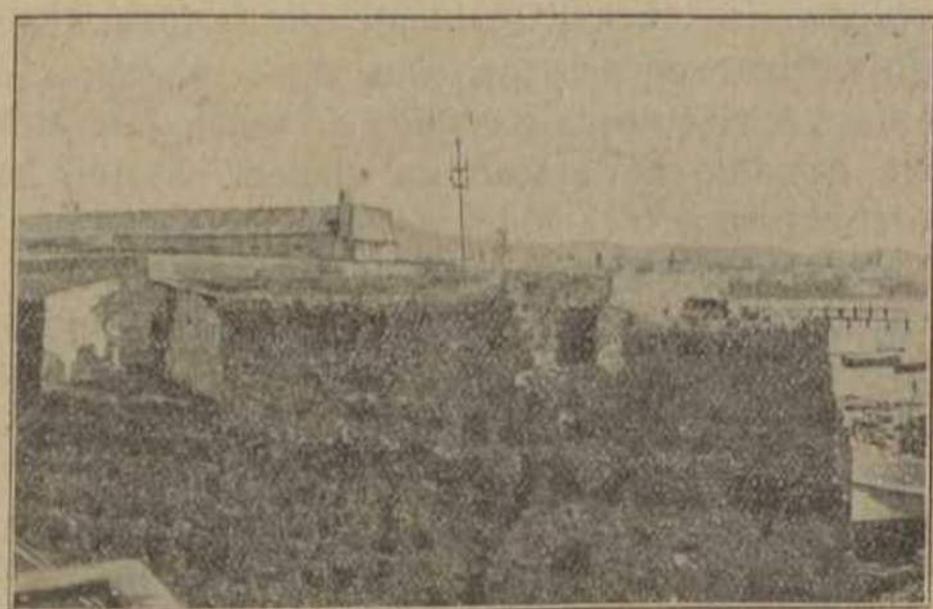
O nosso periodico sente-se orgulhoso de arquiva-las suas colunas.

«Pede-me a Ex.^{ma} Redação do «Traz-os-Montes», o regionalista que se publica em Lisboa, a minha opinião sobre a organização de uma Federação de Gremios Regionaes.

Não sou a pessoa categorizada a quem o interessante periodico devia procurar para esse fim, pois pouco valho na pleiade de intelectuais açoreanos que, melhor do que eu, se podem pronunciar sobre o assunto, mas, atendendo a que me é solicitada a minha opinião e pelo muito que amo a minha terra e ainda como açoreanofilo, como me chama o meu presado amigo e ilustre advogado Dr. Agnelo Casimiro, director do «Açoreano Oriental», o jornal mais antigo de Portugal, não posso nem devo deixar de o fazer.

Principio por achar de grande alcance patriótico, e por isso louvavel, a ideia do «Traz-os-Montes». Da organização d'uma Federação dos Gremios Regionais, resultaria um enorme beneficio para o país, n'ela devendo ingressar, em massa, todos os Gremios e Sociedades regionalistas. Das conferencias de propaganda, que na séde da Federação se fizessem, resultariam o desenvolvimento das relações turísticas entre Portugal e o Estrangeiro.

Claro que desta agremiação de que podiam ser socios, mediante respectiva cóta, todas as pessoas ou colectividades, que se interessam pelo regionalismo e turismo, deve tambem fazer parte o «Gremio dos Açores», organização fundada por meia duzia de Açoreanos, que iniciaram os seus trabalhos nas salas da redação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» onde se encontra tambem instalada a «Revista Insular e de Turismo». O Gremio dos Açores, com a serie brilhante de conferencias feitas por alguns dos seus ilustres as-

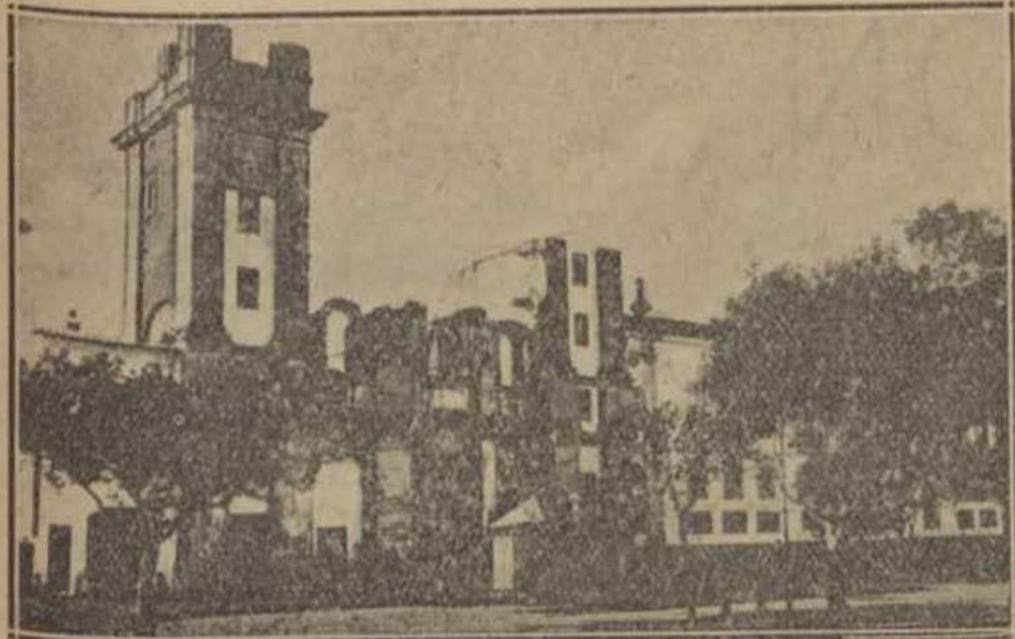


PONTA DELGADA — Castelo de S. Braz
(vista do Oeste)

sociados, como o Dr. Armelim Junior, Dr. José Bruno, director do «Correio dos Açores», comandante Vieira de Matos, Dr. Fernando Rocha e outros, tem conseguido, assim como a «Revista Insular e de Turismo»,

a propaganda turística entre o continente e os dois arquipelagos, Madeira e Açores.

Sou de opinião que, dentro da Federação dos



Edificio dos Congregados – antigo convento dos frades congregados e onde actualmente se encontram instalados os paços do concelho e as restantes repartições públicas

Gremios Regionaes, devia haver uma Secção de Turismo, destinada a prestar informações e a fornecer aos turistas todos os elementos indispensáveis para as suas viagens.

Voltando, novamente, ao assunto da organização definitiva da Federação dos Gremios Regionaes, acho que seria interessante e útil ouvir algumas individualidades de maior destaque, que fazem parte dos vários Gremios Regionaes, e que fossem convidados delegados dos mesmos para assistirem às grandes reuniões marcadas pela Ex.^{ma} Comissão que tão altamente se tem desempenhado de tão difícil tarefa.

As regiões que não teem ainda organizados os seus Gremios, que suponho serem só o Algarve e a Ilha da Madeira escolheriam, pelas Comissões de Iniciativa, um delegado que seria certamente pessoa de prestígio das que bastante se tem interessado pelo regionalismo e pelo turismo em Portugal.

Para a organização da Federação devia solicitar-se também o apoio e cooperação de todas as entidades oficiais, Gremios, Sociedades, etc., etc.

Atendendo a que o Gremio tinha por missão o desenvolvimento e fomento do Turismo em Portugal e no Estrangeiro e a defesa constante das Regiões formosas de Portugal e na defesa dos seus preciosos monumentos e obras de Arte, que dão brado ao mundo inteiro, e enfim, dos seus interesses em comum, devia solicitar-se do Estado não só a isenção de taxas como o seu auxílio.



CALDAS DA RAINHA – Monumento a Rafael Bordalo Pinheiro

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

DIANA

(8 CILINDROS)

Uma maravilha de mecanica,
conforto e distinção
o carro preferido pelos elegantes

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

BRAGA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



Igreja de Nossa Senhora d'Ajuda, nos Fenais d'Ajuda
ou de Vera Cruz, em S. Miguel