

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

R E V I S T A Q U I N Z E N A L

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54—Madrid

S U M A R I O:

Suas Magestades os Reis de Hespanha. — XI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. — Caminhos de Ferro Espanho's. — Carlos d'Ornelas. — Orfanato para filhos de ferroviarios. — Nos Caminhos de Ferro, por JOSÉ DE ALMEIDA JUNIOR. — Ha quarenta anos. — O 48.º anniversario do Jardim Zoologico. — A Industria Alemã. — Linhas Aéreas Maritimas e Terrestres, por A. J. — Conselheiro Fernando de Souza. — Uma viagem a Paris. — Brazil Ferro-Carril. — Vale do Vouga. — Delegados Portugueses ao XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

SUAS Magestades OS REIS DE HESPAÑHA



HONRA-SE a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* inserindo, na sua primeira coluna, os retratos dos Reis de Hespanha que, presidindo aos destinos da gloriosa nação irmã, teem sabido conquistar as maiores simpatias do povo hespanhol.

Afonso XIII, pelo conhecimento que tem de todos os assuntos que mais interessam á Hespanha e pela energia com que procura manter o prestigio da realza é, sem duvida um grande Rei.

Pelo sentimento, pelo carinho com que serve as tradições da Hespanha e as vive e pelo interesse com que se aproxima das classes baixas para apreender as suas necessidades e aspirações e procurar satisfazê-las, Afonso XIII é um grande hespanhol, o primeiro dos hespanhoes tendo conquistado com o coração o primado da cidadania de sua terra.

O Rei de Hespanha foi de extrema amabilidade para com os membros do XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que honrou de varias maneiras.

Se outras razões não houvesse essa bastaria para a singela homenagem que assim prestamos a Suas Magestades o Rei Afonso XIII e a Rainha Victoria.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

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 atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

AS FESTAS REALISADAS EM HOMENAGEM AOS MEMBROS DO

XI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

PUZERAM EM RELEVO A GENTILEZA DA HOSPITALIDADE HESPAÑHOLA



O XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro realizado em Hespanha, além de ter resultado notável, pelo numero e categoria dos representantes de todas as nações do mundo que ali acorreram e pela importancia dos problemas tecnicos debatidos no Congresso com uma competencia marcada, poz mais uma vez em honrosissimo relevo a gentileza caracteristica da raça irmã nos primores da sua hospitalidade.

Vamos dar a seguir o resumo dos actos officiais realizados em honra dos Congressistas.

Dia 5 de Maio

Sua Magestade o Rei D. Afonso XIII teve a amabilidade, para as nações que se achavam representadas no Congresso, de receber alguns dos seus delegados no gabinete do sr. Gaytan de Ayala depois da sessão inaugural. D. Afonso XIII perguntou ás personalidades illustres com quem falou, detalhes do progresso ferroviario nos seus respectivos paizes, manifestando grande satisfação ao constatar o desenvolvimento incessante das redes ferroviarias em todo o mundo.

Dia 6 de Maio

A' tarde a Camara Municipal de Madrid, consciente da significação universal de ter sido escolhida a Capital de Hespanha para lugar da reunião tão importante, quiz responder á honra que lhe era dispensada organisando em homenagem aos congressistas e delegados estrangeiros uma festa no Parque do Retiro, nos antigos jardins e terrenos de caça da cõrte.

Os convidados entraram no grande parque madrilenno pela porta de Hernani, onde foram recebidos pelo alcaide, sr. Marquez de Hoyos e pelo presidente do Congresso sr. Gaytan de Ayala acompa-

nhados por varios membros da Comissão Local de Organização.

A Banda Municipal deu um interessante concerto em que interpretou as peças mais escolhidas do seu repertorio com que tanto exito tem alcançado nas suas recentes visitas a varios paizes.

Em um dos passeios, tinha-se disposto um bufete onde os congressistas foram convidados a merendar.

Todos os assistentes saíram encantados com o acolhimento que lhes dispensara a corporação representativa da cidade de Madrid.

Na noite do mesmo dia 6, em Jai-Alai jogou-se a pelota vasca para assistencia exclusiva dos participantes no Congresso, sendo as senhoras obsequiadas com flores trazidas expressamente de Valencia.

Jogaram-se duas partidas: uma a *cesta* e outra a *pala* e no intervalo executaram-se numeros interessantes de canto e baile aragoneses.

Dia 7 de Maio

A's 4,20 da tarde saíram da estação do Meio-Dia (M. Z. A.) dois comboios especiais com os Congressistas que, convidados pela Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alicante, iam visitar as oficinas de Via e Obras e Armazens Gerais que acitada Companhia possui em Villaverde Bajo, pequena povoação a 7 quilometros de Madrid.

Do conjunto desses armazens e oficinas destaca-se o depósito de agua em forma de copo que prendem vivamente a atenção dos congressistas.

O depósito tem uma capacidade de 107 metros cubicos na parte superior e 170 metros cubicos no compartimento estabilizador, utilizando-se actualmente o seu conteudo como reserva, pois o serviço de aguas chega já directamente a todas as dependencias.



Ex.^{mo} Sr. D. Leopoldo Matos (Ministro do Fomento)



Mr. E. Foulon (Presidente da Comissão Permanente)

Nos armazens de ferro, artisticamente dispostos por elementos da Companhia foi instalada a sala de comer onde foi servida uma merenda, no fim da qual o sr. Fowler, secretario geral inglez, fez uso da palavra para agradecer á Companhia e brindar pelos seus elementos dirigentes nas pessoas dos srs. Mendizábal e Arrillaga. Este respondeu ao ilustre tecnico inglez manifestando o seu sentimento por o sr. Marquez de Argentera não poder estar ali, por motivo de doença, tendo-o encarregado de saudar os congressistas e de expressar a todos os presentes a sua gratidão por terem dado á Companhia a honra de aceitar o convite que ela lhes fez.

Ambos os oradores foram muito aplaudidos. Como recordação distribuíram-se pequenos copos de bronze, fabricados nas oficinas, reprodução do depósito a que acima se faz referencia. As senhoras foram obsequiadas com lindos ramos de flores.

*

Outro grupo de Congressistas foi no mesmo dia visitar as oficinas e *cocheiras* da Companhia Madrilena de Tranvias, sendo também recebidos pelo pessoal directivo e auxiliar que dispensou todas as atenções aos congressistas que foram obsequiados com uma magnifica merenda.

Dia 8 de Maio

Ao meio dia realizou-se a inauguração do Colegio para filhos de empregados e operarios dos caminhos de Ferro de Hespanha situado na *Dehesa de la Villa* já em terrenos da cidade Universitaria. Assistiram o Rei, o Chefe do Governo, os ministros do Fomento e do Trabalho, o director geral do Ministerio do Trabalho, o marquez de Urquijo e outras personalidades alem da Junfa de Administração do Colegio.

O Rei foi recebido por todos os membros do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro. No salão de actos o presidente do Colegio de Orfãos sr. Tejada proferiu um discurso agradecendo ao Rei e aos membros do Congresso a sua presença e historiando o trabalho realizado pela Associação em favor dos seus associados.

O Chefe do Governo, em nome do Rei, felicitou os dirigentes do Colegio pela sua obra, felicitando-os também em nome do Governo. Prometeu o apoio do Governo para que a obra empreendida prossiga de maneira que os filhos destas classes modestas adquiram a necessaria cultura, base da prosperidade de todos os povos.

O Rei assinou um album e seguidamente visitou todas as instalações e fez grandes elogios delas e da situação do Colegio do qual se contempla um panorama magnifico.

Depois serviu-se um *lunch*.

*

Com a assistencia dos Reis, das Infantas D. Beatriz e D. Cristina e do Infante D. Jaime, realizou-se á noite, no Teatro Metropolitano, o concerto de mu-



Palacio do Senado no dia da abertura do XI Congresso

sica e *folklore* hespanhol, dirigido pelos maestros Pérez Casas e Benedito e interpretado pela Orquestra Filarmonica e pela Massa Coral Madrilena.

O teatro apresentava um aspecto brilhantissimo, assistindo ao espectáculo quasi todos os delegados estrangeiros e suas familias.

No final do concerto, na sala de festas do teatro, que se encontrava artisticamente ornamentada com grinaldas de flores e mantões de Manila realisou-se uma festa em que um *quadro* flamengo fez diversas demonstrações de danças e canções típicas andaluzas e uma *pareja* de bailarinos interpretou diferentes bailes modernos. A seguir organisou-se um animado baile que se pro'ongou até ás 3 da madrugada* sendo os assistentes obsequiados com *sandwiches e champagne*.

Dia 9 de Maio

A's 9 da noite efectuou-se o banquete oferecido aos congressistas pela comissão local.

Ao *toast* o sr. Gaytan de Ayala pronunciou o seguinte discurso:

E' gratissimo para nós encontrar neste banquete que a Comissão Local tem a honra de vos oferecer, uma tão brilhante representação da tecnica ferroviaria, constituida pelos mais eminentes especialistas do mundo inteiro que, patenteando as suas simpatias por Hespanha, acorreram a Madrid em grande numero acompanhados de distintas senhoras de suas familias, ás quais de modo especial agradecemos a visita e rendemos homenagem de profundo respeito. Que lhes seja particularmente grata a sua estada entre nós.

O illustre presidente da Comissão Permanente, Mr. Foulon, disse-nos, no seu belo discurso do Senado, quão rapidamente tinha progredido e se havia difundido a nossa Associação á qual já aderiram 42 Governos e 230 Administrações ferroviarias que exploram 620.000 quilometros de linhas.

Tão rapida difusão é prova bem eloquente do universal interesse com que foram acolhidos os seus objectivos a sua acertada organização e a eficacia dos seus trabalhos.

A iniciativa da sua criação partiu da Belgica, dessa admiravel nação tão pequena na escassa extensão do seu territorio como grande pelas virtudes dos seus habitantes, pela sua industria



D. José Maria Tejada, presidente do Colegio

e pelo seu comercio e pelo seu progresso moral e material que a colocam entre as nações que mais contribuem para a cultura universal.

Em Bruxelas tem a sua séde a Comissão Permanente, alma da Associação e que, com a sua actividade, com a sua organização perfeita e sob a intelligente direcção de esclarecidos consocios, presididos pelo illustre Mr. Foulon, impulsionam a prosperidade da nossa associação.

Se, pois, devemos principalmente á Belgica essa iniciativa e a fruição de consideraveis beneficios, assim como as agradaveis horas em que periodicamente nos reunimos nas diversas capitais, proporcionando-nos ocasiões de estabelecer e estreitar



Presidencia do banquete oferecido por a Comissão Local

vínculos de fraternidade e de affecto, justo é que á Belgica rendamos a homenagem da nossa gratidão. Representais todas as nações do mundo. Viestes a Hespanha honrando-a, para unir os vossos esforços numa obra de cultura e de paz. Convido-vos a levantar as vossas taças em honra das famílias reinantes, dos chefes de estado, dos governos de todas as nações, das companhias ferroviarias que teem aqui tão brilhantes delegações e pela prosperidade e engrandecimento da Associação.

Mr. Foulon, presidente da Associação Internacional, dirige a seguir aos congressistas as seguintes palavras:

Com grande emoção escutámos o discurso do

que cruzou os mares e que levou a remotas terras os beneficios da civilização.

Tanto na pintura como na arquitetura tem a Hespanha tesouros artisticos que dão uma reputação mundial.

Sob um ceu radiante, reúne num conjunto harmonioso grupos autoctonos que conservaram o pitoresco dos seus trajes e dos seus costumes, o que acrescenta um novo encanto ao que sentem os estrangeiros que percorrem este maravilhoso paiz. Todos levaremos da nossa visita recordações inolvidaveis.

O Congresso está em pleno apogeo e tudo permite augurar-lhe um exito completo.

As questões de maior importancia teem sido discutidas por sabios especialistas que trazem a sua experiencia, para aquisição de novos ensinamentos e fonte de novos progressos.

Todos os dias se introduzem inovações nos meios de transporte, cuja influencia é preponderante nas relações mundiais e na situação economica das nações.

O desenvolvimento prodigioso dos meios de transporte automovel e a crescente extensão da organização dos transportes aereos atraem a atenção das administrações ferroviarias tendendo todos os seus esforços a combinar a sua acção propria com estes novos meios, tendo em vista, sobretudo, o interesse geral.

A fim de seguir mais de perto as evoluções dos meios de transporte e na tecnica dos caminhos de ferro a Comissão permanente proporá ao Congresso diminuir o intervalo entre as sessões, fixando-o em três anos.

Deste modo teremos pela nossa documentação e pela nossa troca de impressões tão instructivas um contacto mais constante e mais estreito do que, indubitavelmente, teremos que felicitar-nos.

Quero dizer, mais uma vez, quanto todos os delegados ficaram agradecidos pela parte que Sua Magestade o Rei se dignou tomar no Congresso e pela grande honra que nos fez presidindo á nossa sessão inaugural. Tão alta atenção ficará entre as melhores recordações da Associação.

Nesta reunião, de tão franca cordealidade, devo agradecer colorosamente ao governo hespanhol e ás grandes companhias de caminhos de ferro por nos terem recebido com tão altas provas de amizade.



Os congressistas no Metropolitano Afonso XIII

ilustre presidente da sessão D. Gaytan de Ayala, ao qual expressou em elevados e amaveis termos os sentimentos de simpatia e estima com que nos acolheu a Hespanha.

Em nome de todos lhe exprimo o meu mais profundo agradecimento. A nossa Associação aceitou com o mais vivo interesse o oferecimento do governo hespanhol para que se realisasse a XI sessão na sua bela capital.

O grandioso exito das exposições de Barcelona e Sevilha nas quais quiz participar a maior parte dos governos, demonstrou a vitalidade comercial e industrial de Hespanha ao mesmo tempo que a simpatia de que goza no mundo.

Hoje o grande numero de delegados que, por motivo do XI Congresso desejaram visitar a Hespanha com suas familias, constitue uma nova prova do seu atractivo.

O pavilhão de Hespanha foi um dos primeiros

Saudando-o, com júbilo, apresentamos-lhe os nossos cumprimentos de boas-vindas,

ORFANATO PARA FILHOS DE FERROVIARIOS

CAUSOU a melhor impressão, no seio dos interessados, o artigo que, sobre este assunto, publicámos no último numero da *Gazeta*.

É que é chegada a hora do bom-senso e de se pensar, a sério, no futuro dos desprotegidos, que tantos são, por esse país fóra, os orfãos e os desamparados, esperando o momento risonho de verem surgir, no levante do bem-estar, a luz bemdita e suavizante da instrução e da educação.

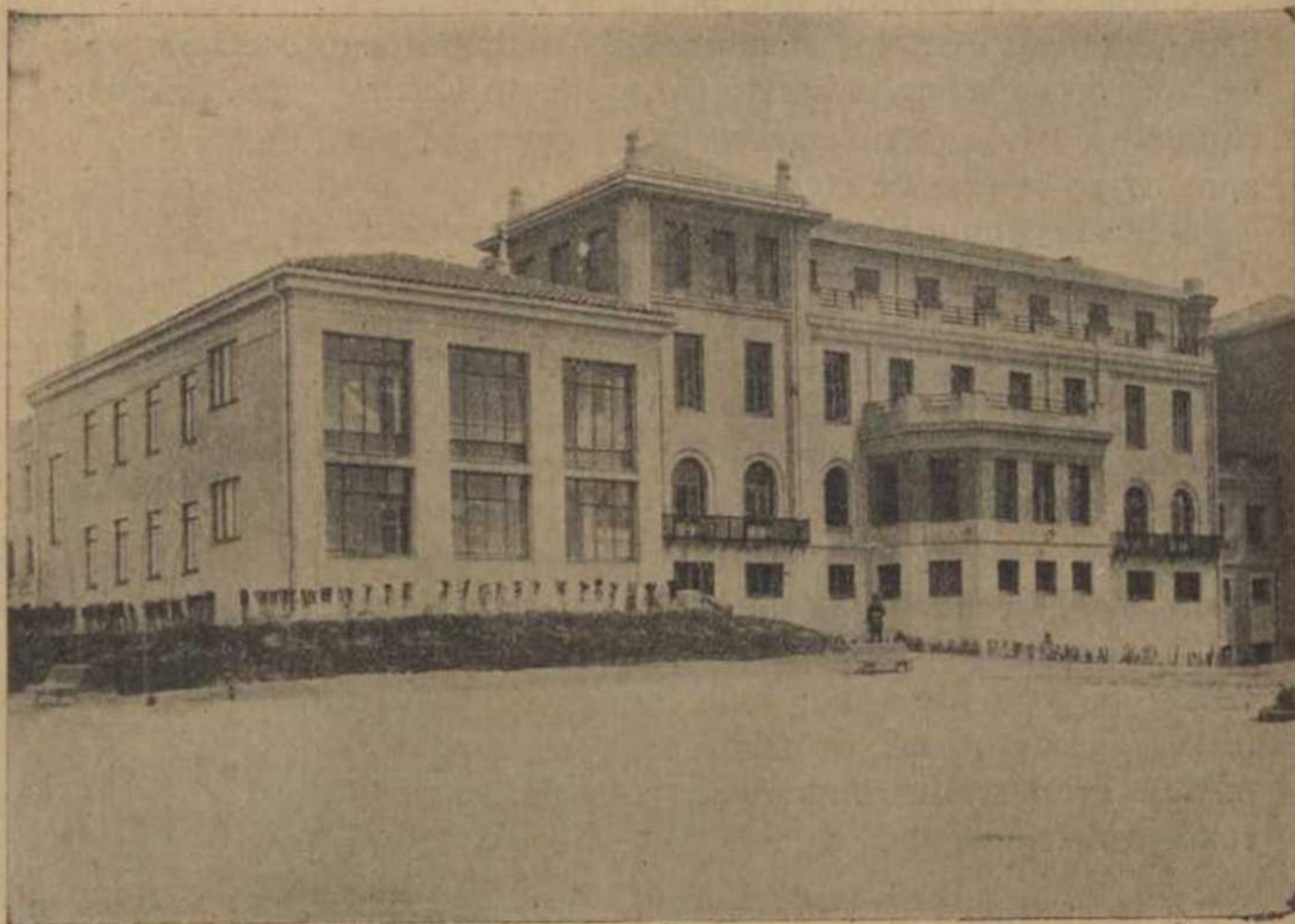
A classe dos trabalhadores de caminhos de ferro é numerosíssima, em Portugal, e não vemos que possam surgir obstáculos e dificuldades invencíveis para a consecução de fim tão humanitário e tão patriótico.

O sentimento da solidariedade colectiva é sempre bem-vindo, mormente quando, como succede com este, se trate de problema de tal transcendência, a que ninguém deve furtar o seu generoso concurso.

O Orfanato, em cuja grandiosa ideia estão postos, neste momento, tantos olhos anciosos de crianças sedentas de salutar auxilio, não póde nem dever ficar só em projectos e em esperanças mais ou menos fagueiras, para honra de uma classe tão prestimosa e de uma Comissão iniciadora tão esforçada.

O pão do espirito vale, em certas etapas da vida dos povos, ás vezes muito mais do que o próprio pão do estômago. Da educação moral e profissional das nações, da sua instrução e aperfeiçoamento organico, depende, sempre, a maior soma de felicidade, que traz, consigo, o valor real da sua independencia e do seu engrandecimento colectivo.

Proteger os famintos, os que vivem em perigosa promiscuidade com a miséria e com o vicio, com a fome e com o Mal, é uma obra de puro cristianismo. Aurora boreal e luminosa que disposta no horizonte abençoado da formação de caracteres, luz aurifulgente que afaga os sem carinhos e sem lar, o Orfanato será, tambem, o grande alicerce da regeneração dos deserdados, dos que vivem á mercê da sorte, sem um sorriso consolador que retempere uma adolescencia sem brilho, sem conforto; uma



Outro aspecto do Colegio dos Orfãos dos Ferroviarios de Hespanha, inaugurado em Madrid no dia 7 do mês findo e a que fizemos referencia no nosso ultimo numero.

infancia a definhar-se e a sumir-se, lentamente, na escuridão da ignorancia e da impreparação para a luta pela vida.

E de como se comprehende o alto significado da obra em marcha, são testemunho seguro o acolhimento, a simpatia e o carinho com que foi recebida, por toda a parte, a feliz ideia da criação do Orfanato para os filhos dos ferroviarios de todo o país, sem distincção de linhas nem de categorias, pois todos os necessitados, venham de onde vierem, ali encontrarão abrigo e protecção.

Pelo que a *Gazeta* acaba de tornar publico, referente ao Orfanato espanhol, todos ficaram conhecedores da extraordinaria importancia social que envolve uma obra de tamanha grandeza.

Atente-se na soma fabulosa, até agora dispendida, nada menos de treze mil contos da nossa moeda. Haja em vista as dificuldades, contrariedades e desgostos sofridos pelos seus generosos iniciadores, e como os espanhois souberam sobrelevar-se a todos os contratemplos, o que lhes permitiu levarem por diante o seu humanissimo empreendimento.

Com o apoio das companhias, a simpatia dos dirigentes e o auxilio do público, não se nos afigura difficil um completo e satisfatorio exito em tempo mais ou menos próximo.

Não vale, pois, desanimar, que o arrefecimento, em emergencias de tanta magnitude, nesta hora dolorosa de incertezas, seria pactuar com os grandes inimigos que são: a Fome, a Miséria, a Desventura e o Desamparo que é, como quem diz, a tristeza permanente na alma dos innocentes que, no Orfanato, encontrariam um braço amigo e protetor que os encaminhasse para a Virtude e para o Bem.

Nos Caminhos de Ferro

Homens do Passado

Homens do Presente

FEZ há dias 4 anos que desapareceu, da Vida, uma figura das mais interessantes na política, na finança, no commercio, na industria e no ferroviarismo portuguezes.

Alma boa e gentil, o Sr. Tomé José de Barros Queirós pisfrutou, no mundo dos vivos, as mais elevadas posições que a um homem de humilde origem podem ser conferidas, mercê do seu esplendido temperamento de empreendedor e de apaziguador. No alvorecer de uma era de dúvidas e de despetos, em que a sociedade portugueza se debatia em transe dolorosos de emancipação e de progresso, o Sr. Barros Queirós soube impôr-se pelas lidimas qualidades do seu character e da sua inconcussa honestidade, como vivo exemplo de trabalho e de resignação.

As pétalas odorantes do seu lirismo, a sua palavra autorisada e facil, o sol radiante da glória que o envolvia, fizeram dele um justo, um sonhador, um Santo, sempre pronto a aconselhar, a bem fazer, a orientar sob a égide abençoada do seu nome respeitavel.

No seu lar, modelo sacrossanto de virtudes, havia ordem e Amor. Na sua casa commercial, espelho de honra e de sacrificio, não faltou nunca o método que eleva e acredita, a atmosfera sadia que envolve os mais firmes propósitos do integral cumprimento de um dever.

Na política, esquecia esse principio para cuidar, a sério, da Humanidade sofredora, qualquer que fôsse o credo em que militassem os que á sua porta fossem bater. Não albergava o seu peito ressentimentos nem no seu espirito havia discordancias de pensar, desde que se tratasse de acudir a uma necessidade inadiavel, que requeria o seu concurso, a sua generosa intervenção.

Saúde funda é a que sentimos, ao invocar, doloridamente, a sua grande figura de portuguez!

Tendo sucedido, no Conselho de Administração da C. P., á eminentissima figura que foi o Sr. Conselheiro Melo e Sousa, dele herdou e seguiu, com religiosa unção, os mesmos principios alevantados de trabalhador infatigavel, imprimindo aos negócios da Companhia o maior incremento e solicitude, muito embora o primeiro tivesse de defrontar-se com uma atmosfera de rebeliões constantes, que não consentiam prosperidades notaveis na sua administração e o segundo, o Sr. Barros Queirós, houvesse de liquidar essas rebeliões e solucionar os problemas mais salientes de uma hora de luta travada entre os bem-intencionados e os que actuavam sob designios duvidosos e da mais duvidosa transcendencia.

Morreu novo, ha pouco mais de 4 anos, o egrégio cidadão, e não conhecemos ninguém, no meio ferro-viario portuguez, que não chore, sentidamente, a sua inesperada perda.

Felizmente para os caminhos de ferro da C. P., e para a Nação portugueza, encontra-se, hoje, á frente dos destinos d'aqueles, outra grande figura de homem de Bem, que, por

ser honrado e inteligente, é combatido sem resultado apreciavel por certos despeitados que nem ao rasto podem chegar-lhe. Novo ainda, mas predestinado para os maiores empreendimentos que á humanidade é dado conceber, é já uma glória nacional.

Com efeito, o Sr. Dr. Ruy Enes Ulrich, tendo sucedido ao nosso glorioso e saudoso homenagiado, honra nobremente a sua chorada memória, seguindo, em intelligencia e iniciativa, os vastos horizontes que o Sr. Barros Queirós arteviu.

Mas a Morte, inclemente e derrotista, não vê para aquêdo do Túmulo! Os braços da Cruz, clamando justiça divina, chamam, para junto de si, os pobres e os ricos, os gigantes e os pigmeus.

Assim a Morte, sedenta de transformação, não olhando a lágrimas nem a dores, nem á falta que fazia á comunidade, envolveu, ácerca de 4 anos, um homem prestimoso, que fazia falta á sociedade da sua terra, que muito amara e bem-queria.

Lembra-nos, como se fôsse hoje, a última vez que o abraçámos, num quarto desajeitado do *Grande Hotel*, no Gerez. Viajámos juntos. Muito conversámos. Sua illustre e virtuosa esposa, de noite, cansada da viagem, dormitava levemente. O dormir das viagens prolongadas.

Mêses depois, já ele estava minadinho pelo sofrimento, fômos vê-lo ao seu leito de moribundo! Vivamente e tristemente nos impressionou o seu olhar vago, errante, impreciso! Cá fóra, a dois passos do

nosso encontro, a Parca espreitava a melhor oportunidade de dar o seu trágico assalto. E consumou o seu fadário.

O Sr. Barros Queirós foi um grande amigo dos ferrovieiros portuguezes. Relembrando a sua memória querida, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* cumpre o seu dever, apresentando aos vindouros o seu altissimo exemplo de honorabilidade, persistencia e galhardia.

É que um homem de tal valimento, no meio da sociedade do seu país, que só mais tarde o saberá relembrar com fervoroso culto, nunca pôde ser olvidado sem se cometer a suprema heresia de uma grande afronta á sua memória abençoada.

O Sr. Barros Queirós soube impôr-se aos homens do seu tempo como um grande exemplo de abnegação e de civismo, tendo feito, da Honra, um culto e, do sacrificio, um sacerdócio.

Acudia a todos que dele se abeirassem em horas incertas e aflitas. Era assim o seu character gentil e bom, que muitos hão de relembrar com infinita saudade nos momentos criticos e atribulados do seu viver, agora que os tempos são outros e muito diferentes de há anos a esta parte.



Tomé José de Barros Queirós

José de Almeida Júnior.
Antigo Agente de Transmissão

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Junho de 1890)

O Caminho de Ferro de Pilatus

Ainda hoje, passados 40 anos, as notas de viagem de Mendonça e Costa se leem com prazer, tais eram o espirito de observação e a arte literaria que o saudoso fundador da Gazeta punha sempre em tudo o que escrevia. Damos a seguir um trecho que demonstra o que escrevemos.

Um dos maiores arrojos da engenharia moderna é, incontestavelmente, a linha ferrea que, de Alpnachstadt conduz ao alto do monte Pilatus.

Não admira, por isso, que demos á sua descripção toda a attenção que nos merece um trabalho de tal importancia, e a procuremos fazer com a minuciosidade de detalhes de que tomamos apontamentos durante a viagem, completando-a com todos os interessantes esclarecimentos que temos podido obter sobre esta admiravel linha.

O caminho de Pilatus é uma especialidade entre as linhas ferreas de cremalheira, unico até hoje em que, por um novo systema adoptado, se attendeu a todos os melhoramentos mais recentes, e a todas as condições de segurança mais effectivas, como unico é em que as pendentes sejam de uma tão notavel inclinação.

O primeiro caminho de ferro de cremalheira foi o de Indianapolis a Madison, na America, em 1847, seguindo-se-lhe, em 1868, o do monte Washington, e mais tarde os do Righi, na Suissa.

Da existencia d'estes, se originou a ideia de construir o do Pilatus, porque, á vista dos bons resultados da exploração do Righi, tornava-se necessario dotar o monte Pilatus com uma linha que permitisse, aos visitantes da Suissa, admirar-lhe as belezas, sem os obrigar a uma subida em rampa, que só a pé se vencia.

Esta ideia posta em pratica pelos engenheiros, o coronel Locher, e o sr. E. Goyer-Frenier, constitue a assombrosa linha que vamos descrever.

O caminho de ferro começa na estação de Alpnachstadt, a uma altura de 442 metros do nivel do mar, vencendo uma differença de nivel de 1.634 metros, repartida por 4.455 metros de percurso.

A inclinação media é de 36 ‰, sendo as minimas de 19,40 ‰ e 27 ‰ em dois unicos traineis, e a maxima 48 ‰ n'uma grande parte do percurso.

Na subida e na descida tivemos a curiosidade de apontar, de 100 a 100 metros, as notas dos declives e eis o que d'essas notas consta :

Kil. ^{as}	3,550	»	3,300	rampa de	33,30	»
»	3,300	»	3,200	»	19,40	»
»	3,200	»	2,800	»	38,80	»
»	2 800	»	2,400	»	22,20	»
»	2,400	»	2,300	»	41	»
»	2,300	»	2,000	»	47,00	»
»	2,000	»	1,700	»	45	»
»	1,700	»	1,500	»	48	»
»	1,500	»	1,400	»	44	»
»	1,400	»	1,200	»	39	»
»	1,290	»	1,000	»	37	»
»	1,000	»	900	»	45	»
»	900	»	400	»	48	»
»	400	»	300	»	27	»
»	300	»	100	»	36	»

São, portanto 1:800^m em rampa de 48 e 47,550 de 46 e 45,800 entre 44 e 40; e 2:000 e tantos em rampas inferiores.

As partes em curva são muito numerosas, afim de se evitar enormes difficuldades do traçado, e para diminuir um pouco as rampas; a extensão em curva é de 2240 metros, variando o raio entre 80 a 100.

A via é de 80 centímetros.

Os rails e a cremalheira são assentes em travessas de ferro Zorés, de 140 milímetros de altura, e 1,20 de comprimento, fixadas, aas lages de granito, que constituem sobre uma forte superstructura de alvenaria, o leito da via, por meio de valentes escarpulas que entram na alvenaria, sendo as travessas espaçadas de 1,07, salvo nos pontos de junção dos rails ou da cremalheira, em que o afastamento é apenas de 0,24.

A cremalheira é dupla, isto é, formada por duas barras dentadas dispostas a par, na extensão de 3 metros cada uma, o que facilita o menor afastamento dos seus extremos nos pontos de junção, e que é muito importante, vistas as condições de construcção e resistencia da via, e as variações thermometricas.

O primeiro ponto interessante que se encontra á subida, é ravina de Walfort que é vencida por um arco de pedra.

Em baixo, avista-se o bello panorama do lago.

Segue-se a pequena galeria do mesmo nome, e 300 metros depois o tunnel de Spycker.

Em breve, kil.^o 2,350, n'uma rampa de 41 ‰ encontramos a estação de Aensigen, a 1350 metros de altitude, sendo n'este ponto que a linha se bifurca para o cruzamento dos trens. Estamos a meio percurso.

O systema de mudança de linha é especialissimo; não é uma agulha que se abre ou fecha; é toda uma parte da linha, em forma de caranguejo, que se tras-

Kil. ^{as}	4,455	a	4,400	rampa de	37	‰
»	4,400	»	4,300	»	48	»
»	4,300	»	4,000	»	42	»
»	4,000	»	3,700	»	40,50	»
»	3,700	»	3,550	»	46	»

lada a um ou outro lado, segundo o sentido em que o trem deve passar.

Mais 300 metros depois, ao kil.^o 2.500, o pequeno comboio atravessa uma camada de nuvens, apparecendo como por encanto o alto de Etzel, claro e limpo, e caminhando para elle em pronunciada curva á esquerda, o restante da linha que vamos percorrer — a parte mais inclinada, e tambem a mais accidentada, atravessando quatro tunneis seguidos em curvas apertadas de 80 metros e mais.

Quando as nuvens que nos estão inferiores se afastam, o panorama é immenso, pasmoso, encantador, alcançando a vista a cordilheira dos Alpes, desde Appenzell até o Oberland Bernois.

O viajante imagina-se suspenso em balão; a sensação é extraordinaria, hesitando-se em banir do nosso espirito uma ideia de susto que nos assalta, ao vermo-nos sobre tão grandes precipícios.

Mas a estupefacção pelos horisontes que admiramos d'aquelle ponto tudo faz esquecer.

Ao descriptivo interessante das paizagens, das belezas de toda a especie que ia encontrando pelo mundo no seu infatigavel deambular, juntava sempre Mendonça e Costa alguma coisa de inédito em materia de tecnica, colhido pelo seu espirito de observador cultissimo, como, por exemplo, aquella nota dos declives.

Este o segredo do prazer com que 40 onos passados, os seus escritos, são lidos ainda.

Protestos contra a Inglaterra

A Gazeta que havia manifestado patrioticamente o seu protesto contra o ultimatum continuara a dar publicidade aos varios aspectos desse protesto.

Eis o que, a tal respeito, a Gazeta dizia no seu numero de 1 de Junho de 1890:

Só agora recebemos o «Protesto da Associação Commercial de Logistas de Lisboa, dirigido ao commercio portuguez, contra o insolito ultimatum que o governo de Inglaterra enviou ao de Portugal em 11 de janeiro de 1890».

E' um bello documento, vigorosamente escripto; e em que vibra em toda a intensidade entusiastica, esse nobilissimo sentimento de patriotismo que assaltou ainda ha pouco todos os corações portuguezes, quando a insidiosa prepotencia d'uma nação traiçoeira nos esbofeteou cobardemente á face do mundo civilisado.

N'este patriotico protesto, cujo envio muito agradecemos, a Associação dos Logistas pede ao commercio portuguez que não mais faça encommendas de qualquer artigo inglez deixando as casas não importadoras de comprar fazendas ás importadoras que recebam fazendas inglezas, que as mercadorias a receber não sejam transportadas por navios inglezes, nem os seguros sejam effectuados em companhias inglezas, etc., etc.

Infelizmente — e com grande magua o confessamos — acabando de ler este manifesto de justa e patriótica indignação, encontramos no nosso collega o *Diario de Noticias* a seguinte significativa local:

«De Londres e Liverpool chegaram avultados carregamentos de varios generos e mercadorias pelos vapores *Gibraltar* e *Minho*.

Este trouxe 2:262 volumes, entre os quaes, 355 barris com manteiga.»

E assim continua tudo. Triste, profundamente triste! nada mais!

Sim; o que aconteceu com o protesto de Portugal contra o ultimatum inglez foi triste mas forçoso nos é reconhecer que esse desfecho estava no campo da previsão logica. Acontece sempre assim quando uma nação fraca se aixeve a protestar contra a prepotencia duma nação forte.



O 48.^o aniversario do Jardim Zoologico

Homenagem ao Sr. Antonio Loureiro

Solenizando o 48.^o aniversario da fundação do Jardim Zoologico, reuniram-se, na sua séde administrativa, os seus corpos gerentes e algumas das pessoas que mais de perto acompanham a sua acção, para ser feita a entrega solene das insignias da ordem da Instrução Publica com que o Governo agraciou o Sr. Antonio Loureiro, prestimoso funcionario que ao Jardim presta ha 44 anos os seus relevantissimos serviços.

A entrega das insignias foi feita pelo presidente da Assembleia Geral, Sr. Conselheiro Rodrigo Afonso Pequito, que enalteceu os serviços de Antonio Loureiro.

Seguiram-se no uso da palavra os Srs. coronel Ramos da Costa; presidente da direcção, Manuel Emidio da Silva; administrador-delegado, conselheiro Ernesto Driesel Schroeter; presidente do conselho fiscal, Dr. Fernando Emidio da Silva; pelos amigos do Jardim e general Pellen, director tecnico.

Todos puzeram em relevo as qualidades de intelligencia, dedicação e character do Sr. Antonio Loureiro, o qual agradeceu comovidamente a manifestação de que era alvo, salientando a acção prestimosa e desinteressada das direcções do Jardim.

A' cerimonia assistiram, além das pessoas que usaram da palavra, os Srs. conselheiro Gomes de Sousa, Dr. Alfredo da Cunha, Coronel Baptista Coelho, capitão de mar e guerra Carceres Fronteira, Adriano Julio Coelho, coronel Ferreira Madril, Telmo Bandeira, José Jacinto Parreira, Joaquim do Rego Fronteira, Abraão Bensaude, Raul Lino, Dr. Cisneiros Ferreira, etc.

Aderiram á manifestação, entre outros, os Srs. Conselheiro Sousa Monteiro, presidente do Supremo Tribunal de Justiça, Armando Fernandes Coelho, Simões Margiochi, Dr. Serrão Moura, Silva Gouveia, Tavares de Carvalho, etc.

Durante a cerimonia estiveram presentes os empregados do Jardim que aclamaram entusiasticamente o seu chefe.

A INDÚSTRIA ALEMÃ

PREPARA-SE PARA A II CONFERÊNCIA MUNDIAL DE ENERGIA

A Direcção da II Conferencia de Energia está trabalhando activamente para proporcionar, aos milhares de assistentes que de todo o mundo lá acorrerão, as mais desenvolvidas demonstrações, teóricas e praticas, do que é a industria eléctrica, pon-do-os em contato, durante a Conferencia a realizar em Berlim, com as obras e os feitos mais notaveis que á electricidade respeitam.

Os congressistas serão conduzidos por especialistas na matéria, dividindo-se as visitas em sete itinerarios diferentes, que abrangerão duzentas instalações industriais das mais notaveis espalhadas por vários e aprasiveis pontos da Alemanha.

Com efeito em Berlim e arredores existem enormes instalações da indústria eléctrica, concentradas nas maiores oficinas de construções mecânicas, centrais eléctricas, instalação de reservatórios para vapor Ruths, fabricas de gaz e importantes institutos scientificos.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães organizará uma exposição interessantissima, mostrará, entre outras, as suas notaveis instalações de *redresseurs*, por meio das quais é fornecida a corrente ás linhas ferroviárias electrificadas, e que é, no seu género, a maior instalação de todo o mundo.

Visitar-se-há tambem, ao sul de Berlim, uma série de interessantes minas de lenhite, com suas gigantescas centrais eléctricas, construidas no mesmo local, indo os congressistas, de seguida, em excursão a Potsdam, Nouveau Palais, ao castelo de Sans-Souci e aos lagos de Havel, tudo nos magnificos arredores da capital alemã e a todos os pontos mais notaveis do poderoso império.

Alem disso os congressistas irão tambem á região industrial da Alemanha do Ocidente, passando por Brunschwig, fazendo uma excursão pelo Hazz. Em seguida serão conduzidos ao centro europeu da indústria do ferro e do aço, na bacia do Ruhr e em

Westphalie, onde podem apreciar-se, nas minas de lenhite e de hulha, as primeiras instalações de distribuição de gaz a longo curso e, em Hengstey, a maior central com reservatório para elevação de aguas.

D'ali continuarão por Cologne, sobre o Rhin, onde lhe serão mostrados, entre diversas oficinas da indústria mecânica e química, a nova linha de alta tensão (220/380 KV) para a transmissão de energia para Rhénanie, na Suissa, conjugando-se com estas visitas um passeio agradável, em barco a vapor, pelos arredores de Rudesheim e Wiesbaden, entre as mais belas paisagens do Rhin.

A Alemanha central, Hesse e Bade, constituirão o *terminus* de uma outra viagem de estudo.

Em seguida os congressistas visitarão Kassel com seus magnificos castelos cercados de madeira nos quais se encontra a comporta monumental do Eder.

Outras visitas e excursões de estudo serão proporcionadas aos congressistas, taes como a Frankfurt, Taunus, Saalburg, que existe desde a occupação romana; a central para superpressão em Mannheim; as instalações técnicas municipais de Karlsruhe e Stuttgart, a Baden-Baden e Fribourg em Brisgau passando pela central hidráulica de Schwarzenbach, sobre o Murg e pela Floresta Negra, na qual tambem se verá o Schluchsee Werk, que, com a sua queda de 600 m. é a maior central com reservatório para alta pressão, da Alemanha.

Será facultado egualmente o exame á estação de Vermunt, que é o ponto ao sul da linha para 220/380 K.V. e diferentes fabricas hidráulicas.

Iráo ainda á Baviera, a Rothenburg sobre o Tauber, a Munich, etc., etc.

Todas as viagens serão executadas pela Repartição Oficial das viagens da XI Conferencia Mundial de Energia, criada expressamente para esse efeito, e resultarão interessantissimas sob o ponto de vista scientifico, de instrução e de recreio.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28, Ruede Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9 — LISBOA
Tel. C. 1748

LINHAS AÉRIAS, MARÍTIMAS E TERRESTRES

Não pode ser indiferente a Portugal o considerável avanço que nestes últimos anos se constata, por todo o mundo, nos variados meios de transporte. O estabelecimento de linhas aéreas, que se nota em toda a Europa e nas Américas, deve importar, e a sério, ao estudo das empresas ferroviárias para que a eficiencia das suas comunicações e, conseqüentemente, do seu tráfego, se torne de cada vez mais útil á economia da Nação, e mais frutificante ao emprêgo dos capitais em giro.

Agora mesmo a França estuda, pelo departamento adequão, a melhor maneira de combinar as suas ligações ferroviárias com as da aeronautica, fixando-se as suas atenções na criação, em Cherbourg, como escala transoceanica, para as expedições postais, no sentido das Americas, ao mesmo tempo que não descarta, de acôrdo com a *White Star Line*, a criação de caminhos aeronauticos pela Europa, com paragens em Bourget, Londres, Amsterdam, Cologne e Berlim, Varsovia, Praga, Bucarest, Marselha e Nice, a Paris, etc.

E de como a Camara do Comercio de Cherbourg não descarta o importante problema, está no facto de serem, dentro em pouco, conquistados, ao mar, 50 hectares de área, terreplanagem que será feita com as próprias areias das dragagens, sem ser, portanto, necessario o carretamento de materiais para construir tão vasta planicie, sobre a qual ficará o respectivo grande aeródromo.

Assim, os próprios Caminhos de Ferro do Estado, em França, não descaram o assunto, pensando tambem em adquirir, em Cherbourg, uma área consideravel de terreno para, de mãos dadas com os serviços postaes e aéreos, montarem uma grande linha Cherbourg-Bordeaux-Biarritz.

E em Portugal? Em Portugal, é o que se sabe. Passaram-se anos, dezenas de anos, e o mais que se fez foi... politica de campanário.

Tanto os meios de viação acelerada, como os de condução por via ordinária, chegaram á última miséria.

Estudos, projectos, sonhos côr de rosa, e pouco

mais. O parlamentarismo serviu, ás mil maravilhas, para desacreditar e desagregar. Agora, que os tempos vão de feição para avançar e progredir, que não existe a peia parlamentar nem o empecilho dos corrilhos políticos, importa não descurar certos problemas, de interesse público, e os de transporte, como factor maximo de engradecimento pátrio, deve estar em primeiro plano.

A fâma, aliás justificada, do acôrto e senso pratico do actual sistema de governação pública, entre nós, passou já todas as fronteiras, sendo de notar o incremento que tem tomado o arranjo das velhas estradas e o estudo e construção de estradas novas, assim como o delineamento de uma vasta malha de linhas ferreas.

Com efeito, o plano, que vem de ser aprovado pelo governo, denota muito trabalho, muita persistencia e competencia técnica, mas resta que tamanho esforço não fique de remissa no *Diario do Governo*.

Por seu turno as empresas e companhias ferroviárias, as criadas e as em formação, devem, desde já, ir lançando as suas vistas para esse plano grandioso, de maneira a estarem preparadas para, com auxilio do governo, lhe darem immediata e proficua execução, não descutando, ao mesmo tempo, a exemplo do que se faz lá fóra, o estudo dos seus horários em combinação com as linhas marítimas, e com as aéreas a estabelecer, porque todos são de incalculavel alcance para a economia e civilização dos povos.

Quem olhar, com atenção, o mapa das linhas ferreas portuguezas, verificará logo que existem clareiras que seria crime deixar permanecer, em detrimento da riqueza pública.

Mãos á obra, que o tempo vai de feição, e as oportunidades nem sempre surgem no seio das nações que desejam engradecer-se e prosperar.

A. J.



Conselheiro Fernando de Sousa

Mais um aniversário decorreu, ante-ontem, do nascimento do nosso querido Director, Sr. Conselheiro Fernando de Sousa, que, nesta casa, conta um fervoroso admirador em cada um dos que aqui trabalham.

Caracter impoluto e nobre servidor da sua Pátria, o Sr. Conselheiro Fernando de Sousa é uma autêntica reliquia no seio da engenharia portuguesa, aonde ocupa lugar de devida e justa proeminencia.

Felicitando-o, desejamos, ao nosso estimado Director, sinceramente, a repetição, por dilatados anos, desta festiva data.

UMA VIAGEM A PARIS

INDICAÇÕES DO MAIOR INTERESSE PARA OS TURISTAS

(Conclusão)

2.º DIA PARA DE MANHÃ

IV. — Alguns aspectos de Paris

De manhã, pelas 8 horas sendo possível, porque é grande o percurso, e em Paris começa-se a vida cedo, sahindo do nosso *ponto de partida* sobe-se o Boulevard Montmartre, voltando á direita á Rua Montmartre, até ás Halles Centraes. É este o grande mercado de Paris que além das suas funções de mercado, exerce a de bolsa dos comestiveis. No próprio mercado e nas ruas em volta são os estabelecimentos do «mandatarios», especie de comissarios, que recebem os generos dos productores e os vendem de conta deles, cobrando comissões, que atingem cifras bastante importantes para cada um destes estabelecimentos, — semi-officiaes — valerem milhões de trespasse. Notar os carregadores ou «Forts des Halles», cuja admissão na corporação é mediante concurso de força, não sendo admitidos ao concurso aqueles que não podem carregar ao menos 100 kilos sobre os hombros.

Das Halles segue-se pela Rua Berger, sobre a esquerda, até ao cruzamento com o Boulevard Sébastopol. Neste, logo ao desembocar desta rua, visita-se a Merceria Potin, — que se destaca logo por um zimbório que lhe dá o aspecto duma catedral. São diversos pavilhões, que nos dão ideia da «arte» que o negocio de merceria pode atingir.

A' sahida do Potin, toma-se um carro electrico que desde sobre a direita, *direcção Montrouge*, pedindo bilhete para o Luxembourg, e pedindo ao conductor para avisar quando ali passar. Desce-se e visita-se o Jardim do Luxemburgo. Neste ha o palacio do Luxemburgo, sede do Senado e residencia de seu presidente, e contornando o jardim, pela parte de baixo, entra-se na Rua Vaugirard, onde se visita o Museu do Luxemburgo — de arte moderna.

Voltando para traz, atravessa-se o Boulevard St. Michel, segue-se a Rue Soufflot e visita-se o edificio do Panthéon, e a crypta, querendo.

Ao lado do Panthéon, a egreja de St. Etienne des Monts.

Dali pergunta-se o caminho para a Sorbonne (principal edificio da Universidade de Paris) e depois de vista esta, volta-se ao Boulevard St. Michel. Devem ser horas de almoçar.

No Boulevard St. Michel ha diversos restaurantes, havendo-os tambem muito economicos. Ha por exemplo — ou havia — um quasi á esquina da Rue Soufflot. Pode-se ali almoçar para não perder tempo.

Mas querendo voltar ao *ponto de partida*, desce-se o Boulevard St. Michel até á Praça St. Michel, tomando-se ali o autobus na *direcção Porte de Clignancourt*, pedindo bilhete para o Boulevard Montmartre, onde se desce.

PARA DE TARDE

Sendo assim, toma-se depois de almoço o autobus no mesmo ponto, na *direcção Place St. Michel*.

No Boulevard St. Michel visita-se o Museu de Cluny, edificio construido ainda pelos romanos onde está instalado um riquissimo museu de antiguidades historicas.

Torna-se á sahida deste a descer o Boulevard St. Michel, atravessa-se a ponte e visita-se o Palacio de Justiça, do lado esquerdo. Em frente é o Tribunal de Comercio.

O Palacio de Justiça é numa ilha, a ilha da Cité, e á sahida passa-se a outra ponte do lado oposto áquela por onde se veiu, passando á Praça do Chatellet, nome duma antiga prisão que ali houve, dobra-se á direita pela Avenida da Victoria e vae-se desembocar á Praça do Hotel de Ville, onde se aprecia Camara Municipal.

Da Praça do Hotel de Ville, passando pela ponte d'Arcole, vae-se novamente á ilha da Cité, visitando Notre Dame, a monumental catedral de Paris, e á sahida desta, toma-se o autobus na *direcção do Jardin des Plantes*, que se visita. É museu e jardim zoologico.

Em frente do Jardin des Plantes, toma-se o vapor que faz o serviço no rio, apreciando-se um interessante aspecto de Paris, Paris visto do rio, até á Praça da Concordia, onde se desembarca, seguindo pela Rue Royale, onde á esquerda se vê o famoso Restaurante Maxim. Vae-se desembocar na Praça da Madeleine, donde a pé ou de autobus se volta ao *ponto de partida*, para ir comer um jantar bem ganho.

3.º DIA PARA DE MANHÃ

V. — Outros aspectos de Paris

De manhã, sempre do nosso *ponto de partida*, toma-se o autobus na *direcção Port de Chaumont* e pede-se ao conductor para indicar a chegada ao Parque das Buttes Chaumont, quasi na extremidade da linha. Visitado este, sae-se pela porta que dá acesso á Rue de Crimée e toma-se nesta o autobus ou carro electrico na *direcção Montmartre* pedindo bilhete para o Boulevard Barbès e pedindo ao conductor para avisar.

Chegando ao Boulevard Barbès, desce-se e continua-se pela Rue Ordener por onde vinha o carro, dobrando logo a seguir á Rua de Clignancourt, que se segue até á Rua Müller para ir visitar o Sacré Coeur: este edificio tem um zimbório elevadissimo, por onde facilmente nos orientamos.

A' sahida, desce-se pelas ruas do velho bairro de Montmartre até encontrar o Boulevard de Clichy, que atravessa ao fundo. Chegados a este, segue-se sobre a direita, ou a pé ou de carro electrico, cerca de uns 500 metros, até á entrada do Parque Monceau, — o mais chic de Paris.

Sae-se do Parque pela porta da Avenida Ruysdael, tomando pela Avenida de Messine e cortando á Rue Mirosmenil, indo desembocar na Praça Beauveau, onde é situado o Ministerio do Interior e quasi em frente o Palacio do Eliseu, residencia do Presidente, na Rua Faubourg St. Honoré.

Desce-se esta rua até cortar á Rue Royale, que já conhecemos, dali á Madeleine.

Nesta altura ou se procura um restaurante, visto haver tambem por estas paragens relativamente economicos, ou se toma o autobus para o nosso *ponto de partida*.

Esta volta, que se indica de manhã, pode ser feita de tarde, mas de manhã tem a vantagem de deixar a tarde livre para o seguinte passeio, que pela sua extensão tem conveniencia em ser de tarde.

3.º DIA DE TARDE

VI. — Invalidos e Torre Eiffel

Se se tiver ficado na Madeleine, segue-se pela Rue Royale, Praça da Concordia. Ponte, passa-se defronte do Palais Bourbon e cortando á direita, vae-se desembocar na Esplanada dos Invalidos.

Se se tiver voltado ao *ponto de partida* toma-se neste o autobus na *direcção Grenelle*, pedindo bilhete para a Esplanada dos Invalidos, onde se desce.

Ao fundo é o edificio dos Invalidos, mas a visita deve começar pela parte posterior, onde visita o Tumulo de Napoleão. Depois visita-se o Museu Militar, na parte anterior.

A' sahida toma-se pela Avenida de Lamotte Piquet, em *direcção á Torre Eiffel*, que dali se avista.

Visitada a torre, pode-se ir vêr o Trocadéro palacio destinado a exposições e concertos, em frente, atravessando o rio.

Sae-se do Trocadéro, tomando a Avenida Kléber em direcção à Praça da Étoile, tambem a pé ou de auto ou carro electrico, reparando á direita num pequeno rez-do-chão onde está instalada a Legação de Portugal.

Da Praça da Étoile já sabemos o caminho: ou se desce a Avenida dos Campos Elisios, ou se toma o autobus na direcção *Place Voltaire*.

Pode-se tambem nesta altura fazer uma experiencia viajando pelo Métro. Para isso desce-se pela escada da estação, entra-se, depois de comprados os bilhetes pela porta que indica *Direction Concorde* (ou se pergunta). Chega aos a estação *Concorde*, desce-se e vae-se tomar novamente o comboio na Direcção *Opera*. Desce-se aqui definitivamente e sae-se. Está-se na Praça da Opera.

Nas estações ha uns mapas que indicam a estação em que se está, o caminho a percorrer e as estações que se passam. Nas portas das carruagens ha tambem uns placards onde se indicam as estações que se vão passando.

4.º DIA

VII — Museus do Louvre

Deve-se reservar uma manhã para visitar os museus do Louvre.

Do *ponto de partida*, tomaremos o nosso autobus na direcção *Porte St. Michel*. A pé, desce-se o Boulevard Montmartre, Boulevard des Italiens, Avenida da Opera, Praça do Palais Royal.

Para o museu de pintura, a entrada é pelo interior da esplanada. Do lado da Praça do Louvre é a entrada para o museu de antiguidades caldeas e egypcias.

UMA TARDE, 4.º OU 5.º DIA

VIII. — Corridas de cavalos

Ha todos os dias nos arredores de Paris, havendo facilidade de transporte por meio de auto-cars especiaes. Bastará perguntar a um creado do café ou do restaurante, que melhor que ninguem pode informar.

O espectáculo, não das corridas propriamente, mas da assistencia, é daqueles que não se devem deixar de vêr. Dispondo para isso de uma tarde de domingo, tanto melhor, porque a concorrência é muito superior.

UMA TARDE, 4.º OU 5.º DIA

IX. — De tarde em Paris

Reservar-se-ha naturalmente uma tarde para uma visita aos Grandes Armazens do Printemps e das Galeries Lafayette. São ambos do lado do Boulevard Haussmann.

Mas'ahi pelas 4 da tarde, menos ao sabado, é interessantissimo ir vêr a Bolsa, um dos espectaculos mais tipicos de Paris.

Toma-se do nosso *ponto de partida* pela Rua Vivienne.

UMA MANHÃ, 5.º DIA

X. — Aos arredores de Paris

Deve reservar-se uma manhã para ir almoçar nos arredores de Paris. Toma-se no nosso *ponto de partida* o autobus *Place St. Michel*, parando no caes do Louvre, onde se toma o vapor para Suresnes. Ao desembarcar em St. Cloud, visita-se o parque do Castelo, e ou se almoça ali ou se vae almoçar a Suresnes, retomando-se ali o vapor onde termina a carreira. Daqui toma-se um carro electrico para Paris, que atravessa o Bosque de Boulogne, onde se pode fazer uma nova paragem. Retomando o carro electrico, leva-nos este á Port Maillot, onde se toma o Métro, até á Concorde e chegados á Concorde ou se muda para a Direcção Opera, ou se desembarca seguindo depois pelo ar livre.

6.º DIA

XI. — Excursão a Versailles

Do nosso *ponto de partida* toma-se o autobus na direcção Grenelle, descendo na estação dos Invalidos, onde se toma o comboio para Versailles.

Chegados a Versailles, procura-se o caminho para o Castelo, podendo ainda antes de visitar este, ir visitar o Salão do Jogo da Pela, que fica fóra, do lado esquerdo. No Castelo visita-se antes de almoço o Palacio, segue-se depois pelos jardins até ao lago, podendo almoçar-se no restaurante que ali ha. Depois visita-se o Grande e o Pequeno Trianon, o Hammeu, a Laiterie e o parque em geral.

XII. — Paris á noite

Não indicamos itinerario para de noite.

Escolher-se-ha o teatro ou divertimento que se queira, convindo advertir que os teatros são caros e os demais divertimentos noturnos pouco baratos.

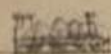
Para conhecer a vida noturna de Montmartre, deve visitar-se depois da meia noite, que é quando anima. O verdadeiro Montmartre é a parte do Boulevard de Clichy entre as Praças Blanche e Bleue, mas em todas as ruas circumvisinhas se faz a vida noturna. Convém advertir que nos restaurantes noturnos a minima despeza que se pode fazer é uma garrafa de champagne, que é suficiente para nos deixarem es'ar o tempo que quizermos, e que as ceias ali custam a estadia em Paris de uma semana inteira.

Aos apreciadores de musica, aconselha-se o Teatro da Opera, aos de bom teatro Comédie Française, ao do teatro ligeiro e alegre o Teatro do Palais Royal, que é pegado com aquele; aos apreciadores de revista, as Folies Bergère, aos que conhecem bem o francez e apreciam o espirito francez as boites *Pie qui Chante*, *Lune Rousse*, etc.

Volta

O comboio que melhor convém é o que sae de Paris pelas 6 da tarde. Na passagem em Espanha, depois de passarmos para cá de Medina del Campo, não ha buf.te nem demora senão em Salamanca, pelo que é preciso tomar precauções com a comida.

Da *Revista Insular e de Turismo*



“BRAZIL FERRO-CARRIL”

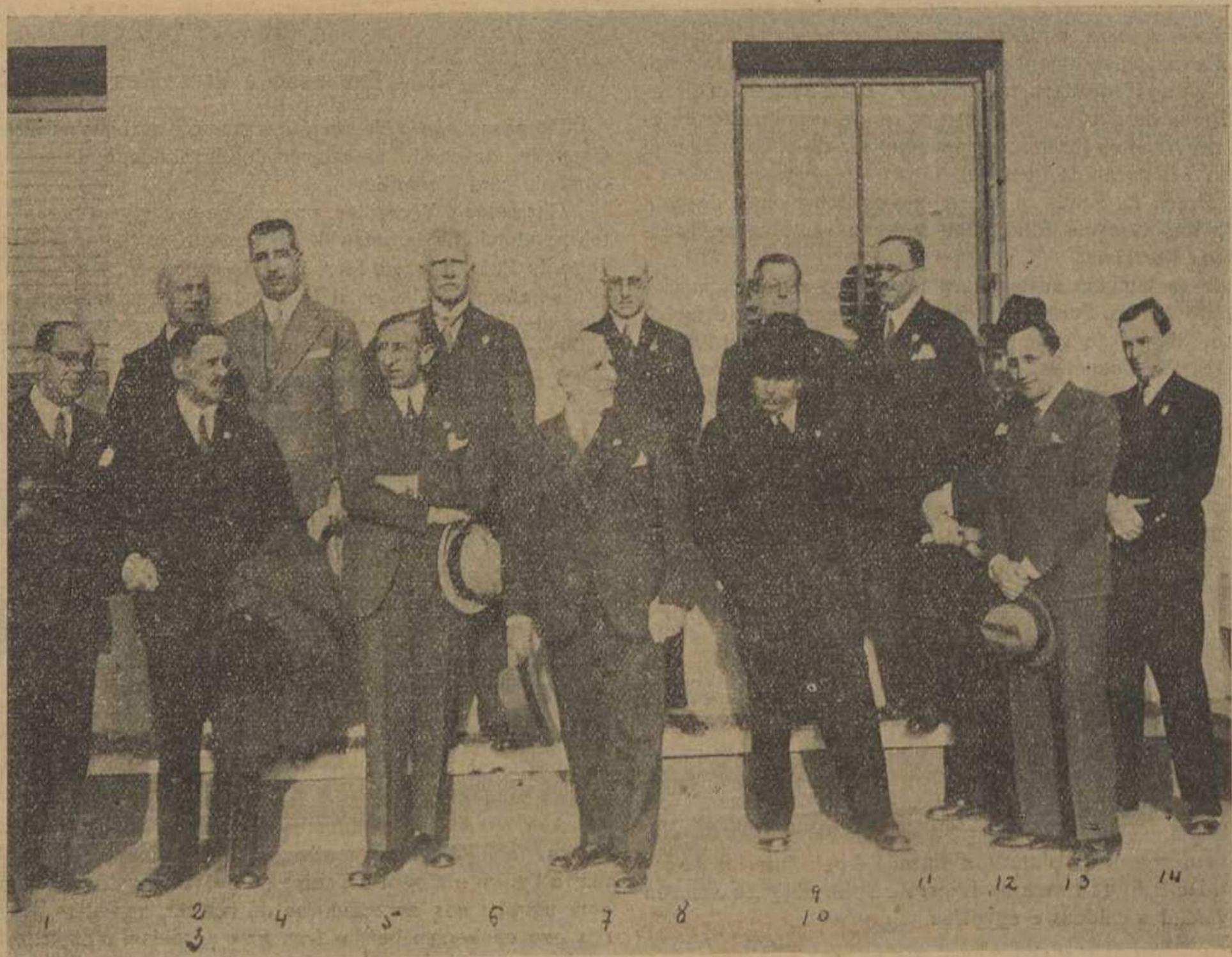
Mais um número, o 657 desta esplêndida revista semanal carioca, e referente a 1 de Maio último, vem interessantissimo honrando assim a imprensa de todo o mundo.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* agradece, ao presado colega brasileiro, a transcrição feita, em sua página 469, do plano ferroviário dos subúrbios do Pôrto, publicado na nossa revista, em Abril p. p. Reconhecidos pela gentileza da referência que nos faz, protestamos ao ilustre colega da nação irmã e amiga os nossos melhores votos da maior prosperidade.



VALE DO VOUGA

Por lapso foi indicado, na legenda da fotografura da ponte referente às linhas do Vale do Vouga, que inserimos na página 177 do último número da *Gazeta*, que essa ponte é situada entre S. Pedro e Vouzela, quando o certo é que ela se acha construída entre Sarnada e Paradela, ponte que se denomina de «S. Pedro», ao Pecegueiro. Fica assim feita a rectificação.



DELEGADOS PORTUGUESES AO XI CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Da esquerda para a direita: Eng.^{os} Prata Dias, Santos Viegas, Teixeira de Queiroz, Manito Torres, Pinto Machado, Fernando de Sousa, Souza Rego, Vicente Ferreira, Raul Couvreur, Vasconcelos Correia, Joaquim Abranches, Lima Henriques, Fernandes Alvares e Carlos d'Ornellas, nosso director delegado

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa geral ordinária dos srs. acionistas

Nos termos dos art.^{os} 31.^o e 39.^o dos Estatutos de esta Companhia, aprovados por Alvará de 20 de Novembro de 1894, é convocada a Assembléa Geral Ordinária dos srs. Acionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do Art.^o 28.^o dos mesmos estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação Central do Rocio, 1.^o andar, no dia 28 de Junho próximo futuro, pelas 15 horas.

ORDEM DO DIA

1.^o — Conhecimento das Contas respectivas ao Exercício de 1929, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas;

2.^o — Apreciação de quaesquer propostas dos srs. Acionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.^o 38.^o dos Estatutos;

3.^o — Eleição de dois Vogais do Conselho de Administração, nos termos do Art.^o 13.^o dos mesmos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o mesmo Artigo;

4.^o — Eleição de dois Vogais do Conselho Fiscal, nos termos do Art.^o 24.^o dos ditos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo.

Para os srs. Acionistas poderem tomar parte nesta Assembléa, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 29 Maio corrente, inclusivé, e

as *Acções ao portador* ter sido depositadas até ás 15 horas do dia 13 do mês de Junho próximo futuro;

EM LISBOA — Na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; na Crédit Franco-Portugais; e na Casa Bancaria FONSECAS, Santos & Viana;

NO PORTO — Na Filial do Banco Nacional Ultramarino;

EM PARIS — Nas Caixas do Comité da Companhia; e nas do Camptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; da Banque de Paris et des Pays-Bas; e da Banque Franco-Portugaise d'Outremer.

Os documentos legais estarão patentes no Serviço de Contabilidade Central da Companhia, desde 13 do mês de Junho próximo futuro.

As cartas de admissão á Assembléa Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das *Acções averbadas* ou dos recibos dos depositos das *Acções ao portador*.

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Art.^{os} 32.^o, 33.^o, 36.^o, 37.^o e 39.^o dos Estatutos.

Lisboa, 28 de Maio de 1930.

O Presidente da Assembléa Geral
Antonio Judice Bustorff Silva