

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

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

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

S U M A R I O :

A nossa gravura de página: Avenida marginal de Lisboa, por C. R.—XI Congresso dos Caminhos de Ferro, por ALMEIDA JUNIOR e CARLOS D'ORNELLAS.—Engenheiro Manuel Rueda.—Montepio Ferroviário.—A ponte da Regoa, por CALADO RODRIGUES.—Guia horário dos Caminhos de Ferro de Portugal.—Orfanato para filhos dos ferroviários da C. P.—Companhia da Beira Alta.—Nos Caminhos de Ferro, por JOSÉ DE ALMEIDA JÚNIOR.—Há quarenta anos.—Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.—Uma Viagem a Paris.—Carlos d'Ornellas.—Engenheiro Vasconcelos Correia.

—Silva Viana.

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 ESTEVEZ

Coronel de Eng. JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha (-) pesetas. .	35.00
França (-) francos. .	100
Africa (-)	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECCÃO: T. 576 e 581

A NOSSA GRAVURA DE PAGINA

AVENIDA MARGINAL
DE LISBOA



GRAVURA de página que a *Gazeta* dá hoje representa um antigo projecto de Avenida Marginal.

Uma das grandes aspirações de Lisboa foi sempre a da construção duma Avenida Marginal que fosse, por ahi fôra, debruando, de encanto, de grandeza, a cidade, oferecendo ao estrangeiro uma entrada sumuosa como nenhuma outra cidade do mundo a teria mais.

Durante dezenas d'anos, desde que a cidade adquiriu a consciencia de que tinha necessidade de se limpar, de se alinhar, de não continuar a apresentar-se como uma velha alcoolica espiolhando-se ao sol, começou a emburrar-se com aqueles barracões sujos, infectos, em que estavam instalados o mercado do peixe e o das hortaliças e duzias de quitandas dos mais variados comercios, incluidos o do peixe frito e o da zurrapa.

Não pretendo com isto afirmar que a cidade inteira se irritasse com o espectaculo barbado que punha Lisboa abaixo de muitas terras de província onde essas coisas costumam fazer-se com mais asseio.

Uma grande parte dos habitantes da cidade não se irritára com o espectaculo. Estava habituada a ele. Toda aquela porcaria, todo aquele amontoado disforme de barracas e telheiros e caixotes e detritos de toda a especie, em que se refastelavam bandos de moscas verdoengas, era uma necessidade para uma grande parte dos habitantes de Lisboa.

Tudo isso era considerado como uma parte insubstituível do scenario da gloria citadina. Apregoavam clamorosamente que aquilo era carateristico, que não havia nada como aquilo no resto do mundo (e era verdade!) que não havia estrangeiro nenhum que, logo ao desembarcar, não corresse ali a fartar a pituitaria e o espirito. E o caso é que não eram apenas as pessoas de menos cultura que assim opinavam. Não eram apenas as donas dos logares e as varinas e os carrejões e os donos das baiúcas do carrascão, da ginginha, do meio-curto e as famílias de toda essa gente que ali se ia, pacientemente, cobrindo de oiro no espavento dos grilhões, das arrecadas, dos anéis.

(Continua na pag. 174)

EM MADRID ESTÁ-SE REALIZANDO, COM BRILHO, O

XI CONGRESSO DOS CAMINHOS DE FERRO

CUJOS MEMBROS, CARINHOSAMENTE ACOLHIDOS,
:-:-: SÃO CUMULADOS DE ATENÇÕES :-:-:

O XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, agora reúnido na capital da Nação Espanhola, está decorrendo com desusado brilhantismo, todos os congressistas se tendo apresentado com aprumo, discutindo, com muita elevação, os mais transcedentes problemas de viação acelerada.

São dignas dos mais entusiásticos e rasgados louvores algumas das teses apresentadas e postas em equação, porque revelam aturado estudo, profundos conhecimentos técnicos e da especialidade.

Portugal, representado por eminentes e salientes figuras dos seus caminhos de ferro, soube colocar-se num plano de relêvo, demonstrando, ao mundo ferroviário e de transportes, o seu grande desejo de seguir, a par e passo, todas as modalidades que tão ingente problema está despertando na Europa.

Com efeito o nosso País orgulha-se de contar, no seio dos seus ilustres especialistas em matéria de transportes terrestres, fluviais e marítimos, homens de altíssimo valor no meio da engenharia portuguêsa.

Ali se encontram, na missão delicada dos altos cargos que lhes foram cometidos, figuras de alto valor intelectual e profissional, que aos assuntos de caminhos de ferro teem dado, de há longos anos a esta parte, todo o melhor esforço da sua inteligência, tais como os Srs. Conselheiro Fernando de Souza, nosso ilustre e prestimoso Director; enge-

nheiros Alvaro de Sousa Rego, Ernesto Navarro, Carlos Bastos, Ferreira de Mesquita, Pinto Machado, Lima Henriques, Vasconcelos Correia, Antonio dos Santos Viegas, Raul Couvreur, Teixeira de Queirós, Vicente Ferreira, Joaquim Abranches, Manito Torres, Carlos d'Ornellas e muitos outros que, através de longos anos de honrada profissão, aos afazeres da sua especialidade teem emprestado toda a sua energia, competência e saber.

Debateram-se princípios de interesse mundial, excepcionalmente proveitosos para a economia de todos os povos, nesta hora alta de progresso que todas as nações atravessam.

O automobilismo, como factor concor-

rente das vias ferreas, mereceu, ao Congresso, especial atenção, tendo sido um dos assuntos mais importantes que ali se debateram. Na verdade, e atendendo ao grande incremento que, em todos os países, o automobilismo comercial tem tomado, ele deve merecer o estudo muito serio das empresas ferroviárias, que naquele meio de transporte devem ver um respeitável concorrente.

As estações das linhas férreas devem dispor, quanto antes, de boas estradas de acesso que, rasgando montanhas e atravessando vales e cumiadas, a elas façam convergir o tráfego de passageiros e mercadorias, muito embora esses meios de comunicação sejam adaptados á custa das companhias, não sendo para desrespeitar, á semelhança do que já faz,



Sessão inaugural, realizada no Palácio do Senado, de Madrid



D. José Gaytán de Ayala, Presidente do XI Congresso

entre nós, o Vale do Vouga, que as próprias empresas de Caminhos de ferro montem, elas mesmas, esses serviços como auxiliares das grandes extenções quilométricas.

Beneficia, com isso, a economia lusitana, pela facilidade de trazerem-se, vantajosa e rapidamente, aos grandes meios de consumo, os produtos da lavoura, do comércio e da indústria, e beneficia o capital social, nas empresas empregado, por um melhor e mais proveitoso rendimento, facilitando e melhorando toda a vida colectiva dum povo.

Outro problema tratado no congresso, e que mereceu aplausos gerais, foi o da participação do pessoal nos lucros das Companhias.

Simpático gesto, de há muito em estudo, e no qual está posta a cuidadosa atenção e esperança de todos os que trabalham em caminhos de ferro.

O pessoal é a grande alavanca da prosperidade das empresas e companhias, não só em caminhos de ferro, mas em todas as actividades sociais. Faze-lo participar, na divisão dos lucros, é excita-lo, de cada vez mais, no cumprimento dos seus deveres, acender, so-

bre tudo, o seu zêlo, actividade e boa-vontade nas suas ocupações.

Bem haja o Congresso em se ter ocupado de tão magno assunto, com tamanha visão do futuro e com tão grande acerto nas realidades da hora decorrente.

Pela brilliantíssima reportagem que a seguir se insere, devida à pena do ilustre representante da *Gazeta*, Sr. Carlos d'Ornellas, os leitores ficam tendo, ainda que pálidamente, uma ideia do que tem sido o XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, reunião, em Madrid, neste momento.

Almeida Júnior.

A sessão inaugural do Congresso

Madrid, 6 de Maio.

Está reunido, nesta cidade, o XI Congresso dos Caminhos de Ferro, que realiza as suas sessões no Palacio do Senado.

A sessão de abertura, que se realizou ontem, foi brilhante.

Pontualmente, às 16 horas, chegou ao Senado S. M. o Rei Afonso XIII, acompanhado do Mordomo-mór, Duque de Miranda, sendo recebido pelo Comité executivo hespanhol cujo presidente apresenta ao Rei o presidente da Comissão Permanente



D. José M.ª Garcia Lomas, Secretario do XI Congresso

Mr. Foulon e o secretario Mr. Ghilair. No salão da presidencia são apresentados a S. M. outros vogais da Comissão Permanente.

A's 16,20, o Rei entra no salão das sessões, sendo acolhido com aclamações entusiasticas, pela assistencia, que, por completo, enche o salão.

D. Afonso XIII ocupa a presidencia, dando a direita ao chefe do governo, general Berenguer, a Mr. Foulon e ao director das Obras Publicas, sr. Martinez Acacio e a esquerda ao Ministro do Fomento, sr. Matos e aos srs. Gaytan de Ayala e Boix. No estrado veem-se ainda, á direita da meza presidencial, os vogais do Comité de Direcção; á esquerda, os secretarios gerais e, detraz, os vogais da Comissão permanente e os primeiros Delegados de Governos das nações representadas.

O Rei declara aberta a sessão e dá a palavra ao Ministro do Fomento.

O discurso do ministro é muito interessante. Tem brilho. Tem calor.

Começa por acentuar a grandeza da honra e a dificuldade extrema do encargo que sobre ele pesam, resultantes de lhe ter sido confiada a missão de falar, em primeiro lugar, no Congresso.

Saúda as personalidades autorisadissimas pelo seu imenso valor scientifico que ali se congregam e afirma a gratidão do governo hespanhol para com as nações que enviaram os seus representantes e para com a Comissão que designou Madrid para a realização do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.



D. Augusto Krahe, Secretario do XI Congresso



Mr. P. Ghilair, Secretario geral da Comissão permanente

O Ministro do Fomento, sr. Matos, não vê apenas este acto. Vê a Comissão Permanente que vai ordenando os trabalhos, para que tenham lugar os Congressos, e essa Comissão forma a essencia da pessoa jurídica que tem, por domicilio, o mundo inteiro e que vai, em todos os instantes, coordenando elementos para que, num certo momento, todos os valores que a constituem possam juntar-se para o labor colectivo a que se destina este Congresso.

Vê, não sómente, este acto, mas, tambem, o sabio no seu laboratorio, o engenheiro na sua fábrica, o financeiro no seu escritório, e todos espalhados pelo mundo, recolhendo impressões, trabalhando todos unidos num só campo: o campo da verdade, na extracção dos segredos da natureza, no aperfeiçoamento de todos eles, para dar-lhes uma actividade industrial, uma utilidade para o mundo e para chegar a um momento em que, reunidos como hoje, se faça a troca de impressões em que cada um colha sciencia e experiencia, aliança que significa prosperidade e progresso. Depois vem, em palavra solene, cantante, burilada, um hino vibrante á Humanidade, á Solidariedade, á Internacionalidade.

Este Congresso tem um caracter internacional, isto é, aqui não ha fronteiras. Saltou sobre todas elas o pensamento do bem comum que aqui está reunido. Essa internacionalidade, que significa solidariedade de sentimentos representa, em todos os congressistas, um acto de paz, porque o internacional hoje é isso, é aspiração atraç da qual se vai o

espirito porque, quando sôa, não sôa a clarim de guerra mas a rumores de paz, de pacificação, de tranquilidade. Fazia votos, e com eles terminava, porque a paz que o Congresso representa venha a converter-se em amor á Humanidade, em amizade inquebrantavel.

Quando os hespanhois falam de não haver fronteiras e de internacionalismo e de coisas semelhantes, é de uso, entre nós, franzir-se o sobrecenho e ficar-se de pé atraç. Ali, porem, na sessão de abertura do Congresso as palavras entusiasticas do sr. Matos não nos causaram nenhuma impressão de-

quilometros de linhas, o que demonstra o interesse universal com que são apreciados os seus trabalhos.

Os problemas da indústria ferroviaria são motivo de preocupações e de estudos constantes dos técnicos mais distintos do mundo inteiro.

Entre as questões que figuram na ordem do dia do Congresso citava, como mais importantes:

Primeira — Emprego de cimento e cimento armado nos caminhos de ferro.

Segunda — Resistencia dos carris á rutura e ao desgaste.

Terceira — Locomotivas de novos tipos, em par-



XI C. I. C. F. Banquete no Palace Hotel, de Madrid

sagravel. Pelo contrario. Todos os congressistas as receberam com simpatia e com o mais vivo aplauso.

Em seguida, usa da palavra o Presidente da Associação, que manifesta o reconhecimento da assembleia para com D. Afonso XIII, para com o Governo hespanhol, etc. Depois, chega e hora da comemoração fúnebre. O orador refere-se á morte de vários membros da Comissão permanente: os srs. Corné (italiano), Perouse Heurteau e Mauris (francezes), Kuns (suisso), De Burlet e Von der Rydt (belgas) e do sr. Holemans, secretário-tesoureiro e dá algumas notas historicas sobre a Associação.

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro fundou-se na Belgica em 1885. Na sua origem comprehendia 19 Governos e 131 Administrações e representava 50.000 quilometros de linhas ferreas em exploração. Em 1920, as redesignadas tinham um total de 394.000 quilometros.

Actualmente fazem parte da Associação 42 Governos e 230 Administrações que exploram 620.000

ticular locomotoras de turbinas e com motores de combustão interna.

Quarta — Locomotoras electricas para grande velocidade.

Quinta — Relações dos caminhos de ferro com os portos.

Sexta — Sinais nas linhas de transporte rapido e nas grandes estações.

Sétima — Participação do pessoal no rendimento e nos lucros.

Oitava — Traçado dos caminhos de ferro de penetração.

Nona — Aperfeiçoamento no material das linhas económicas; electrificação das linhas secundarias.

O presidente da Associação fecha o seu discurso frizando o interesse, a verdadeira emulação que se nota em todos os paizes na realização de constantes progressos na exploração das linhas ferreas.

Segue-se no uso do palavra o sr. Boix, presidente da delegação das Companhias de Caminhos

de Ferro, que sauda todos os congressistas e friza a presença de S. M. D. Afonso XIII que, segundo a sua tradição constante de se associar a todas as manifestações de cultura e progresso, se dignará aceitar a presidencia de honra da reunião que se estava celebrando.

Referindo-se aos caminhos de ferro espanhóis, o orador acentua que, se é certo que eles não podem comparar-se com os de outras nações ali representadas são, no entanto, dignos de serem apreciados devidamente pelo Congresso os esforços que se teem realizado para o seu aperfeiçoamento.

Termina o seu discurso afirmando a sua esperança de que os congressistas gozariam as belezas artísticas e naturais de Espanha e o seu carácter peculiar nas excursões que iam ser-lhes facilitadas.

Seguidamente volta a falar o sr. presidente da Associação, que agradece os cumprimentos recebidos e propõe, para vice-presidentes de honra do Congresso, o sr. Matos, ministro do Fomento e o antecessor, sr. Conde de Guadalhorce; para presidente efectivo, D. José Gaytan de Ayala e, para vice-presidentes os srs. D. Eduardo Maristany, Marquez de Argentêra; D. Felix Boix; D. Luiz Morales e D. Antonio Valenciano y Mazares.

A fechar o numero dos discursos desta sessão de abertura, usa da palavra o presidente efectivo, sr. Gaytan de Ayala que agradece a eleição. Explica o motivo porque o Congresso Internacional, que devia ter-se celebrado em Madrid, em 1927, só se celebra agora. Ocorreu isto porque, tendo-se indicado, em Roma, aquele ano de 1927 para o Congresso de Madrid, entendeu-se, no entanto, que era de atender

o desejo dos ingleses de que se celebrasse o congresso em Londres, em 1925, para solenizar o centenário da inauguração da primeira linha ferroviária, o que veiu retardar a realização do Congresso de Madrid. — Feitas, varias referencias de cumprimento, o sr. Gaytan de Ayala refere-se á situação da Espanha, em matéria ferroviária. A Espanha tem caminhado com relativa lentidão; mas, apesar disto, conta com uma rede de mais de 16.000 quilometros que não satisfaz plenamente as necessidades do país nem basta para estabelecer, com a perfeição a que se aspira, as comunicações nacionais, internacionais e intercontinentais que, pela sua situação geográfica, é chamada a servir; mas a rede será rapidamente ampliada. Justifica se o relativo atraso da Espanha com a inquietação política e económica da segunda metade do século passado e das primeiras décadas do actual, com as suas cruentas guerras civis e coloniais e suas trágicas consequências que consumiram muitas vidas e enormes capitais perdidos para o progresso industrial da nação com a orografia do país que impõe traçados de extensão excessiva, de perfis duros e obras de arte custosas, com a escassa densidade da população (46 habitantes por quilometro quadrado) e a sua distribuição desigual pela região central e pelas costas e fronteiras. Por outro lado, construir a quasi totalidade das linhas ferreas em regime de concessão a empresas privadas, com prazo limitado e escassas subvenções, os primeiros capitais empregados em negócios ferroviários de exploração cara, não alcançaram remuneração suficiente para estimular novas inversões de capital.

Era, porém, com patriótica satisfação que podia afirmar, confirmando palavras de Mr. Foulon, que a



Delegados ao XI C. I. C. F.: — 1, Pinto Machado; 2, Raul Couvreur; 3, Vasconcelos Correia; 4, Teixeira de Queirós; 5, Carlos d'Ornellas; 6, Prata Dias; 7, Santos Viegas; 8, Fernando de Souza; 9, Souza Rego; 10, Amador; 11, Lima Henriques; 12, G. Blac; 13, Vicente Ferreira; 14, J. G. Castro; 15, Joaquim Abranches; 16, M. Clara; 17, Manito Torres; 18, Villanova; 19, Costa Pereira; 20, Romea e 21, Fernandes Alvarez.

Espanha se encontra agora numa era de verdadeiro progresso em matéria de transportes.

A obra realizada pelo vice-presidente de honra do Congresso, Conde de Guadalhorce, que geriu, durante os últimos cinco anos, a pasta do Fomento, a presença actual neste ministerio do sr. Matos, tambem presidente de honra do Congresso, o patriotismo do Governo e o entusiasmo de S. M. o Rei por tudo que pôde traduzir prosperidade da

os congressistas o esperavam á saída e o aclamam longamente, calorosamente.

Estes aplausos, vivos, calorosos, rendidos a D. Afonso XIII por pessoas de tantas nações diferentes, nesse turvo dia 5 de Maio, em que a rapaziada turbulenta das escolas, embriagada de Unamuno, faz das suas, teem qualquer coisa de diferente dos aplausos de protocolo, de meras formalidades oficiais, proprias dos momentos solenes, em tais casos.



No XI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

nação e ansia de progresso do país, tudo são elementos de valor para a obra em curso.

Depois dos discursos, o Rei declarou inaugurada a XI reunião do Congresso de Caminhos de Ferro e encerra a sessão, passando ao salão da Presidencia, onde lhe são apresentadas as personalidades mais salientes do Congresso, servindo-se um vinho de honra.

Levantaram-se entusiásticos brindes, nesta altura, todos tendentes a salientar a importancia de Congressos desta natureza, que, unindo os técnicos na discussão de matérias tão complexas, os obrigam a um estudo prévio e conscientioso, como convém ao debate dos vários problemas a discutir. A impressão causada foi bela de impressionismos e de oportunidade. Reunião magna de homens de estudo e de saber, ela perdurará no nosso espirito como uma das melhores etapas para os caminhos de ferro de todo o mundo, porque a todos o assunto interessa.

A's 17 e 20 D. XIII abandona o Senado. Todos

Para os congressistas D. Afonso XIII continua a ser um rei simpático.

Um rei modelar em todos os sentidos. Um rei que mede, sobretudo, a responsabilidade do seu elevado cargo hierárquico, dirigindo os destinos de uma grande nação, sem outros cuidados que não sejam os de bem servir e orientar os seus súbditos. Por isso Afonso XIII é querido e respeitado em todo o mundo e principalmente de Portugal, que o admira e estima, como, por várias vezes, lho tem exuberantemente demonstrado.

Poucas vezes se tem visto, na Europa, um soberano tão popular, tão sábio, tão inteligente e tão perspicaz.

Conhecedor da mecânica social de todo o mundo, o monarca espanhol sobreleva-se pelo seu carácter.

Assim terminou o primeiro dia do Congresso. Agora vamos dividir o tempo entre o trabalho das sessões e a preocupação das festas e excursões que os espanhóis preparam gentilmente em grande numero.



Orfanato dos Caminhos de Ferro de Espanha

A inauguração do Colegio de Orfãos Ferroviários

Madrid, 8 de Maio

O Congresso dá-nos variados aspectos de que, desde já, seria interessante dar nota para a *Gazeta*.

Fica, porém, para o numero seguinte. Hoje dou apenas as seguintes notas relativas á inauguração daquela importante instituição ferroviaria.

Com a assistencia de S. M. o Rei Afonso XIII, General Berenguer, Chefe do Governo, ministros do Fomento e Trabalho, e parte dos congressistas do XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, acaba de ser inaugurado, no importante edificio da Associação Geral dos Empregados e Operarios dos Caminhos de Ferro Hespanhois, proximo de Madrid, o Colegio para Orfãos de ferroviários.

Debaixo do lema «um por todos e todos por um», foi fundada em 1888 a Associação a que acima me refiro, da iniciativa de D. Rogelio Fernandez que, conjuntamente com um grupo de homens da sua tempora, conseguiu fundar esta benemerita Associação.

Depois da sua inauguração conseguiram, não só a Direcção como a Comissão Administrativa, arranjar receitas fabulosas acrescidas com as mensalidades pagas pelos socios, para o Montepio.

Conta esta Associação com uns setenta por cento do pessoal de caminhos de ferro, como associado, d'onde resultou que o seu capital social se elevou para cima de cincoenta milhões de pesetas

das quais sete milhões se destinam para pagamento das pensões a orfãos e inválidos.

Construiram-se em Bilbao 300 casas baratas exclusivamente para serem habitadas por ferroviários e suas famílias, cuja renda mensal é de 40 pesetas o que dá uma média de 112\$00 (cento e doze escudos). Estas vivendas teem 4 casas, cozinha e um pequeno quintal.

Quando algum associado falece, a familia recebe 500 pesetas, importancia que faz face ás primeiras despesas.

Tambem organizou, numa vasta instalação, um magnifico posto de socorros e criou, em Madrid, Lérida, Santander, Irun, Valencia, Bilbao e Valladolid, escolas e academias com o fim de ministrar aos filhos dos ferroviários uma educação que seja uma garantia para o futuro.

Onde mais se salienta a obra desta benemerita instituição é na criação do colegio de Orfãos, ideia lançada em 1919 pelos socios da Associação D. Angel Simón, e D. Julio Domingo e depois, um pouco mais tarde, por D. Leocadio Martin Ruiz.

Para conseguirem criar esta instituição, obra completa e uma das mais perfeitas da capital, para não dizer a primeira, sofreram os seus dirigentes, como era de esperar, bastantes desgostos, a ponto de verem perdidas todas as esperanças e quasi desorientados por verem perdidos os esforços bastantes que já vinham de alguns anos, mas, de novo mãos á obra.

Sete anos vão passados sobre a sua fundação e hoje conta o Colégio de Orfãos dos Ferroviários de Hespanha com nada menos de 30.000 associados que contribuem com meio por cento dos seus ordenados e ferias e tambem com a venda de um selo, com carácter voluntario, que se vende ao preço de 0,10 pesetas, alem de outros subsidios das Companhias de Caminhos de Ferro.

Os seus jardins, situados num ponto verdadeiramente maravilhoso, da cidade, ou seja na zona mais alta da Cidade Universitaria, são amplos, com



XI C. I. C. F., em Madrid

Da esquerda para a direita: Carlos d'Ornellas; Waegner, consul de Portugal em Pretoio; Prata Dias; Ernesto Navarro; Joaquim Abranches; Vasconcelos Correia; Pinto Machado; Raul Couvreur; Vicente Ferreira e Carlos Bastos.

grandes esplanadas, campos de tenis, piscinas de natação, etc.

Pode albergar 500 alunos de ambos os sexos, com toda a comodidade, e o seu custo, incluindo mobiliario e material, foi superior a cinco milhões de pesetas ou seja para nós aproximadamente treze mil contos, não contando com os terrenos que foram oferecidos pelo Estado.

Actualmente tem ali instalados trescentos e cincuenta orfãos de ambos os sexos, ministrando-se ali a educação precisa e orientação profissional para que, cada um, siga os estudos e o oficio que mais lhe convier ou para o que mais vocação tiver.

Tem ali instaladas oficinas de carpintaria, mecanica, electricidade e tipografia.

E', pois, digno de elogio o Conselho de Administração desta importante Associação, assim como os seus associados que, desta forma, concorrem para assegurar o futuro dos seus filhos.

Antes de encerrar este pequeno artigo eu recordo-me que, em tempos, escrevi na *Gazeta* alguma coisa sobre a organização de uma entidade identica, em Portugal, iniciativa de dois rapazes, que, se não estou em erro, são funcionários da C. P., e pena é

que tão feliz ideia não vá avante, pois seria um beneficio com belos resultados para os filhos dos ferroviários e uma garantia segura para as companhias, que ficariam com os filhos daqueles habilitados para o futuro.

Porque não pensam de novo os rapazes no cole-
gio para orfãos de ferroviários portugueses?

Carlos d'Ornellas.

Algumas notas á margem do Congresso Internacional Ferroviário

Os congressistas portuguêses, entre os quais o nosso prezado director, sr. Conselheiro Fernando de Sousa, ao chegarem a Madrid, dirigiram-se à embaixada de Portugal a cumprimentar o nosso embaixador naquela capital. O Sr. Melo Barreto, sempre amável e correcto no desempenho das suas altas funções, dignou-se oferecer aos delegados portuguêses uma recepção, à qual assistiram, além dos delegados portuguêses e suas ex.^{mas} esposas, grande número de individualidades espanholas, entre as quais o sr. presidente do Conselho, conde de Xauen, o ministro de Estado Duque de Alba; o do Fomento, sr. Matos e o da Economia, Sr. Wais. Também assistiu o sr. Aznar, capitão general da Armada, a quem o senhor Melo Barreto entregou as insignias da cruz de S. Bento de Aviz, que o governo português lhe concedeu.

A recepção, que decorreu com invulgar brilhantismo, foi coadjuvada pelos srs. França Nascimento, Conselheiro da Embaixada, 1.º Secretario, 2.º Secretário, tendo o Sr. Melo Barreto obsequiado os seus convidados com um finissimo chá.

O Sr Conselheiro Fernando de Sousa teve de retirar para Lisboa em virtude de ter recebido uma comunicação urgente por se encontrar em estado grave um seu netinho.

Engenheiro Manuel Rueda

Regressou de Madrid, aonde havia ido como delegado da C. P., o distinto engenheiro e nosso presado amigo, sr. Manuel Gonzalez de Campos Rueda, um dos mais brilhantes ornamentos da engenharia ferroviaria e prestimoso oficial da nobre marinha portuguêsa.

MONTEPIO FERROVIARIO

Recebemos o Relatorio e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal do Moutepio Ferroviario.

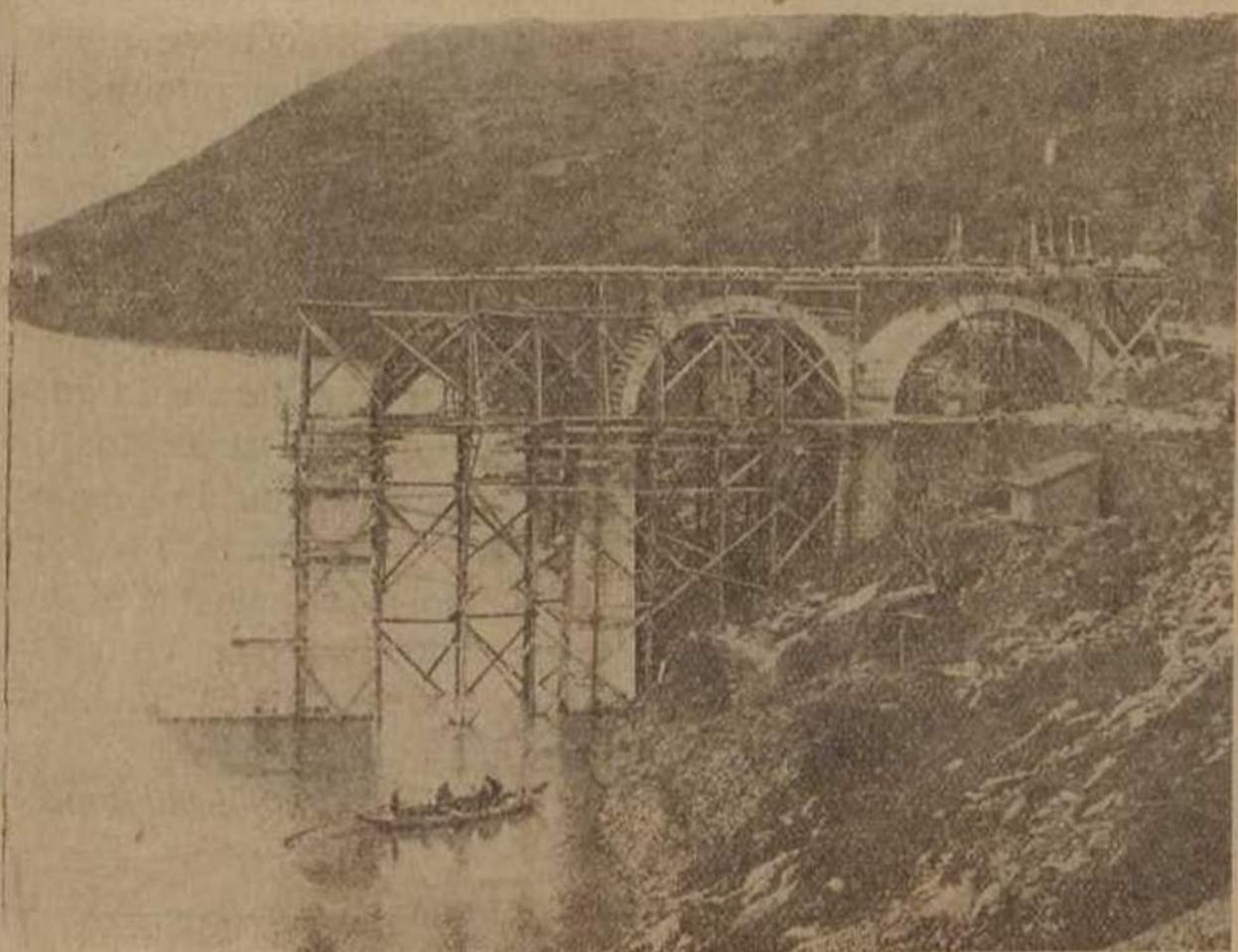
Por eles se verifica o progresso da prestante instituição de socorro mntuo.

Uma das informações que mais nitidamente dá a medida desse progresso é a relativa á entrada de novos associados. Em 1929 foram admitidos 945. Estes dois numeros não carecem de ser acompanhados de comentarios para darem clara ideia do prestigio da instituição no meio ferroviario. Ao assunto nos referiremos mais de espaço.

UM DOCUMENTO VALIOSO
DO VALOR DA NOSSA ENGENHARIA

A PONTE DA REGOA

RECORDANDO A PONTE
ITALIANA DO ISONZO



Avanço da ponte do lado de Lamego

Um monumento de ferro pôde causar-me assombro mas nunca me causa encanto. Já o mesmo não acontece com os monumentos de pedra que muitas vezes me assombram e encantam ao mesmo tempo.

Em frente dessa realização arrojada que é a ponte de D. Maria Pia, eu sinto, sem dúvida, uma admiração tocada de assombro pela audácia da concepção e pela arte e segurança com que ela foi realizada mas o certo é que não sinto nenhuma impressão de encanto.

Encanto sinto-o eu quando contemplo os monumentos de pedra, que tantos temos por esse País a dizerem Fé, História, Arte.

Umas vezes é o encanto sem mais nada, o encanto singelo, o encanto que é apenas ternura, fé, patriotismo, arte, despertados em frente do lavour precioso dum pórtico, duma ogiva, dum recanto rendilhado de claustro, dum padrão resacente de glória, duma pequena ponte romana que os séculos cariaram e envelheceram de musgos.

Outras vezes, é o encanto aliado ao assombro, despertados em frente da grandeza, da majestade dum aqueduto colossal como o de Elvas, dum zimbório arrojado como o da Estrela, duma torre esplendida como a dos Clerigos, dum templo magnífico como o dos Jerónimos.

Nem admira que assim seja.

A nossa história, embora escrita com ferro em muitas das suas páginas mais gloriosas, está escrita em pedra.

Nas pedras dos padrões, nas muralhas do Continente, da África, da Índia. Na Torre de Belém e na Batalha e nos tantos velhos castelos que por todo o paiz se encontram espalhados, desmoronando-se pouco a pouco mas faleando-nos sempre de história, de tragédias, de heroismos. As próprias pedras dos Herminios nos falam de Viriato.

E foi, com certeza, por isto, por esta longa série de razões que me vem do passado, que eu senti uma profunda, uma patriótica impressão de assombro, de admiração, de encanto, quando, na minha recente viagem a Trás-os-Montes, passando pela



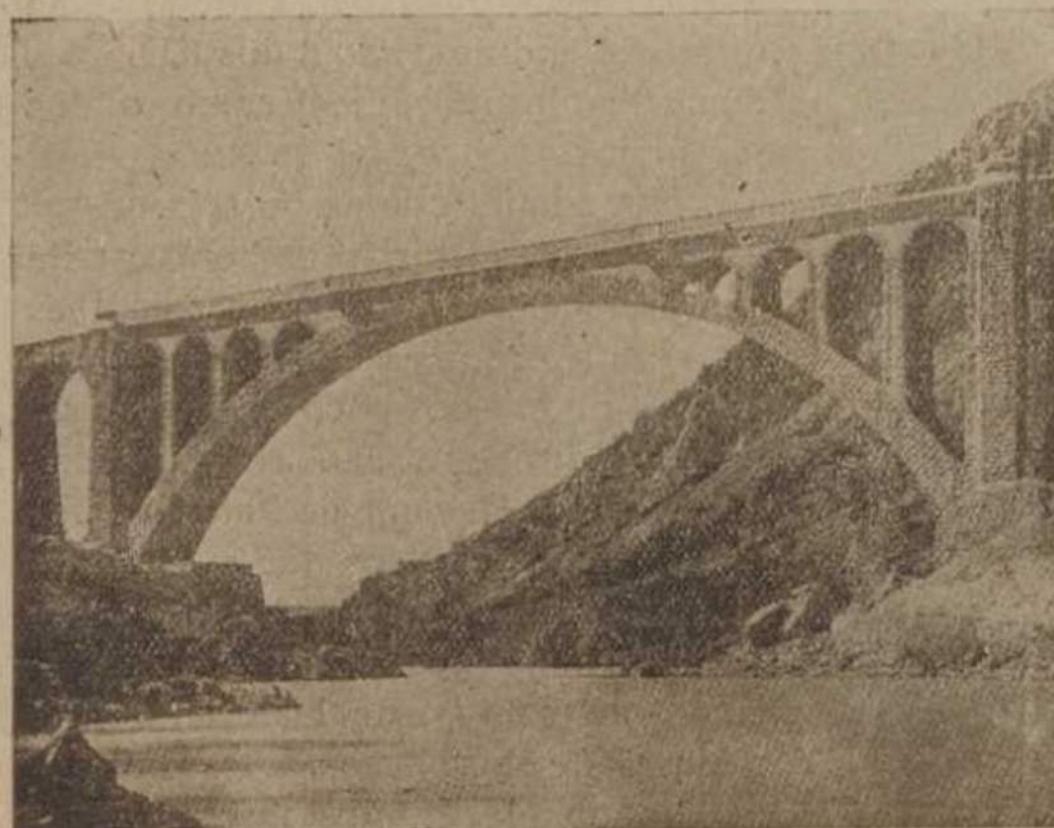
Avanço da ponte do lado da Regoa

Regoa, tive o ensejo de vêr os trabalhos da ponte esplendida, honra da engenharia portuguêsa que, a breve trecho se oferecerá completa á travessia ferroviaria do Douro.

Olhando essa obra, que bem pode classificar-se de monumental, veiu-me logo á ideia a célebre ponte italiana do Isonzo, a que largamente me referi em um dos numeros da *Gazeta*, de 1928 e que tem notável similaridade com a ponte do Douro.

Foi durante a grande guerra.

A arcada dessa ponte, considerada, em todos os livros da especialidade, como uma verdadeira maravilha, pois tinha 85 metros de abertura máxima, abatêra na margem austriaca.



A ponte do Isonzo, em Itália

Tratando-se de reconstruir, impôz-se sem contestação a opinião de manter o seu aspecto primitivo em homenagem a uma obra considerada mundialmente como uma obra excepcional do gênio humano.

Esta opinião impôz-se depois de terem sido minuciosamente estudadas todas as soluções possíveis que se traduziram nos seguintes três projectos:

- 1) Ponte recta de ferro do tipo normal.
- 2) Viaduto com varios arcos.
- 3) Viaduto de arco unico.

Por varias razões que então expuz foram postas de parte as duas primeiras soluções, ficando assente que seria adoptada a solução do arco unico mas ainda então se discutiu largamente se devia adoptar se o arco em pedra ou, segundo o criterio moderno, em cimento, solução esta com a qual se poderia ter realizado uma importante economia. Houve variados estudos, tendo sido, em 1923, apresentado por uma empreza de Trieste á Direcção Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, um projecto para a reconstrução da ponte por meio do arco em cimento armado, dentro de um orçamento de 1.650.000 liras. Porém, o conjunto do cimento com a pedra natural dos viadutos de acesso, foi julgado

inadmissivel. Posta ainda de parte uma proposta do professor Denusso para a construção do arco com estrutura interior em cimento armado e revestimento de pedra natural, ficou resolvido reconstruir o arco tal como era anteriormente e com as mesmas dimensões e, em 8 de Agosto de 1927, foi inaugurada essa obra prima da engenharia italiana, em cujos pilares de encontro ficaram erguidos os emblemas fascistas fundidos com bronze de canhões austriacos.

Assim ficou de novo erguida, a atestar o grande valôr da engenharia italiana, a célebre ponte do Isonzo, considerada como uma das autenticas maravilhas dessa especie.

Ao lêr as informações que me permitiram escrever aquele artigo, ficou no meu espirito uma admiração grande por esses engenheiros que construiram e reconstruiram a ponte maravilhosa.

Tinha, porém, que sentir excedida essa admiração e isso aconteceu quando, em frente dos trabalhos da ponte do Douro, de que dou dois aspectos, eu senti, bem fortemente documentado, o valor dos nossos engenheiros, como já o havia sentido em frente da ponte entre São Pedro e Vouzela, no Vale do Vouga, de que tambem se dá um aspecto noutro lugar da *Gazeta*.

Calado Rodrigues.

Guia horario dos Caminhos de Ferro de Portugal

Suspendeu por alguns dias a sua publicação o *Guia horario dos Caminhos de Ferro de Portugal*, edição excelente da Imprensa Libanio da Silva que, desde o seu primeiro numero, se apresentou como uma publicação cuidada não só na valiosa e exacta informação que fornece ao publico mas tambem no seu belo aspecto grafico.

O motivo da suspensão expõe na direcção numa circular que recebemos.

Trata-se de introduzir no *Guia* algumas modificações que o tornarão, nas proprias palavras da circular, o mais interessante e bem informado livro do gênero que, presentemente, se publica em Portugal.

O *Guia* vai ter um formato mais portátil e vai inserir novas informações sobre camionagem com preços dos bilhetes, itinerarios de viagens aos pontos mais interessantes de Portugal, artigos de propaganda de turismo em várias línguas, etc..

A publicação do *Guia Horario dos Caminhos de Ferro Portugueses*, recomeçará no dia 1 de Junho.



Comissão do Pessoal da C. P., que foi a Madrid, ao XI C. I. C. F., estudar o funcionamento do Orfanato dos C. F. de Espanha.—Da esquerda para a direita e de cima para baixo: Joaquim Santos Júnior e Raimundo Geral de Oliveira, chefes de 5.^a classe; José de Jesus Marques e Júlio Martins de Araujo, respectivamente factores de 1.^a e de 2.^a classes, todos da estação de Braço de Prata.

Orfanato para filhos dos ferroviários da C. P.

A exemplo do que já existe nos caminhos de ferro espanhóis, como noutro lugar da *Gazeta* se refere, encontra-se constituída, na estação de Braço de Prata, uma comissão de ferro-viários da C. P., que tomou, a seu generoso encargo, o estabelecimento, em Portugal, de uma instituição congénere.

Essa Comissão, composta de dedicados servidores da Companhia, e que é composta dos srs.: Joaquim Santos Júnior, Raimundo Geral de Oliveira, Pedro dos Santos Rodrigues, José Jesus Marques, Júlio Martins de Araujo e José Vaz Ferreira, tomou a peito a angariação de donativos e outros trabalhos referentes á criação do orfanato, contando já,

alem de outros elementos de valor moral e material, com o apoio da C. P., cuja ilustre Comissão Executiva concorreu com três mil escudos, oferecendo o seu auxilio, em todos os sentidos, para que tão magnanimo e altruísta empreendimento seja coroado do melhor exito.

Com efeito quatro dos membros dessa Comissão, os srs. Joaquim Santos Júnior e Raimundo Geral de Oliveira, chefes de 3.^a classe e José Jesus Marques e Júlio Martins de Araujo, respectivamente factor de 1.^a e 2.^a classes, foram a Madrid, como delegados do pessoal, em missão de estudo, ao XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, tendo visitado, com o nosso ilustre director, sr. Carlos d'Ornellas, o Orfanato espanhol, aonde tiveram captivante recepção, observando tudo com o mais disvelado carinho e interesse.

Um Orfanato para os filhos dos que consumiram mocidade e vida, no árduo labor das suas ocupações, a dentro das linhas ferreas, é como que um novo sol retemperante a tonificar a existencia dos que, ficando sem braço protector, sem arrimo e sem amparo, mais necessitam do agasalho e do auxilio das almas bemfazejas.

É enorme a aluvião de crianças, talvez muitas centenas, as que actualmente vivem privadas de todo o conforto, e quantas até em perigo moral, filhas de ferroviários falecidos no exercício da sua nobre missão!

Urgente se torna, portanto, a criação do Orfanato, não só para albergar os filhos do pessoal da C. P., mas de uma instituição com mais largas atribuições, que abrangesse os orfãos e desamparados do pessoal de todas as linhas portuguêses, muito embora com sede própria, em Lisboa, e sucursaes, devidamente montadas, em todas as linhas férreas.

Desta maneira, poderá o Orfanato, cuja fundação tudo leva a crer que seja, dentro em pouco, um facto consumado, vir a ser uma obra grandiosa, como o é hoje o dos espanhóis, pois em Portugal existem igualmente elementos de muito valor, optimas condições de bom acolhimento, tanto mais quanto é para ponderar a gravidade económica da hora que atravessámos.

A *Gazeta*, dando todo o seu apoio moral a tão explendida e simpática iniciativa, coloca-se ao lado da Comissão, desinteressadamente, para a auxiliar na medida do possível.

Agitar esta sublime ideia, é levar aos desprotegidos da sorte o bálsamo regenerante de um riso-nho futuro, preparar as crianças, sem pão e sem conforto, para a vida prática e exaustiva de amanhã.

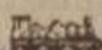
Verdadeiras pétalas a desabrochar para a vida, os sem pai nem mãe, sem carinhos e sem arrimo, poderão, um dia, mercê do abrigo e do amparo orfanológico, ser uteis á comunidade, tornando-se seres fortes e válidos para arcar com as intempéries da sorte.

A Comissão referida trabalha denodadamente, sem desfalecimentos, e, para angariação dos indispensáveis donativos, projecta a realização de diversões populares, a primeira das quais, por obsequiosa cedência da ilustre Direcção do Jardim Zoológico, terá ali lugar num dos dias do próximmo mês de Junho, e na qual tomará papel preponderante, gratuitamente, o genial cantor de fados, já do mundo inteiro bem conhecido e aplaudido, Sr. Dr. António Menano, cujo louvável concurso foi já prometido aos organizadores do Orfanato.

A C. P., dando-lhe o seu apoio e valioso concurso, presta á sociedade em geral um serviço relevante, bem digno de elogio.

E esse concurso magnanimo começou já a ter efectivação, com o donativo posto á ordem dos iniciadores, e ainda com as facilidades de transporte, etc., que lhes deu por occasião da sua ida a Madrid, muito embora todas as outras despesas fossem generosamente custeadas pela referida Comissão iniciadora, que, com louvável gesto, não se poupou a esse grande sacrifício.

Bem haja, e mãos á obra, que é de flagrante oportunidade.



AVENIDA MARGINAL DE LISBOA

(Continuação da pag. 162)

Não eram só esses. Eram também muitas pessoas cultas que vinham, em letra redonda, e em nome da arte, da tradição e não sei de que mais, defender esse enorme montão de porcarias de toda a especie.

No entanto, já ha algumas dezenas de anos havia quem se irritasse com aquilo, quem alvitrasse a sua remoção. Foi a principio um pequeno escol que sonhava, patrioticamente, vêr, em breve, estender-se entre o rio magnifico e o casario modernizado, opulentado de estabelecimentos de luxo e de frontarias artísticas, a explendida Avenida Marginal a evocar as grandezas maximas da nossa epopeia marítima.

Sonhavam a avenida tal como o projecto cuja gravura a *Gazeta* publica neste numero.

Esse grupo escolhido foi aumentando de dia para dia e quando o actual governo resolveu energicamente destruir tudo aquilo, substituindo os mercados hediondos por instalações amplas, higienicas, com a alegre nota d'arte dos seus azulejos e abrindo assim a almejada avenida, já ninguem protestou ou, se alguém protestou, ninguem deu por isso. E' claro que a Avenida, nestes tempos de comboio electrico ja não poderá ser, como a visionavam ha meio seculo, nos placidos tempos da tipoia, mas pode vir a ser alguma coisa de grandioso que dê elegancia e magestade e nota grande de civilização, a Lisboa.

C. R.

COMPANHIA DA BEIRA ALTA

A demissão do Sr. Silva Viana

Depois de publicada a entrevista com o sr. Silva Viana, administrador delegado da Companhia da Beira Alta, que inserimos em um dos nossos ultimos numeros, chegou-nos ás mãos o Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal daquela Companhia, em que se encontra expressa a causa que levou o sr. Silva Viana a apresentar o seu pedido de demissão.

Essa causa está expressa na página do Relatorio que a seguir transcrevemos:

Resoluções

Temos a honra de vos propôr as seguintes:

1.º — Que aproveis as Contas, Balanços e mais actos respeitantes á Gerencia de 1929 (50º Exercício):

2.º — Que deis ao saldo disponivel da Conta de Ganhos e Perdas, na importancia de Esc. 284.088\$63,6, á seguinte aplicação:

a) 5 % para Fundo de Reserva Legal . .	Esc. 14.204\$32,2
b) Para cumprimento do disposto no n.º 1 do art. 70.º dos Estatutos: Frs. 66.160	» 57.890\$00
c) Para dividendo, á razão de 10 francos por acção	» 175.000\$00
d) Para Conta Nova	» 36.994\$51,4
Total	» 284.088\$63,6

3.º — Que, nos termos dos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, procedaes á eleição de dois Administradores, em substituição dos Ex.ºs Srs. Alberto de Melo e Sousa e Julio Cesar Ribeiro d'Almeida, que terminam agora o seu mandato (podendo ser reeleitos), e de trez Vogaes efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal;

4. — Que seja exarado na acta da proxima Assembleia Geral Ordinaria, um voto de profundo sentimento pelo falecimento do antigo Inspector Geral Ex.º Sr. Engenheiro Léon Drouin.

Lisboa, 15 de Março de 1930.

O Conselho de Administração

EM LISBOA:

Alfredo Balduino de Seabra — Presidente

Carlos A. Soares Cardoso (Visconde do Marco)

Francisco Xavier Esteves

Julio Cesar Ribeiro d'Almeida

Alberto de Mello e Souza

Mário Tavares de Carvalho

Luiz Ferreira da Silva Vianna, vencido na parte relativa á arrumação das Contas e nas propostas que são apresentadas pelo Conselho de Administração para a aplicação do saldo da Conta de Ganhos e Perdas, designadamente, na que se refere á distribuição de um dividendo de 10 francos ás acções, por não terem sido observadas as disposições do art. 72 dos Estatutos.

EM PARIS :

Visconde de Escoriaza

D. Manuel de Escoriaza

Paul Gravier

D. Juan F. Moreno Augustin

Nos Caminhos de Ferro

Homens do Passado

Homens do Presente

BEM novo começou o Senhor engenheiro Constantino de Figueiredo Cabral a revelar excepcionais qualidades de inteligencia e de saber. Findo o seu curso de engenharia, no qual obteve, sem favor, uma alta classificação, deu em apaixonar-se pelos complexos problemas ferro-viários, e tão dedicadamente se lhes afeiçou que, a breve trecho, notabilisava-se junto dos seus colegas da C. P., como camarada leal e estudioso, honrado e trabalhador.

De tal maneira se houve em todas as comissões de serviço que aquela modelar companhia lhe cometeu, que outra Companhia, não menos escrupulosa na sua orientação marcante, o aproveitou do melhor grado, confiando-lhe o elevado posto de Director geral. E assim é que, passando da C. P. para o Vale do Vouga, mais propriamente «Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro», ali vem exercendo, há anos, com a proficiencia que todos lhe reconhecem, o seu alto lugar de dirigente, sem que, até hoje, se tivesse notado o mais insignicante pormenor que desmentisse a sua nobre reputação de homem de Bem e de virtuoso servidor.

Em 1912, exercendo nós, em Pampilhosa, o lugar de Agente de Transmissão, foi-nos dada a grande honra de privar, em serviço, com o ilustre engenheiro, então ali estudando, em começo da sua já hoje brilhante carreira profissional, os serviços inerentes á troca de mercadorias e de material, do serviço combinado.

Meticuloso, perspicaz, ponderado, reflétilo, logo vimos estar na presença de uma inteligencia bem equilibrada, de um homem que marcaria, seguramente, na esfera do ramo de actividade que livremente escolhera para seguir na vida.

E de como nos não enganámos nos nossos vaticínios, são prova exuberante as demonstrações que vem dando no lugar proeminente que

desempenha, e que tanto honra a Companhia que serve.

Verdadeiro gentil-homem, de um trato afavel e cativante, o Sr. engenheiro Constantino Cabral é dos raros portuguêses que sabe resistir á intriga, conhecendo bem os homens e as coisas, bem seguro do papel que na sociedade desempenha.

Virgem de máculas, Deus deu-lhe o sagrado condão de ser prestável ao semelhante, e de possuir um coração generoso, sem precisão de esquecer a recta linha de conduta que é apanágio de todos os verdadeiros homens de sociedade.

Não podia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que admira extremosamente o Sr. engenheiro Constantino Cabral, deixar de prestar-lhe esta sincera homenagem, na sua página especial, agora que andam, por mal dos nossos pecados,

tão arredias as virtudes na gente de pensar e de sentir. Fazendo-o, porém, fica a nossa consciência tranquila, embora viessemos ferir, sem maldade, a sua reconhecida modéstia, que mais uma vez salientámos, não porque o ilustre ferro-viário disso careça para continuar cumprindo nobremente as suas altas funções, mas porque nunca é de mais, em nosso entender, mostrar ao mundo o seu muito valimento e competencia, ao menos para que, aos que hajam de escrever a história dos homens notáveis dos caminhos de Ferro em Portugal, seja um dia mais facilitada a tarefa de bem se desempenharem de tão difícil missão. E o Sr. engenheiro Constantino de Figueiredo Cabral entrará, sem dúvida, no numero dêsses mais notáveis servidores dos Caminhos de Ferro portuguêses, pelo nobre exemplo do seu lídimio carácter, saber e aturado estudo.

Que S. Ex.^a nos releve a surpresa da publicação destas sinceras linhas de homenagem justa.

Maio, de 1930.

José de Almeida Júnior.
Antigo Agente de Transmissão



Eng.º Constantino de Figueiredo Cabral

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Maio de 1890)

O tunel do Rocio

O tunel do Rocio era então uma criança, pois havia aproximadamente um ano que se concluira a sua construção. Apega, porém, da sua curta idade, já começava a ser atacado, e, pelos modos, sem razão, como pode concluir-se das referencias feitas ao caso nesse numero da Gazeta e que a seguir transcrevemos:

De outro assumpto similar se tratou tambem na Camara dos Pares, na ultima semana, fallando os srs. Margiochi e Marquez de Valladas, sobre receios que s. ex.^a dizem haver do tunel do Rocio.

Especialmente o segundo destes cavalheiros, n'um discurso que, ou o extracto da sessão está mal feito, ou elle foi supinamente nebuloso e incongruente, arrima ao effeito com affirmações gratuitas, e insinua factos que não se deram.

Diz o sr. marquez:

«Ha effectivamente apprehensões graves relativamente ao tunel do Rocio. Durante o verão passado houve desastres continuados; ora é provavel que os fiscaes do governo saibam fiscalisar, mas tambem é provavel que a companhia dos caminhos de ferro diga que, tendo recebido o caminho de ferro de Cintra em muito mau estado, encontra-se em dificuldades para o collocar de prompto nas condições devidas.»

Um embroglio em que se não percebe a que vem o estado da linha de Cintra mesclar-se no assumpto da abertura do tunel. E accrescenta:

«Mas exclusivamente sobre este ponto, se os fiscaes do governo não fiscalisam, a culpa provém da falta de remedio, e é necessario que se dê provimento ao recurso que tem interposto o nosso povo.»

Em primeiro logar affirma erradamente o intelligente par do reino, que no verão passado se deram desastres no tunel, quando *nem o menor* houve, e se no anno anterior, em virtude do assentamento dos terrenos, se arruinaram alguns predios de que a companhia fez aquisição, esses casos não só não produziram desastres pessoaes, como foram exteriores ao tunel, nada affectando, portanto, a sua solidez.

Como se affirma no espirito de s. ex.^a a ideia de que sejam justificados quaesquer receios pueris a ponto de os levar ao parlamento?

Visitou s. ex.^a aquella galeria e encontrou-lhe quaesquer irregularidades; assistiu á sua construcção e notou alguns defeitos n'esses trabalhos?

Affirmações gratuitas d'este genero são faceis de fazer, mas difficeis de fundamentar por quem, como o illustrado par, não se habilitou com os competentes estudos prévios, e conhecimentos technicos do assumpto.

Em quanto aos fiscaes do governo, contradiz-se o

discurso citado, ora dizendo que sabem fiscalisar, ora que não fiscalisam.

Tambem nos parece arrojada a suspeição lançada sobre estes funcionarios de que faltassem aos seus deveres não exercendo a devida fiscalisação, n'uma obra d'aquelle importancia, e não vemos razão alguma para que sobre essa classe se lance o odioso de incorrer em tal responsabilidade.

Mas não é só na respeitabilidade d'estes queываемos de fiar-nos. Como muito bem disse o nobre ministro das obras publicas, e pelo parecer da commissão de engenheiros nomeada para examinar as condições de toda a obra, que o governo tem que regular-se, e pela nossa parte, reconhecendo no orador da camara alta toda a sua competencia em assumpto d'outra ordem, hade-nos permittir que nos louvemos muito mais no informe dos dignos technicos que teem que dar parecer sobre aquella obra d'arte.

Com estes judiciosos comentarios, restabeleceu a Gazeta a verdade, desfazendo todos os receios e fazendo justiça aos funcionarios alvejados. Comentarios estes que, pelo que respeita ao tunel, são confirmados pela sua solidez após quarenta anos de vida.

Caminho de ferro aereo

Numa correspondencia de Lucerne, para o nosso collega *Moniteur de Tramways*, dá-se conta d'uma interessante conferencia que ali realizou o tenente coronel Geissiusler, tratando d'um novo caminho de ferro aereo que ligará os picos dos montes Klimsenhorn e Pilate.

A linha consistirá em seis cabos, pesando cada um 1:800 kilos, e que serão lançados horizontal e paralelamente sobre o abysmo, cuja altura é de 520 metros. O wagon é uma especie de caixa ou gaiola movediça que apenas poderá conter o maximo seis pessoas.

A trepidação será substituida por um balanço ondulatorio, que certamente proporcionará aos arrojados touristes uma emoção *sui generis*, susceptivel de atingir o seu paroxismo se a viagem fôr auxiliada por forte rajada de vento.

Se, como é de esperar, esta audaciosa empreza, alcançar o successo que os seus promotores esperam e desejam, ligar-se-hão depois por meio d'uma serie de cabos aereos todos os picos das montanhas ao redor do lago dos Quatro Cantões.

O certo é que a Suissa quer equalar-se á America no arrojo dos seus emprehendimentos verdadeiramente ousados; quer, e consegue-o como se está vendo.

E' costume realmente apontar-se a America como a mais categorizada fonte de projectos extraordinarios.

Forçoso é, porém, confessar que, ha quarenta anos, já a Suissa se apresentava em condições de poder disputar á America o record nesse genero de projectos,

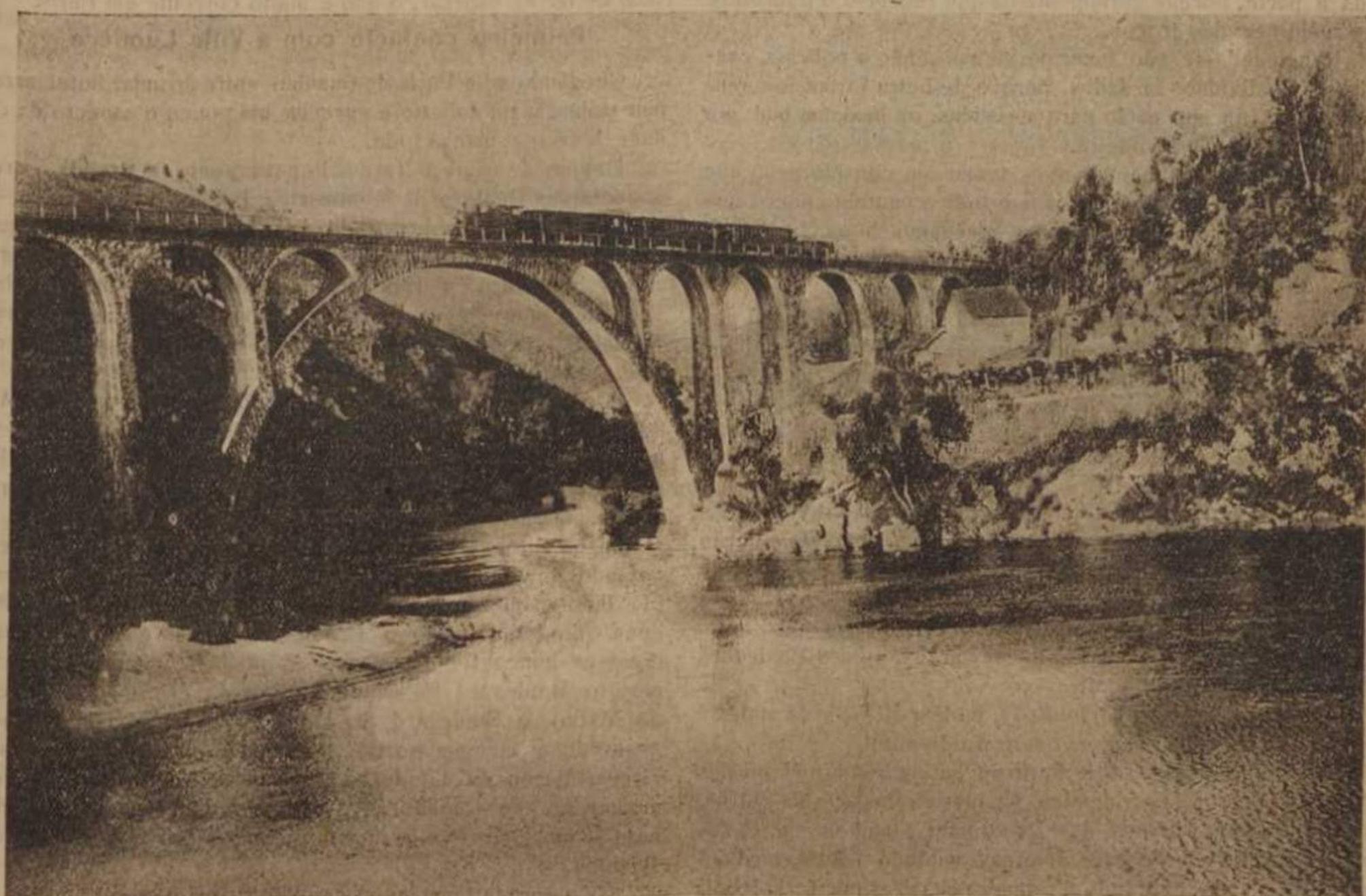
Caminhos de Ferro do Vale do Vouga

O grande desenvolvimento e incremento que últimamente têm tomado os Caminhos de Ferro da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, falam, melhor do que nós o poderíamos fazer, com mais elequência e com mais brilho, as recentes estatísticas e os seus últimos relatórios.

Mercê da sua óptima organização, do seu exemplar funcionamento, que honram sobremaneira as altas individualidades que naqueles Caminhos de Ferro exercem a sua brilhante actividade, as linhas do Vale do Vouga prosperam, prestando á

das mais férteis, ricas e belas regiões de Portugal, terão que desempenhar, entre nós, no futuro, uma preponderante função económica, social, e até política, se foram à vante os seus projectos, como tudo leva a crer que irão, do desejado desenvolvimento e multiplicação dos problemas de transporte.

De como as linhas do Vale do Vouga prosperam e se aperfeiçoam, são testemunho irrefutável os melhoramentos que dia a dia estão introduzindo nos seus serviços de exploração, tendo sido, em Portugal, a primeira empresa ferro-viária que montou e organizou o serviço próprio de *auto-cars*, em com-



Ponte entre S. Pedro e Vouzela, na linha do Vale do Vouga

Nação os mais relevantes serviços, na economia do país exercendo papel preponderante.

Para lastimar é que nem sempre os poderes do Estado possam conceder, a esta e a outras empresas ferroviárias nacionais, o concurso e auxílio que tanto seria de aproveitar, ajudando no seu impulso e multiplicação de linhas de acesso a todos os pontos e zonas de apreciável progresso de tráfego, turístico, de mercadorias, o que permiteria melhorar as condições económicas de certas regiões, ao mesmo passo que originava a criação de novas indústrias, o desenvolvimento comercial e de transportes.

Acha-se estudada e aprovada, e já entregue ao Vale do Vouga, a linha que, partindo de Aveiro, vai por Mira, Cantanhede e Ancã, até Coimbra B, e queira Deus que peias burocráticas não retardem a sua necessária e urgente construção.

As linhas do Vale do Vouga, atravessando, já hoje, uma

binação e ligação com a marcha dos seus comboios e dos comboios de outras linhas portuguêses, com a feliz enovação do combustível de origem vegetal, que lhe tem dado óptimos resultados sob todos os aspectos.

São modelares os seus serviços técnicos, presididos pela grande figura nacional, que é o sr. Conselheiro Fernando de Sousa; são exemplares os seus processos de administração, orientados e seguidos por homens do mais reputado valor, em Portugal. E tudo isso, conjugado, sábiamente, com a competência da Direcção e com o zélo, actividade e bom-senso da Exploração, à frente das quais também se encontram modelarissimas figuras de autenticos profissionais, não podia nem pode deixar de ser o que é: proveitosa, útil, disciplinada, metódica e progressiva – para o que também concorre o denodado e leal esforço de todo o outro pessoal, que no Vale do Vouga exerce exemplarmente a sua actividade.

UMA VIAGEM A PARIS

INDICAÇÕES DO MAIOR INTERESSE PARA OS TURISTAS

É preciso contar em Paris sempre com os «pourboires», que regulam 10 % da despesa que se faz nos hoteis, restaurantes, taxis; nos cafés, a percentagem é mais elevada, porque as despesas são pequenas. Nos teatros é preciso contar com diversas entidades, que pedem diversas importâncias a que se julgam *com direito*, as damas do vestiário, que são duas o dos homens e o dos mulheres, a arrumadora depois do que vem a menina dos programas, das flores, dos chocolates, etc.

Recomenda-se portanto a conveniência de trazer sempre dinheiro trocado em francos, o que se consegue comprando de manhã o jornal e dando sempre bilhetes para trocar em toda a parte, porque geralmente os que recebem o pourboire não tem nem dão trocos,

Recomenda-se não fazer perguntas senão a polícias, carteiros ou indivíduos fardados, porque de outra forma, ou ninguém sabe, ou não estão para massadas, ou ensinam mal, por interesse ou por brincadeira.

Nas visitas aos monumentos, tomar em consideração que *à segunda-feira estão fechados* e toda a cautela com os que se inculcam como cicerones, ou se agregam senão os chamarem, porque uns não sabem nada e outros por se terem agregado julgam-se no direito de exigir que lhes paguem.

Depois das 8 da noite em Paris só se come caro; ahí pelas 8 ou 9 horas fecham todos os restaurantes económicos, porque o parisiense deita-se cedo e quem anda na rua fóra de horas é para divertir-se e pôde pagar. Os teatros fecham à meia noite e o metrô creio que a essa hora ou pouco mais.

I. — Chegada

PARIS. — Ao chegar à estação do Quai d'Orsay, ha duas soluções: ou deixar ficar as malas na consigne da estação para ficar com os movimentos mais livres para a escolha de hotel, ou leva-las. Sendo mais de uma pessoa, una tomará conta delas, enquanto a outra se ocupa do alojamento.

Em qualquer dos casos, tomar um taxi para o Boulevard Montmartre, Passage Jouffroy.

Chegados à Passage Jouffroy, podem ali ficar as malas à entrada da Passage enquanto se trata do hotel.

Ao fundo da Passage Jouffroy ha um hotel, o Hotel des Familles, decente e económico. Na mesma Passage ha outros. Em frente, na Passage das Panoramas, também ha. Finalmente, sahindo da Passage Jouffroy, subindo o Boulevard sobre a esquerda, dobrando à primeira rua à esquerda e depois a primeira esquina à direita, na Cité Bergère, ha diversos hoteis, entre êles o Hotel Central, bastante económico.

No hotel, como aliás é de costume em França, deve tratar-se sobre a base de quarto sómente, para não se ficar obrigado a vir tomar as refeições ao hotel, ou paga-las quando se tem de almoçar ou jantar fóra. Pôde quando muito tomar-se o compromisso de vir algumas vezes tomar as refeições ao hotel. O preço deve portanto ser feito só para quarto.

II. — Refeições

Ha em Paris no centro da cidade restaurantes a preços muito económicos, tendo os de preço fixo, que se devem sempre preferir para evitar surpresas, os preços afixados no exterior. Podem dar-se para tipo:

Na Passage Jouffroy, o Diner de Paris, um dos mais económicos — devendo haver um critério especial na escolha dos pratos (porque são sempre à escolha) para ficar bem servido.

No Boulevard Montmartre, à direita quando se sae da Passage Jouffroy, a Taverne Mazarin, onde se come bem, já um pouco mais caro. (Não confundir com o Restaurante Madrid, paredes meias, que é mais caro).

No Boulevard Poissónière, seguimento do Boulevard

Montmartre, à esquerda quando se sae Passage Jouffroy, o Restaurante Gardes, muito económico.

Para o primeiro almoço, recomendam-se as Crêmeries ou os Cafés Biard, dos quais ha um no extremo do Boulevard des Italiens, lado direito quando se desce. São mais económicos.

A hora do almoço em Paris é ao meio dia e a hora de jantar as 6 ou 7 horas. Fóra de horas, só se come caro, porque os restaurantes de preço fixo só servem ás horas habituais. Sendo possível deve-se estar um pouco antes do meio dia, porque á hora do almoço a afluencia é muita e corre-se o risco de ter de esperar, o que é muito corrente em Paris.

Primeiro contacto com a Ville Lumière

Chegando-se a Paris de (manhã), entre arranjar hotel, arrumar malas, fazer toilette e apreciar um pouco o aspecto da cidade leva-se a manhã toda.

Depois da almoço tornando para ponto de partida o cruzamento das Boulevards Montmartre, Italiens e Haussmann, — um pouco abaixo, sobre a direita, da Passage Jouffroy que tomamos como ponto de referencia segue-se a pé por este ultimo boulevard, o Haussmann, descendo-o todo até á Rua Tronchet, que ele cruza ao fundo sobre a esquerda. A rua Tronchet leva-nos á Praça de Madeleine, onde ha a igreja da Madeleine, digna de visita.

Na Praça da Madeleine toma-se um autobus, da linha Madeleine Bastille, que ali fazem ponto de partida. Escolhe-se um carro que esteja completamente vazio, escolhendo os lugares do lado esquerdo do andamento do carro. Bilhete para o terminus, Bastille.

Neste autobus vai-se vendo o Boulevard des Capucines, notando do lado esquerdo o Grand Hotel, Praça da Opera (do lado esquerdo o Teatro da Opera), o Boulevard des Italiens, (do lado direito o Crédit Lyonnais e do esquerdo diversos bancos) o Boulevard Montmartre, que já conhecemos, o Boulevard Poissónière (do lado esquerdo o edifício do Matin), o Boulevard St. Denis e de St. Martin (do lado esquerdo as antigas portas, de quando este boulevard era a circunvalação da cidade), a Praça da Republica (ao centro o monumento da Republica) e seguindo até á Praça da Bastille nota-se ao centro o monumento comemorativo da tomada da Bastilha.

Nesta praça toma-se o carro eléctrico para o Louvre.

Direcção Louvre

Cabe aqui explicar que em todas as paragens ha logar garantido para todos os passageiros. Em cada uma ha uns postes onde estão pregadas umas senhas numeradas. Achado o poste relativo á linha que se quer tomar, arrancam-se tantas senhas quantas as pessoas que embarcam e espera-se pelo o carro. Quando este chega o conductor vai chamando os numeros e cada um entra na sua altura.

Quando são duas ou mais pessoas juntas, é conveniente perguntar ao conductor se ha logar para todos. Se não houver espera-se pelo carro seguinte, e como então se tem os números mais baixos, é-se o primeiro a avançar, mesmo antes que o conductor pergunta os numeros. É conveniente perguntar também ao conductor se o carro segue na direção que desejamos, pois não se conhecendo a topografia da cidade, poderia dar-se o caso de se tomar o carro na direção contraria.

Ao chegar á Praça do Louvre, apreciar a igreja de St. Germain l'Auxerrois, interessante de visitar por muito antiga e em frente o edifício do Louvre, construído para residência real. Rodeia-se o edifício pelo lado esquerdo, entrando-se pela porta do cais para a Esplanada.

Nesta ha a apreciar a perspectiva que se disfruta enfiando o Arco do Carroussel pelo Arco de Triunfo, que se avista ao longe. Sae-se pela porta ou arco, que dá saída para a Praça do Palais Royal.

Aqui aprecia-se, ao lado direito, os Grandes Armazens do Louvre, em frente o Palais Royal, outra antiga residencia real, de que se vislumbram os jardins, e ao lado esquerdo deste o Teatro da Comédie Française.

Nesta altura toma-se, pelo mesmo processo acima citado o autobus na direção *Gare St. Lazare*, que segue pela Avenida da Ópera até à Praça da Ópera, que já conhecemos. Descendo nesta, toma-se à esquerda pela Rue de la Paix, Praça Vendôme e Rue Castiglione, tornejando ao fim desta, pela esquerda para a Rue de Rivoli. Em frente, o Jardim das Tulherias, que se visita, saíndo pela porta ocidental, para a Praça da Concordia.

Na praça da Concordia aprecia-se a perspectiva do Palais Bourbon fazendo face à Igreja da Madeleine, o obelisco central, vindo do Egito e as estatuas laterais. Depois, ou a pé, ou de taxi, porque aqui os autobus não servem para o nosso designio, toma-se pela Avenida dos Campos Elíseos.

O taxi pode-se tomar para o Bosque de Boulogne, e sendo assim sobe-se a Avenida até à Praça da Etoile, onde desembocam quatorze avenidas e onde se aprecia o arco de Triunfo, segue-se uma volta até à Cascade. À volta desta, ou se desce no Pavillon Madrid para tomar refrescos, ou se volta no mesmo taxi, ficando-se na Praça da Etoile e visita-se então o tumulo do soldado desconhecido. No primeiro caso toma-se um novo taxi.

Na Praça da Etoile toma-se o autobus na direção *Place Voltaire*, que vem passar no nosso ponto de partida: Boulevard Montmartre.

Devem ser então horas de jantar, antes do qual se pode tomar um aperitivo na terrase de um café.

Antes ou depois de jantar, pode-se visitar o Museu Grévin, figuras de cera, no Boulevard Montmartre, mesmo ao lado da Passage Jouffroy.

Se não se quizerem utilizar os autobus, podem-se ir tomando taxis, indicando aos chauffeurs:

I — Les Grands Boulevards, Republique, Bastille, Louvre.
II — Place de l'Opéra.

III — Bois de Boulogne, jusqu'à la Cascade.

IV — Place de l'Etoile.

V — Boulevard Montmartre, tomando-os sucessivamente nos pontos indicados para tomar o autobus.

Com o movimento que agora ha no centro de Paris é mais vantajoso andar de autobus ou carro electrico.

(Continua)

Da *Revista Insular e de Turismo*

Carlos d'Ornellas

Encontra-se na capital espanhola o nosso querido director, Sr. Carlos d'Ornellas, representando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, junto do XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.

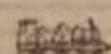
Que regresse em breve, e seja bem-vindo a esta casa, aonde gosa do alto prestígio e da merecida consideração entre todos os que tem a suprema ventura de o contar no numero das figuras mais prestígiosas, e a honra do seu cativante convívio e ilustrada direcção.



Engenheiro Vasconcelos Correia

Encontra-se gravemente enferma, em Madrid, inspirando o seu estado sérios cuidados, a virtuosa esposa deste ilustre engenheiro, distinto vice-presidente da Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A *Gazeta* faz ardentes votos pelo pronto restabelecimento da ilustre doente.



SILVA VIANA

Partiu no dia 12 do corrente para Paris, afim de assistir á assembléa geral dos obrigacionistas da Beira Alta, que se realizou naquela cidade, ontem, o Sr. Luiz Ferreira da Silva Viana, ilustre Administrador-Delegado, demissionário, daquela Companhia

Trefileries et Lamoins 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



TELEFUNKEN 40

O vencedor eleito por mais de 70.000 amadores

1.º — Porque é um receptor de superior tonalidade.

2.º — Porque a sua simples manobra e excepcional selectividade não se fazem em prejuízo da pureza de som. Não é preciso procurar, apenas basta ajustar com o seleccionador de estações.

3.º — Porque o Telefunken 40 satisfaz completamente o gosto do amador mais exigente.

4.º — Porque é ADAPTAVEL A TODAS AS VOLTAGENS DA REDE DE ILUMINAÇÃO.

5.º — Porque é a melhor aquisição, tanto no que respeita a preço, como rendimento e pureza do som.

Custa apenas

Escudos 3.000\$00 para corrente, continua ou alterna.

Escudos 2.100\$00 para bateria incluindo lampadas.

Em ligação com o alto-falante de concerto.

«Arcophon 5» — que custa Escudos 420\$00.

Ou com «Arcophon 5» — que custa Escudos 650\$00.



TELEFUNKEN

a mais antiga experiência
a mais moderna construção

AEG

SOCIEDADE LUZITANA DE ELECTRICIDADE

LISBOA — R. dos Fanqueiros, 12-16

PORTO — R. Sá da Bandeira, 209-215

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a África Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mês para os portos d'África Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mês para todos os portos da África Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para África, unicamente para carga, sempre que as circunstâncias o exigam.

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 .	CHINDE	1382 .
LOURENÇO MARQUES	6355 .	MANICA	1116 .
MOÇAMBIQUE	5771 .	BOLAMA	985 .
AFRICA	5491 .	IBO	884 .
PEDRO GOMES	5471 .	AMBRIZ	858 .

N. B. — Os últimos 6 vapores são empregados no serviço de cabotagem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CARO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6850 .	CONGO	5080 .

ANVERS, Eiffe & Cie., 10, Quasi V, Dyck,

HAMBURGO, E Th, Lind, 39, Alsterdamm Europahaus

ROTTERDAM, H, Van Krieken & C°., P. O. B. 653.

Rebocadores no Tejo: — TEJO, DJURO, e CABINDA,

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorífico, luz eléctrica, excelentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rápidas e comodas

LISBOA, Rua do Comércio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfândega, 34

Telefones: — Lisboa. P. B. X., Central 2365 a Central 2370.

Escriptorios da Companhia: