

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 543

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Agosto de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado — Sul e Sueste e Minho e Douro — 1.ª ampliação á tarifa especial C. F. E. n.º 2 g. v. Aviso ao publico sobre o apeadeiro de Mirão.

Companhia Real. — Aviso ao publico sobre o apeadeiro de Cacia.

SUMMARIO

	Paginas
Vinte e cinco annos de trabalho persistente, por Mello de Mattos.	225
Caminho de Ferro do Congo Belga.	227
Parte oficial — Portaria de 25 de julho de 1910 e despacho de 14 de julho de 1910 do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.	229
Congresso Internacional de caminhos de ferro	229
Viagens e transportes.	231
Notas de viagem. — De Valencia a Tarragona e Barcelona. — Uma cidade sempre bela. — Perigos e bellezas. — Um bom restaurante. — O Monserratz. — Jejum obrigatorio. — Passeios.	231
Tracção eléctrica Porto — Brazil — Chili.	233
Aviação e aerostação — Lisboa — Porto — França.	235
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.	237
Boletim Commercial e Financeiro.	236
Cotacões nas bolsas portugueza e estrangeiras.	237
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.	237
Linhos portuguezas — Companhia Real — Penafiel a Lixa — Portimão a Lagos — Lourenço Marques — Minho e Douro.	238
Linhos estrangeiras — Espanha — França — Itália — Turquia — Brazil.	238
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados à assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (continuação).	238
Avisos de serviço.	239
Arrematações.	239
Agenda do Viajante.	240
Horário dos comboios	240

Vinte e cinco annos de trabalho persistente

Um humorista francez, o sr. R. de Flers, escreveu em tempos um artigo intitulado *Congresso-mania*, em que, na phantasia ponderada de todo o francez do norte, procurava ridicularizar a obra dos congressos científicos.

Claro está que o publico, que observa apenas as festas, as recepções officiaes e que por vezes escuta distrahadamente os discursos officiaes da inauguração, não mede o enorme trabalho preparatorio, que é indispensavel desenvolver persistentemente para congregar as theses, distribuir os problemas, escolher os relatores, assim que tudo esteja em ordem, quando aquella labuta de annos se exterioriza no que se chama o congresso.

Como prova da utilidade dos congressos, bastaria observar que põem em contacto os que tratam dos mesmos assuntos e lhes permitem que deem noticia, a todos quantos se interessam pelo caso, dos resultados que obtiverem nas suas experiencias, nas suas observações e nos seus estudos theoricos.

A subsequente discussão por homens competentes, que tem que condensar o seu pensamento quasi que em formulas mathematicas, assim que muito digam em poucos minutos, completa e orienta não poucas vezes um problema, fazendo-o encarar sob uma face nova.

Depois, os congressos, que tratam de assuntos tão

complexos, como o da construção e exploração dos caminhos de ferro, levam muito longe o echo das discussões e a expressão das theses.

De facto, em 1885, na reunião de Bruxellas em que se fundou a Associação Internacional do Congresso de caminhos de ferro, os delegados dos governos e companhias eram 361, de que se apresentaram 289, isto é 80 por cento; no de Paris de 1900 já se contavam 1.265 delegados, de que apareceram 911 ou 72 por cento e em Washington, de 1.206 delegados apenas compareceram 582 ou 48 por cento.

Os que não assistiram aos debates, nem por isso se desinteressaram das discussões e dos trabalhos do congresso e muitas vezes foram os que mais cuidadosamente as seguiram, por não terem as festas e excursões a prejudicar-lhes a labuta intellectual.

As relações de amizade que se criam, os documentos preciosos que se compulsam, e as formulas que se adoptam apoião discussão permitem que dos congressos technicos o engenheiro e o administrador tragam novas ideias, nova orientação, com que sempre melhoram os serviços a seu cargo.

A propósito do 25.º aniversario da fundação da Associação Internacional do Congresso de caminhos de ferro, a reunião de Berne mandou distribuir um opusculo, que pela sua extensão não pode ser resumido num artigo, mas de que se apuram indicações preciosas que convém fixar.

Assim, nas questões relativas a via e obras foi incontestavelmente, graças aos congressos de caminhos de ferro, que as travessas metalicas foram apreciadas no seu devido valor.

Quem isto escreve ainda se recorda do elogio caloroso que dellas fez na aula o professor. Eram os dormentes do futuro, os que podiam consentir tráfego intenso, sem dispendiosos trabalhos de conservação.

Já em 1892, no congresso de S. Petersburgo, apoião inquerito cujo formulario se fixou em Paris em 1889, chegou-se à conclusão de que a travessa metalica, quando estiver collocada em condições racionaes de uso, produz uma economia na despesa de conservação usual, entendendo-se que o modelo de travessa tenha sido bem estudado e o seu peso determinado sob as considerações 1.º das circumstancias do tráfego, isto é, da velocidade e do peso dos comboios; 2.º das condições de estabelecimento da via e da natureza do sub-solo; 3.º da natureza do balastro.

De então para cá, se não tiveram sido abandonados os ensaios nalgumas linhas, conclui-se que não são aquelles dormentes os que dão a solução mais racional do problema.

A questão do metal para carris também é uma das que justificadamente preocupa os engenheiros ferroviarios e os metallurgistas, e que deu ensejo a observações notaveis sobre a influencia que nelles exerce o clima.

Se não estou em erro, foi o sabio e venerando engenheiro e professor Eduardo Collignon o primeiro que de tal falou na sua obra *Chemins de fer russes*, mas faltavam observações de conjunto com circumstancias variadas, e

essas é que permittiram que se fixasse uma fórmula na reunião de Paris de 1900.

Ainda sem sahir da secção de via e obras, a uma questão, que se pode dizer, que pertence absolutamente ao Congresso de caminhos de ferro, alli se lhe encontrou uma fórmula para a resolver. É o problema das curvas de concordância.

Todos sabem que a linha de Varsovia a S. Petersburgo segue em linha recta, por ser esse o traçado que a mão nervosa de Nicolau I, da Russia, desenhou sobre a carta. Todos sabem que foi essa a maneira como aquelle monarca respondeu a todos os interesses, que se degladiavam interesseiramente na corte, para que se escolhessem certos traçados. Era o numero maior ou menor de curvas e a grandeza dos seus raios, que serviam de argumento para favorecer certas directrizes que tinham interessados palatinos. O Czar, com um traço de pena, destruiu inteiramente as esperanças dos syndicatos e assim justificou a asserção, que mais tarde fez sir John Stuart-Mill, de que a melhor forma de governo é o absolutismo, quando estiver nas mãos de um homem virtuoso.

Não se trata, porém, de apreciar aquella singular figura historica que se chamou Nicolau I, da Russia, a quem a lenda attribue tantas accções em que se revela extraordinaria grandeza d'alma, mas de verificar que talvez d'ahi proveio o horror pela curva entre os engenheiros, que estudavam caminhos de ferro.

No entanto, as observações repetidas da commissão franceza, os trabalhos do sr. von Leber, dos caminhos de ferro austriacos e interessantes discussões na reunião de S. Petersburgo já admittem para a via normal os raios de 150 metros e menos em condições determinadas de velocidade.

Como resultado pratico, o metropolitano de Paris pôde realizar no seu traçado uma economia de 60 milhões de francos, ou 1 milhão em cada 8 por kilometro.

Com este exemplo concluiríamos o muito, que a via e obras devem aos congressos de caminhos de ferro, se não tivessemos, embora muito de passagem, de alludir ás pontes metalicas. Ao faze-lo, deve quem isto escreve uma saudosa homenagem ao grande engenheiro Xavier Cordeiro, que na reunião de Paris de 1900 apresentou uma memoria notabilissima. Precioso trabalho de um sabio, que se não desinteressa pelos assuntos praticos da sua profissão, a memoria sobre pontes metalicas escripta por Xavier Cordeiro impõe-se à admiração de todos quantos estudam tão complicado assunto de engenharia, e especialmente de engenharia ferroviaria.

De longe vinha a questão das pontes. Na primeira reunião em 1885 surgiu naturalmente a proposito da unidade technica do material circulante.

Foi o vogal da commissão permanente sr. Max von Leber, representante da Austria, que a tal proposito lembrou a convenção internacional relativa á sobrecarga móvel no cálculo das pontes.

Voltou o mesmo engenheiro com a sua proposta em 1892, em S. Petersburgo, onde a assembleia adoptou uma solução, tendo anteriormente em Paris fixado em 1889 a nomenclatura. Se carece de exactidão essa nomenclatura, nem por isso menos vantajosa tem sido para fixar ideias correspondentes a palavras dadas.

Em Londres e Paris, respectivamente em 1895 e 1900, se discutiram as questões que envolvem a construção e as que as provas motivam.

Nada menos de quatro conclusões se devem ao trabalho do sr. von Leber e á subsequente discussão a que deu origem.

Em Washington, ha cinco annos apareceram tres relatórios ácerca do uso do beton armado e as conclusões resultantes da discussão não chegaram a ser favoraveis para os grandes vãos.

Na secção do material e tracção não foram menos in-

teressantes os problemas estudados durante o quarto de século que vae de 1886 até á reunião de Berne.

A questão dos turnos do pessoal de locomotivas, os meios geraes de reduzir as despesas de tracção e material, a tracção electrica, as carruagens automoveis e automotrices e outras tantas, mostram que se trabalhou bem e afincadamente, em muitissimos assuntos de capital importancia, como por exemplo, a questão dos freios, a iluminação e aquecimento dos comboios, as intercomunicações nos comboios e outras muitas que seria enfadonho enumerar, todas tendentes especialmente á commodidade dos passageiros.

Os signalamentos e avisos, cuja importancia sobe com o augmento de velocidade dos comboios, foram objecto de cuidados especiaes na sessão de exploração.

O *block system* e o *interlocking system* devem sem contestação muitos dos seus aperfeiçoamentos ás ideias trocadas em varias reuniões do Congresso de caminhos de ferro, mas todos os systemas de signalamento e segurança passaram por uma analyse severa, de que resulta que alguns destes importantes problemas ainda carecem de estudo.

Desde 1885, que a iluminação intensiva das estações foi objecto de estudo no congresso, embora naquella epocha aparecesse apenas sob a designação generica de *applicações da electricidade em geral*. Hoje, a iluminação intensiva das estações constitue um problema que, pela sua complexidade, se separou daquella formula tão vaga.

Para notar é que semelhante problema envolva até factores de ordem psychica, pois que em Milão se reconheceu que o trabalho do pessoal em locaes bem illuminados é maior e especialmente melhor, mas restava averiguar se o augmento de despesa com a iluminação é compensado pelo serviço do pessoal.

As duvidas, que surgiram em Milão em 1887, desapareceram inteiramente hoje em dia, em que todas as grandes estações usam da electricidade para se illuminarem.

É incontestavelmente na exploração que surgem os problemas mais complexos, mas expô-los aqui seria alongar desmedidamente esta notula. Por isso somos obrigados a passar para os assuntos de ordem geral, onde figurou, desde a reunião de S. Petersburgo, o problema da tarifa uniforme internacional.

Não desmente este problema as origens da Associação Internacional do congresso de caminhos de ferro. De facto, a primitiva ideia de Fassiaux foi a organização da União ferroviaria, baseada nos mesmos moldes que a União postal ou a União telegrafica. Aqui, porém, os interesses eram diversissimos e por isso, de corpo e alma se consagrhou aquelle illustre administrador á ideia de crear um centro permanente de estudo para os complexos problemas que engloba a industria ferroviaria.

Tambem a secção de assuntos de ordem geral procura resolver desde 1889 o problema da concorrencia das vias navegaveis com os caminhos de ferro.

Se por sentimento pessoal quem isto escreve é partidário dos dois meios de transporte com selecção das mercadorias, que devem concorrer a cada um, nem por isso deixa de reconhecer, que na reunião de Berne ha pouco encerrada surgiu uma consideração importante ácerca da barateza das tarifas ferroviarias.

Com efeito, alli se afirmou que, se se tivessem em vista as despesas de installação nos canaes, os transportes por tonelada kilometrica resultariam mais caros na via aquatica do que na de ferro.

Os caminhos de ferro chamados de penetração são incontestavelmente o mais poderoso facto da civilisação em paizes novos, mas antes de se chegar a esta conclusão, que hoje se impõe pela evidencia dos factos, cuidadosa foi a discussão desde 1892 em S. Petersburgo.

Quantas outras questões importantes se englobam porém na secção de assuntos de ordem geral!

Uma delas, porém, é de capitalíssima importância pelo seu alcance moral e social e por isso merece referência especial, embora apenas sob a forma de índice.

E' a questão do pessoal. O descanso dominical, o recrutamento dos agentes, o emprego das mulheres e os meios de interessar o pessoal nas economias da exploração, as instituições previdentes, os prémios, as caixas de aposentação e socorros, a instrução profissional, as sociedades cooperativas, os economatos e a duração e regulamentação do trabalho são os problemas, que durante um quarto de século apareceram sucessivamente em Bruxelas, Milão, Paris, S. Petersburgo, Londres e Washington.

Enunciar estas questões é quanto basta para evidenciar a importância delas, mas infelizmente é impossível sequer resumir-las agora e por isso, abandonando um problema grato ao espírito de quem isto escreve, passa para a última secção do congresso, que se ocupa de caminhos de ferro económicos.

Assim como todo o organismo que se aperfeiçoa e, pela diferenciação dos órgãos mais apto fica para vencer na luta pela vida, assim a Associação Internacional do Congresso de caminhos de ferro creou mais uma secção, quando reconheceu que os problemas, que comportava a questão, mal podiam integrar-se nas outras, onde já era grande a complexidade.

Certo é que em 1885 sob a designação de linhas secundárias e caminhos de ferro vicinais já figuravam as linhas económicas, embora sob uma fórmula um tanto complicada.

Já então se reconheceu a sua importância como affluentes de transporte das linhas principais e em 1889 em Paris definitivamente se fixou a designação de caminhos de ferro económicos.

De então para cá, muitos foram os problemas que estudou e resolveu esta secção.

Em 1900, um delas foi o estudo dos meios de desenvolver essas vias ferreas, pela redução de despesas e pelo concurso financeiro do estado, localidades interessadas, províncias, departamentos, freguesias e linhas preexistentes.

Outro, em Washington, foi a influência das linhas económicas nas arterias principais. Em 1895, em Londres, foram objecto de estudo as faculdades que devem conceder-se nas linhas de fraco tráfego.

Ainda a bitola da via, o trasbordo, o aluguer da exploração, o material circulante, a tonelagem dos vagões de mercadorias, os freios, a passagem através de povoados, a verificação das passagens, os modos de tracção, a tracção eléctrica, o aquecimento das carruagens, a travessia das grandes linhas, os transportes agrícolas, o serviço de automóveis e outros problemas foram discutidos em Bruxelas, Milão, S. Petersburgo, Londres, Paris, e Washington, acrescendo que em Berne affluem relatórios sobre tão importante assunto.

Se grande foi a luta da Associação Internacional do Congresso de caminhos de ferro durante os vinte e cinco anos decorridos, muitos e mui complexos são os problemas que aguardam solução. Os milhares de colaboradores que se contam nas 420 rédes associadas e nas linhas dos 48 estados, que fazem parte da Associação Internacional, são fiador seguro de que hoje ella constitue um organismo indispensável nos progressos e no desenvolvimento das linhas ferreas do mundo inteiro e o éxito da reunião de Berne justifica todas as esperanças que possam conceber-se.

Não cabe agora aqui nem sequer a succinta narração das questões ali debatidas, mas talvez a elles venha a referir-se a pena que traça estas linhas.

Mello de Mattos.

Caminho de Ferro do Congo Belga

Por nos parecer interessante, com a devida vénia, reproduzimos da *Memoria explicativa e justificativa* publicada pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, o capítulo que nella se lê sob a epígrafe que encima este artigo.

Supposto termos feito uma ou outra referência a este Caminho de Ferro, seja-nos permitido, terminando esta memoria, fazer uma rápida comparação entre elle e o nosso, não só para se ver como os estrangeiros são praticos na forma de desenvolverem as suas colônias, mas também para ficar demonstrada mais uma vez a falta de razão nos reparos e censuras feitos à nossa Companhia.

Se se examinarem os dois cadernos d'encargos, chegar-se-há à conclusão de que, no Congo, se teve em vista criar um caminho de ferro essencialmente commercial, fazendo-se uma construção quasi provisória, para que a exploração começasse o mais cedo possível e concluindo-se depois gradualmente e simultaneamente com a exploração. Na nossa, a fiscalização do governo não dava as secções por prontas para a exploração, sem estarem completamente terminadas, e concluídos os respectivos aca-bamentos.

Além de poucas exigências na construção, que a abreviavam, e permittiam constituir receita mais cedo, havia no Congo outras vantagens que se reflectiam igualmente na exploração, sendo uma das maiores a quantidade de estações, que no Congo são 8 para 400 quilometros, e na nossa 22 para 364 quilometros. Comprehende-se como isto sobrecrearreia as despesas em pessoal, telegrapho, etc., etc., não rendendo uma grande parte das nossas estações o preciso para pagar os gastos respectivos.

O numero de comboios no Congo é de trez por semana e na nossa linha de sete. Calcule-se a diferença nas despesas, proveniente de percursos do pessoal, combustível, lubrificação, etc., bem como da maior deterioração da linha e do respectivo material circulante.

O contracto obriga-nos a ter carruagens de trez classes, pelo menos, dos melhores modelos, etc. (artigo 18.º).

O do Congo permite-lhe ter uma só especie de carruagens, onde tomem lugar os viajantes munidos de bilhetes de 1.ª classe. Os que comprarem bilhete de 2.ª classe deverão tomar lugar em um vagão ordinario de mercadorias.

Esses bilhetes custavam para o percurso total 500 francos ou 90\$000 réis os de 1.ª classe e 50 francos ou 9\$000 réis os de 2.ª.

Na nossa linha e para o percurso total custavam: 14\$560 réis em 1.ª classe, 10\$920 réis em 2.ª, e 3\$640 em 3.ª.

As tarifas do Congo eram, por tonelada: à subida 1:000 francos ou 180\$000 réis, no percurso total, para todas as mercadorias; e à descida diversas taxas variando entre 100 francos, ou 18\$000 réis e 1:000 francos ou 180\$000 réis.

As nossas eram no percurso total e também por tonelada: — 1.ª classe 21\$840 réis, 2.ª classe 18\$200 réis e 3.ª classe 13\$104 réis.

Em 1897 e segundo o contracto, as nossas tarifas para passageiros subiram: — 1.ª classe para 29\$120 réis, 2.ª classe para 14\$560 réis e 3.ª classe para 7\$280 réis.

E para mercadorias: — 1.ª classe para 38\$220 média, 2.ª classe para 31\$850 média e 3.ª classe para 22\$932 média, que são os preços actuais.

Em 1905 no Congo abaixaram-se as tarifas para passageiros: — 1.ª classe 200 fr. ou 36\$000 réis, 2.ª classe 25 fr. ou 4\$500 réis.

E para mercadoria: à subida, todas as mercadorias: 575 fr. média ou 103\$500 por tonelada; à descida, média por tonelada: — Marfim 1:000 fr. ou 180\$000 réis, Bor-

ra 430 fr. ou 77500 rs. Outras mercadorias 18 fr. ou 35240.

Recapitulando:

	Ambaca	Congo
Estações.....	22	8
Comboios por semana.....	7	3
Carruagens (classes).....	3	2

Tarifas para passageiros até 1905, no Congo, e até 1897 em Ambaca:

	Ambaca	Congo
1.ª classe.....	14:560	905000 réis
2.ª classe.....	10:920	não havia
3.ª classe.....	3:640	98000 réis
Para mercadorias..	21:840	1805000 »

E de então para cá:

Passageiros: 1.ª cl..	29:120	365000 réis
2.ª classe.....	14:560	não ha
3.ª classe.....	7:280	45500 réis
Mercadorias.....	38:220	1035500 »

No Congo o marfim e a borracha não tiveram redução. As outras mercadorias são de muito pequeno tráfego e por isso a redução pouco influiu no rendimento.

Estas diferentes condições entre a nossa linha e a do Congo belga deram os seguintes resultados desde 1900-1901, — conclusão das duas linhas com pequena diferença. — até 1906-1907:

Medias por anno:

Passageiros — Ambaca.....	33:203
" Congo.....	19:223
A mais em Ambaca	<u>13:980</u>
Mercadorias — Ambaca.....	19:470 ton.
" Congo.....	23:434 »
A mais no Congo.....	<u>3:964</u> »
Rendimento — Ambaca.....	309:6645297
" Congo (fr. 11.122.982) 2.002:1365760	<u>1.692:4725463</u>

Vê-se por aqui que, tendo o Congo *a menos* 13:980 passageiros e 3:964 ton. *a mais* em mercadorias, teve 1.692:4725463 réis *a mais* no rendimento, o que prova que esse resultado vem das tarifas que applica e não do tráfego, que não está em relação com elle.

Os gastos d'exploração no Congo são de 2:900\$000 francos por anno, ou réis 522 contos, o que equivale a réis 1:305\$000 por kilometro, ficando-lhe um saldo positivo annual de 1:376 contos.

Os gastos d'exploração em Ambaca são de 400 contos em media, ou réis 1:098\$000 por kil., ficando um saldo negativo annual de 92 contos.

Nestas condições, o caminho de ferro do Congo tem distribuído ao seu capital *um lucro medio* naquelle lapso de tempo, de 7.283:000 francos ou 1.310:094\$000 réis por anno.

O nosso caminho de ferro ainda não deu *um só real de lucro* para distribuir ao capital. E' verdade que temos uma importancia relativamente grande na conta de *Lucros suspensos*; mas isso representa a indispensavel contra-partida da conta de *reclamações*, isto é, se levassemos para *Lucros e Perdas* o que levamos para *reclamações*, o lucro seria negativo.

Poderá dizer-se que os resultados que acabamos de apresentar são devidos a que o caminho de ferro do Congo transporta principalmente generos ricos, como o marfim, a borracha, etc., ao passo que o nosso transporta generos pobres, como café, etc.?

Não nos parece, em vista da proporção da tonelagem transportada nas duas linhas. Se a tarifa do Congo, para o marfim e para a borracha, fosse, como na nossa, igual à

do café, a Companhia do Congo, que tem distribuído lucros desde o principio da exploração, estaria pouco mais ou menos, nas mesmas condições da nossa, principalmente se fossem como os nossos os seus encargos d'exploração em quantidade de comboios e de estações.

A nossa linha já dá em borracha 10% do rendimento total, tendendo a aumentar, principalmente se o prolongamento, que leva a direcção da região essencialmente productora da borracha, atingir um ponto onde esse producto affluia.

No entanto isso em causa alguma modificará o rendimento, visto que tanto nos faz transportar borracha como café. A tarifa é a mesma, approximadamente.

Sem de forma alguma queremos censurar a Companhia belga, não podemos deixar de fazer notar a cifra dos seus *gastos d'exploração*, comparados com os nossos, para responder aos que nos censuram por isso.

A media daquelles gastos é, segundo Mr. L. Goffin, de 2.900:000 francos, ou 1:305\$000 réis por kilometro. Os nossos são 1:098\$000 réis por kilometro, ou 2075000 réis a menos na nossa linha, convindo notar-se que, pelos relatórios do Congo, a media daquelles gastos é superior a 1:305\$000 réis por kilometro.

No entanto, como dissemos, o Congo tem só *oito estações*, ao passo que nós temos *vinte e duas*, e tem *tres comboios por semana*, ao passo que nós temos *sete*, o que faz uma diferença enorme. A linha do Congo é toda assente em travessas d'aço, cuja duração está calculada para 30 annos e cuja conservação é minima.

Nós temos travessas de madeira, que difficilmente duram 5 annos, tendo por isso uma renovação annual de 80:000 travessas, custando mais de 40 contos, e cuja conservação e substituição custam approximadamente outro tanto.

Estudamos, é verdade, actualmente o meio de fazer a substituição geral, que importa, pouco mais ou menos, em 500 contos de réis, o que, no fim de oito annos, faria terminar aquelle encargo, além de concorrer para a consolidação da linha e menor deterioração do material; mas ser-nos-ha impossivel realizar o intento, enquanto os governos trouxerem a Companhia manietada para isto e para tudo o mais.

Deve ter-se em vista que os calculos sobre as verbas relativas ao Congo são todos feitos ao par.

Abordando ligeiramente o assunto — *auxílios do Estado* — vemos que hoje pouco mais nos é dado que a garantia de juro sobre o capital-obrigações.

A tão fallada garantia para despesas d'exploração, e que, á primeira vista, parece um beneficio extraordinario feito á nossa empresa, reduzida como está para 900\$000 réis, pouco nos diferença *praticamente* das empresas de caminhos de ferro da metropole, subsidiados pelo Estado, garantindo-lhes este o *complemento do rendimento líquido* até á cifra de X.

Quer dizer: do rendimento bruto sahem as despesas, e o Estado junta-lhes ao saldo o preciso para prefazer a garantia, ao passo que á nossa empresa garante agora 900\$000 réis, para pagar aquellas despesas, deduzindo-lhe o rendimento. Vejamos em que consiste a diferença.

No anno findo o rendimento a encontrar na subvenção foi de 201:135\$120 réis e a garantia das despesas foi de 327:600\$000 réis, ficando um encargo de 126:464\$880 réis que aquellas empresas, no nosso caso, teriam de suportar, e que para nós *teria sido* o auxílio que o Estado nos prestava a mais do que a elles, *se nos tivesse pago esse saldo*, que foi aplicado, metade à amortiseração e juros ao Banco de Portugal e metade à diferença cambial no coupon.

Desde, porém, que o rendimento equilibra as despesas, as condições são perfeitamente iguais, porque apenas é abonada a umas e outra o complemento da garantia de juro.

Dos auxílios prestados á Companhia do Congo pelo Estado belga, fala Mr. Goffin no seu citado livro, a pag. 15 e seguintes:

«A Companhia do Caminho de Ferro do Congo foi fundada em 31 de julho de 1899. O seu capital compunha-se de 10 milhões em acções de capital de 500 francos, $3\frac{1}{2}\%$, subscriptos pelo Estado belga, e de 15 milhões em acções ordinárias de 500 francos.

«Em julho de 1895 a Companhia conseguiu negociar com o governo belga um novo empréstimo hypothecário de 5 milhões de francos.

«Em 15 de maio de 1896 as camaras votaram uma nova convenção, em virtude da qual o governo belga subscreveu 5 milhões de capital novo e dava a sua garantia a um empréstimo de 10 milhões $3\frac{1}{2}\%$ obrigações.»

De forma que, sendo o capital da Companhia de 82 milhões, dos quais 30 em acções e 52 em obrigações, metade do capital em acções foi subscripto pelo Estado belga, que, além disso emprestou 5 milhões e deu garantia de juro a 10 milhões.

Pois a Companhia não foi acusada de ser pesada ao Estado, nem de explorar uma linha feita em grande parte à custa do Estado, nem mesmo de receber empréstimos do mesmo Estado, ou de este lhe dar garantia de juros para outros empréstimos. Longe disso. Subscrições, empréstimos e garantias de juro foram votados nas camaras, com grande aplauso da imprensa belga e do paiz, que animaram e auxiliaram a empresa o mais possível, exaltando o seu patriotismo.

Tudo isto é um pouco diferente do que se deu connosco.

Mas ha mais. A convenção belga estipulava que a construção terminaria em 1894, sob pena de perda da concessão. Pois esse prazo foi prorrogado por 6 anos sem encargo algum para a Companhia.

A nós foram-nos concedidas prorrogações, representando 8 anos; e apesar de se reconhecer em todas que é por caso de força maior independente da vontade da Companhia, foram dadas com a condição de não prejudicarem o prazo da remissão, o que, como dissemos, não tem razão de ser.

Quanto a este direito, que o Estado belga também tem, foi transferido, lá, para 15 anos mais tarde, a troco dum redução na tarifa de certas mercadorias, exceptuando-se o marfim, a borracha, etc.

As reduções de tarifas para nós, como, por exemplo, a do café, que tendo sido combinada por 6 meses, durou 6 anos, apesar das continuas reclamações da Companhia, são compensadas da forma porque o foi esta: com um prejuízo real para a Companhia de cento e cincuenta contos, que o Estado se recusou a pagar-lhe, e maior seria esse prejuízo, se ella não se opusesse terminantemente a continuar a aplicar a tarifa reduzida, a não ser que o Estado a indemnisse das diferenças futuras, segundo o disposto no artigo 31.º § 5.º.

Este confronto, entre a nossa Companhia e a do Congo belga, não envolve de forma alguma a mais pequena censura a esta, mesmo porque, se a envolvesse, equivalia isso a dar razão a quem nos tem censurado. O nosso fim é demonstrar como são diferentes as formas de encarar as questões lá fóra ou entre nós, e como d'ahi derivam resultados absolutamente opostos para duas empresas do mesmo género, em regiões identicas e proximas, tornando uma poderosa e prospira, e a outra atrofiada e inutil. No entanto, a nossa empresa tem condições de vida; e, livre de peias e de embargos, portuguesa ou estrangeira, viverá, para que continue a viver também a região para cujo desenvolvimento foi creada.

Tudo tem um termo: e a situação da nossa Companhia ha de te-lo muito breve, pois não pode manter-se por muito tempo mais sem gravíssimos prejuízos para todos, como diz o relatório do snr. Ministro da Fazenda, na unica indicação em que foi exacto a nosso respeito.



Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria
Direcção Geral das Obras Públicas e Minas
Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 7 de outubro do anno findo, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, do estabelecimento definitivo da parte da linha de Cascaes, compreendida entre o Caes de Sodré e Alcantara-Mar, e bem assim os projectos das disposições das linhas nas estações do Caes do Sodré, Santos e Alcantara-Mar: ha por bem, conformando-se com o parecer de 20 de janeiro findo do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, aprovar os referidos projectos, com as clausulas, porém, de que será dada maior largura ao edifício da estação do Caes do Sodré e de que a demolição de qualquer edificação para prolongamento da linha entre essa estação e a do Caes dos Soldados será feita, quando necessaria, pela mencionada companhia, sem direito a qualquer indemnização.

Paço, em 25 de julho de 1910.—José Gonçalves Pereira dos Santos.

9.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública Despacho

Conforme resolução tomada em Conselho de Ministros, determino que a aquisição de instrumentos de topografia e outros para serviço da Direcção de Estudos de Caminhos de Ferro, bem como as despesas geraes para o custeio da mesma Direcção, relativas ao anno económico de 1909-1910, sejam pagas pelo artigo 19.º-A, capitulo 2.º, da tabella da distribuição da despesa ordinaria do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em vigor nesse anno económico; e que as mesmas despesas a efectuar com relação ao presente anno económico de 1910-1911 se realisem pelo mencionado capitulo e artigo da mesma tabella, enquanto estiver vigorando nos termos do artigo 7.º da carta de lei de 3 de abril de 1896 e portaria de 28 de junho ultimo.

Paço, em 14 de julho de 1910.—Pereira dos Santos.

Congresso internacional de Caminhos de Ferro

Por um erro de paginação saiu incompleto e banal no numero passado o telegramma do nosso director, com respeito ao encerramento do Congresso, que hoje reproduzimos na devida forma. Dizia elle:

«Congresso encerra amanhã os seus trabalhos, resolvendo que a proxima sessão será em Berlin, em 1915, a convite dos delegados alemães.»

Esta resolução já estava prevista e della demos noticia no artigo da pag. 215 da *Gazeta* n.º 242.

Desta vez não houve dificuldade na escolha, porque, ao mesmo tempo que a oferta da capital alemã era logicamente bem aceita, mais nenhum outro paiz se ofereceu a disputar a honra de receber o congresso.

Como dissemos na *Gazeta* n.º 540 de 16 de junho, pag. n.º 182 no congresso de 1905 tratou-se de começar a considerar os paizes pequenos, e nesse intuito foi escolhida a Suissa; mas também ha que ter em vista, que a importância desta reunião só pode localizar-se num paiz pequeno, quando elle tenha condições muito especiaes para a receber.

Está nesse caso a Suissa, paiz extremamente habituado a receber estrangeiros e tendo portanto todas as condições de alojamento e organização de recepções neste género.

Não tiveram ali que admirar, os congressistas, como nos anteriores paizes, onde se reuniram, grandiosas instalações ferroviárias, enormes fábricas de material a visitar, a rapidez vertiginosa dos trens, a sumptuosidade dos monumentais salões, a originalidade na exploração das grandes gares.

Tambem não os admirou a potencia dos enormes colossos fumegantes, traccionando os comboios, porque as locomotivas suissas são menores até do que as que rebocam os nossos expressos em Portugal, nem tambem a multiplicidade de vias para a passagem simultanea de expressos e mixtos no mesmo sentido, como em Inglaterra e na America, tendo que vêr, o comboio em que viajavam, parar, por vezes, numa estação, esperando o cruzamento, por a via—mesmo em alguns troços que demandam um grande movimento—ser unica.

As officinas ferroviarias nem visitadas foram, porque a sua modestia não o merecia; de fabricas de material apenas a de Oerlikon foi apreciada por um grupo de engenheiros; os restantes nem lá foram, preferindo-lhe as excursões alpinas. Os comboios não excedem a velocidade de 50 à hora; os especiaes das excursões compunham-se modestamente de carruagens de 1.^a, 2.^a e até 3.^a classes, essas galantes, limpas e arejadas carruagens de assentos de madeira clara que, quando cheias de passageiros lembram um collegio de meninos em plena classe, esperando a lição do mestre.

Grandiosas estações, monumentos de pedra e concurso de confortos, onde diferentes administrações fazem serviço desafogado, onde as linhas se contam por centenas, e os comboios, que entram e saem diariamente, por milhares, não ha nma só na Suissa.

Tiveram porém que admirar, em muitos pontos, a lucta da engenharia com a natureza, para a vencer, nas dificuldades que ella oppõe à passagem das linhas ferreas, rasgando-lhe as entranhas em longos tunneis, rodeando-lhe as montanhas em arrojadas curvas, salvando-lhe os vales por alguns viaductos de prodigiosa altura.

E tiveram, sobretudo, o imponente espectáculo de um paiz montanhoso, cujos picos, nos seus 3000, 4000 metros e mais, ameaçam o céu de o penetrarem, e desafiam a engenharia a alcançá-los com as duas fitas de aço.

Na admiração dessa natureza extraordinaria se empregaram os dias de ocio do congresso, em agradaveis excursões do puro prazer, distrahindo o espirito dos trabalhos insanos e fatigantes das sessões sucessivas, depois de cinco annos de fatigante e insana applicação ao estudo, para a elaboração dos pareceres que foram dados para base das discussões.

O congresso de Berne foi, pois uma villegiatura, mais que essa continuidade de trabalhos que em outras sessões se tem succedido, apenas entermeiadas por agradaveis passeios.

Falámos já das excursões do dia 7, que o mau tempo prejudicou.

As do dia 12 foram basejadas por bons raios de sol, que só alguns chuviscos interromperam.

Os excursionistas dividiram-se em dois grupos: uns foram até Zurich, onde tiveram passeios, jantar nos melhores hoteis e festa veneziana no lago. Outros desceram a Lauzanna, onde foram recebidos na estação pelas autoridades locaes e levados, em carros electricos embandeirados, ao primoroso casino, onde um concerto e uma leve refeição de bolos e vinhos lhes foi oferecida.

Numerosas creanças com faixas das cores da bandeira de Pand—verde e branca—offereciam viçosas flores em profusão enorme.

Os mesmos carros conduziram os convidados ao caes, onde dois vapores engalanados os esperavam, para um passeio no alto lago, acabando em Territet onde a companhia do ascensor de Gliou os convidou a subir até este ponto, não podendo, por falta de tempo, ir-se até aos Rochers de Naye.

A volta um opiparo jantar os esperava no sumptuoso Grand Hotel de Territet, onde um concerto tocava no vasto salão, indo depois para o casino de Montreux, onde uma excelente musica tocava, regida por um intelligente maestro portuguez, o snr. Lacerda, discípulo do nosso Conservato-

rio, ao qual faz honra, dirigindo—caso unico—uma grande orchestra de allemães. Alli tivemos o prazer de lhe apertar a mão, exemplo que foi seguido pelos nossos compatriotas.

No dia 14 encerraram-se as festas do programma pelo grande banquete na cantina do Tiro Nacional, já armada para a festa do dia 21 e para aquella só ornamentada com bandeiras de todas as nações, entre as quaes figurava a nossa, em duplicado até.

Presidiu o presidente da confederação, o snr. Roberto Comtesse, assistido de todo o corpo diplomatico, conselheiros comunicaes, comissões permanente e local do congresso etc, pronunciando aquelle intelligente magistrado um discurso, no mais puro franez, de saudação aos estrangeiros hospedes da Suissa.

No dia 16 encerraram-se os trabalhos numa sessão solemne presidida pelo snr. Weisembach, ministro dos caminhos de ferro.

Mas fóra do programma havia ainda uma excursão, a convite das direcções dos caminhos de ferro Rheticos e de Bernina e da Sociedade de Desenvolvimento do Cantão de Grisons. Seria uma falta se os congressistas não visitassem aquellas linhas, a ultima das quaes abriu no dia 7 de julho o ultimo troço da sua via internacional, ligando com a Italia, por Tirano, à linha, tambem nova que, pelo valle do Adda, vae a Colico.

Os excursionistas foram, em comboio especial, no dia 18, até Coire, sendo-lhes oferecido almoço pela companhia dos vagões-leitos. Chegados alli, esperava-os o amabilissimo presidente da direcção, o sr. Wirz e seu pessoal superior, no comboio de via reduzida, que devia conduzi-los a S. Moritz.

O Sr. Wirz teve até, para com o nosso Director, a amabilidade de o acompanhar, dando-lhe todas as explicações sobre aquella extraordinaria linha, notabilissima pelas suas obras d'arte, da qual mais tarde nos ocuparemos detalhadamente.

Em S. Moritz os visitantes fizeram varios passeios pela cidade alta, indo à inferior, junto ao lago, nos carros electricos, onde o seu distintivo lhes deu livre transito.

Na manhã seguinte um dos elegantes trens electricos da linha do Bernina conduziu-os até Le Prese, junto ao lago Poschiavo, por aquella linha, exemplo, no mundo, de arrojo e de tenacidade para vencer as dificuldades do terreno.

Não podemos deter-nos agora em pormenores descriptivos, mas não podemos deixar de notar que estas duas linhas se completam, formando um conjunto admiravel.

Se nos Rheticos os laços e curvas nos fazem passar cinco vezes no mesmo ponto, na Bernina os zig-zags fazem o mesmo em prodigiosa diferença de nível, que surprehende até a desorientação.

Mais tarde em artigo das *Notas de viagem* voltaremos a tratar della com toda a minucia que merece.

Assim se attingiu a altitude de mais de 2000 metros, aonde nos encontramos entre montanhas de neve.

Por fim, tendo-se almoçado no hotel dos banhos de Le Prese, os viajantes tiveram um banquete no Grande Hotel de S. Moritz, um dos enormes estabelecimentos deste genero, que constituem a parte principal das duas povoações.

Foi o fecho das digressões da 8.^a sessão do Congresso, verdadeiro fecho de ouro, porque a Engadine é, efectivamente, a parte mais bella, menos conhecida e mais impressionante, da Suissa, não só pelas suas altas montanhas, como, hoje, pelas suas linhas ferreas de adherencia, verdadeiramente unicas, extraordinarias.

Outras ligações se preparam com a Austria, por Tarasp, como dissemos no numero passado. Mas a de Tirano é já bastante para dar, por alli, entrada ou saída a todos que dos lagos italianos vão à Suissa ou vice-versa, levando os viajantes por aquellas assombrosas rampas, que fazem o justo orgulho da nova rede ferroviaria.

Os guias, põem, nalguns pontos a phrase «il faut absolument voir ça». E' o que diremos, tratando das linhas da Engadine.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas e romarias

A religião é no nosso paiz, como de resto em todos os paizes catholicos, o principal pretexto que se oferece ao povo, para durante alguns dias, poucos, no anno, afastando-se das fadigas do trabalho, dar expansão ás suas alegrias.

Assim, em quasi todas as terras por essas provincias fóra, nos dias consagrados ás festividades em honra do santo ou santa seu patrono, é que, no tão caracteristico arraial, o povo se reune numa ingenua promiscuidade, dando largas á folia, dançando e soltando ao vento as suas trovas repassadas sempre desse inconfundivel sentimentalismo da gente portugueza.

Quem ha que tenha assistido, sem se impressionar vivamente, a um desses arraiaes, onde a mocidade dos campos, dando-se *rendez-vous*, rodopia num infreia e voluptuoso tumultuar; onde sem hypocrisias, livre dos convencionalismos, cada um se mostra tal qual é, brigão, amoroso, recatado ou leviano?

Oh! se não houvesse o arraial, seria preciso inventá-lo.

Porque o divertimento é indispensavel á vida, e se não fóra o arraial com os seus balões e tigelinhas com sebo a arder, o fogo de vista, e concomitantes bailaricos e descantes, que havia de ser do povinho, que passa a vida em constante labuta?

Em muitas localidades, além da festividade religiosa, faz-se pela mesma occasião a feira annual, onde se realizam importantes operações commerciaes, tornando-se por isso mais importantes.

*

E na quadra que estamos atravessando, que tem lugar a maioria dessas festas, que em algumas terras do paiz costumam attingir grande brilhantismo, chamando grande concorrença de forasteiros, não só das povoações iimitrophes, como de pontos bastante afastados, dando lugar a muitas operações commerciaes e a correr muito dinheiro, como se diz vulgarmente, o que tanto bastaria, se mais outras razões não houvesse, para se patrocinarem, pois concorrem muitissimo para o desenvolvimento das povoações.

Dalgumas, por motivo das quaes as administrações dos caminhos de ferro tém feito preços especiaes, já nos temos ocupado em numeros anteriores, e iremos referindos ainda a outras mais, que, pela sua importancia, merecem especial menção.

Festas da Rainha Santa em Coimbra

A nobre cidade do Mondego, dos estudantes e das tricanas, dos descantes e guitarradas; a cidade mais poetica do nosso Portugal, onde tudo parece recender amor e alegria, vae cobrir-se dos seus mais ricos atavios durante os dias 4 a 9 deste mês, em que, como nos referimos no nosso ultimo numero, vae celebrar as festas em honra da Rainha Santa Izabel.

Do que constam as festas, diz o programma que a seguir inserimos, mas o que esse programma não pode exprimir, e que nem mesmo se torna facil descrever, é o caracter especial que o povo coimbrão lhes sabe imprimir, e a alegria communicativa daquelle boa gente, cheia de sentimento no coração e lendas a bailarem-lhe no cerebro, como a da linda Ignez, cujo sangue derramado pelos ferozes sicarios ao serviço de Affonso IV, ficou, segundo a crença ingenua do povo, indelevelmente assinalado nas pedras da fonte da Quinta das Lagrimas.

E vao lá dizer-lhes que aquellas manchas vermelhas que ainda hoje se veem nas pedras não são do sangue della...

Não ha em todo o resto do paiz, festas comparaveis ás que Coimbra costuma fazer em honra da Rainha Santa, aquella cujo nome anda arreigado a tanta lenda.

Emfim, é, por assim dizer, um dever, de todos quantos se orgulham em ter nascido neste jardim á beira mar plantado, ir pelo menos um dia a Coimbra, observa-la bem, perscruta-la, respirar-lhe o perfume dos seus bosques, admirar a graça das suas raparigas e a estreinice dos seus estudantes, e para isso não ha melhor occasião do que a das festas, que em breves dias se vão realizar.

A seguir publicamos, além do programma que prometemos, os preços dos bilhetes de ida e volta para Coimbra, que as administrações de caminhos de ferro estabelecem nesses dias.

Programma

Quinta feira, 4. Ao meio dia iniciam-se as festas percorrendo as ruas da cidade diferentes philarmonicas. Neste dia e seguintes, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde, acha-se abertos ao publico os seguintes edificios: Museu de Historia Natural, Museu de Antiguidades, Instituto, Lyceu, Universidade. Egrejas de Santa Clara, Santa Cruz, Sé Cathedral e Sé Velha. A's 8 horas da noite sahe de Santa Clara a procissão conduzindo a Imagem da Rainha Santa para o templo de Santa Cruz. A' chegada ao Largo Príncipe D. Carlos, será queimado um vistoso fogo de artificio. Das 9 horas ás 11 da noite concertos por bandas militares nos diferentes coretos erguidos nas ruas da cidade. Illuminações geraes.

Sexta feira, 5. Alvorada por diferentes bandas, as quaes, ao meio dia, percorrerão as ruas da cidade. Neste dia e seguintes acha-se exposta na Egreja de Santa Cruz a Imagem da Rainha Santa. A's 6 horas da tarde deve realizar-se na Avenida Navarro um torneio de *foot-ball* promovido pelo Coimbra-Club. A's 7 horas da tarde, solemnidade religiosa em Santa Cruz. A's 10 horas da noite, surprehendente festival no Mondego, onde será queimado um vistoso fogo de artificio. Das 8 ás 12 horas da noite tocam alternadamente, no coreto municipal da Avenida Navarro, duas bandas militares. Illuminações geraes.

Sabbado, 6. Repete-se a *alvorada* festiva do dia anterior. *Exercício de bombeiros* numa das principaes ruas da cidade. A's 8 horas da noite sahirá da séde do Coimbra-Club um brilhante cortejo composto de bandas de musica e ranchos de tricanas, com destino ao Parque de Santa Cruz, onde se realiza um *imponente festival*. A' chegada do cortejo ao Largo D. Luis, será queimado um vistoso *bouquet* de fogo de artificio, dando-se assim principio ao grande festival, cuja illuminacão, composta de 20:000 luzes artisticamente dispostas, produzirá um espectaculo deslumbrante. A' meia noite vistoso fogo de artificio e aquatico no Mondego. Illuminações geraes.

Domingo, 7. Alvorada, como nos dias precedentes, pelas bandas de musica. A's 8 e meia horas da manhã recepção na Estação do Caminho de Ferro aos excursionistas de Ovar, os quaes se dirigem ao Coimbra-Club, onde serão recebidos pela commissão das festas. A's 10 horas da manhã, *Missa Solemne* da Rainha Santa no templo de Santa Cruz, a grande instrumental, regida pelo distinto mestre Sr. José Casimiro d'Abreu. Sermão pelo Ex^{mo} Catédratico Dr. Francisco Martins. A's 11 horas da manhã, com destino ao Parque de Santa Cruz, sahirá do Coimbra-Club um luzido cortejo composto dos ranchos de tricanas que alli vão tomar parte no *certão e de ranchos populares* e onde se realiza um *grande concerto musical* pelas bandas militares. A's 6 horas da tarde, sahirá do templo de Santa Cruz a imponente procissão conduzindo para o Mosteiro de Santa Clara a imagem da Rainha Santa. A procissão segue pelas ruas do Visconde da Luz e Ferreira Borges artisticamente ornamentadas. Apenas a imagem chegue ao Largo Príncipe D. Carlos, será saudada com uma salva de 21 tiros. Quando tiver dado entrada no seu templo, canta-se a antiphona e oração da Rainha Santa, ha a benção com o Santo Lenho e o Regimento dá as descargas do estylo. Illuminações geraes.

Segunda feira, 8. Exposição do tumulo da Rainha Santa no côro do Real Mosteiro.

Terça feira, 9. Feira franca no Pateo do Real Mosteiro. A' tarde grande arraial e visita á Rainha Santa. Descantes e danças populares pelos ranchos de tricanas até á noite.

Além dos festejos e divertimentos indicados neste programma, outros se estão preparando de iniciativa popular que mais contribuirão para o brilho e esplendor das festas.

De Figueira para Coimbra parte no dia 7 um comboio especial ás 2,35 da tarde, com paragem em todas as estações e apeadeiros intermedios, o qual regressará de Coimbra ás 9,20 da tarde do dia 7.

Os preços dos bilhetes de ida e volta que as companhias Real, da Beira Alta e Nacional, e Direcção do Minho

e Douro estabelecem, tem grandes reduções, sendo os preços das principaes estações os seguintes:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa	55560	45340	35120
Santarem	35660	25840	25020
Portalegre	55560	45340	35120
Elvas	65060	45740	35320
Payalvo	25960	25240	15620
Taveiro e Souzelas	190	150	100
Mealhada	600	450	320
Aveiro	15560	15240	820
Estarreja	15960	15540	15120
Espinho	25710	25140	15520
Porto	35320	25560	15810
Leiria	25060	15640	15220
Amieira, Lares, S.º Aleixo, e Figueira	820	520	320
Coruche	45560	35540	25520
Vendas Novas	55160	45340	35120
Louzã	720	560	410
Miranda do Corvo	500	400	300
Ceira	220	160	110
Covilhã	45000	25670	15900
Sabugal	35400	25130	15530
Vizeu	25350	15920	15350
Torre d'Eita	25110	15720	15210
Tondella	15800	15460	15040
Cantanhede	920	720	520
Murtede e Luzo	800	640	470
Santa Comba	15400	15100	800
Gouveia, Fornos e Celorico	25450	15750	15300
Villa Franca das Naves, Pinhel e Guarda	35050	15950	15400
Vianna do Castello	55190	45010	25850
Valença	65370	45940	35500
Braga	45500	35480	25460
Penafiel	45120	35190	25270
Vidago	75650	65350	45360

Feira da Agonia em Vianna do Castello

Vianna do Castello, a mais linda cidade minhota, cujos formosos costumes e a decantada belleza das suas lavradeiras a penna scintillante de Eça de Queiroz soube, como ainda mais ninguem, descrever com inexcedivel realismo, tem na sua feira e festas da Agonia a melhor prova de quanto vale, sob todos os aspectos.

Não é facil descrever Vianna com o seu rio Lima; as suas encantadoras lavradeiras com os seus lenços de còres berrantes e saia curta de seriguiha ás riscas, deixando a descoberto um bello trecho da perna sadia e bem torneada; as suas canções amorosas soitadas numa melopéa a um tempo silvestre e delicada; os seus bois de pequena estatura e grandes armas, etc, etc.

Só um grande artista como Eça o poderia fazer.

Quem ainda não teve o prazer de vêr Vianna num dia de festa, não deve deixar de ir ás festas da Agonia que se realizam no meiado deste mez.

Tudo aquillo é um encanto, desde a magnifica vista que se desfructa do alto de Santa Luzia, até á feira do gado no Campo da Agonia, onde as lavradeiras, ostentando os seus fatos domingueiros e aguilhada em punho, apresentam ao mercador, segurando-as pela arreata, as famosas juntas de bois com as cangas lindamente ornamentadas.

— E os quadros amorosos que a cada passo se nos deparam!

Acolá, um soldado esbelto, espadaúdo, todo elle força e vigor, mão na algibeira, cigarro ao canto da bocca, bonnet para traz, faz versos amorosos a uma das formosas moçolas de faces córadas e seios opulentos, que, enfileiradas com uns pequenos montes de palha em frente, estão vendendo feixes de palha para a dormida, ás que de fóra da cidade vieram á feira e ao tradicional banho santo.

Ella em frente delle, toda enleiada, mal disfarçando todo o ardor que lhe vae na alma e no sangue, vae-lhe respondendo, tambem em bellas rimas, versos que só as almas ardentes e puras sabem dictar.

Mais além, um baile de roda, onde rapazes e raparigas cantam e dançam com inexcedivel pericia um *vira*, ao som plangente duma concertina ou da guitarra.

E... mais não diremos.

Só vendo aquelle encanto que nos faz esquecer por momentos as agruras da vida.

Este anno além do serviço especial que todos annos os Caminhos de Ferro do Minho e Douro e a Companhia Real costumam effectuar para Vianna do Castello, tambem a Direcção do Sul e Sueste estabeleceu de combinação com aquelles Caminhos de Ferro bilhetes reduzidos.

A seguir indicamos os preços das principaes estações das duas rôdes:

	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa	55040	35420
Santarem	45290	35070
Abrantes	45260	35050
Portalegre	55020	35400
Elvas	55470	35910
Coimbra e Coimbra B.	35360	25400
Coruche e Vendas Novas	55100	35450
Beja	55970	45030
Faro	75620	55100
Tavira	75890	55280
Silves	75430	45980
Setubal	55580	35770
Evora	55620	35810
Extremoz	65160	45140
Villa Viçosa	65300	45240

Os bilhetes são válidos para ida de 13 a 20 e volta de 18 a 24 do corrente.

Romaria ao Senhor da serra de Semide

Num alto ermo da serra ergue-se a pequena e simples capella, onde está guardada religiosamente em condigno altar a imagem do Senhor.

O aspecto da serra e das estradas, que a ella dão accesso, torna-se deveras pittoresco durante os dias em que os milhares de crentes de muitas leguas em redor alli accorrem em piedosa romaria, arrostando com o sol ardente de agosto em busca da benção do Senhor, do perdão para os seus peccados ou dum lenitivo para os seus sofrimentos.

O Senhor da Serra de Semide é para o povo de Coimbra e proximidades como é o de Bellas para o povo de Lisboa e povoações circunvisinhas.

A romaria realisa-se este anno nos dias 12 a 24 deste mez, fazendo a Companhia Real por este motivo um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para as estações de Ceira e Trémoa igual ao do anno passado, sendo os preços com sello incluido, das principaes estações, os que a seguir indicamos:

	2.º cl.	3.º cl.
Pombal	15450	15030
Coimbra-B e Coimbra	160	110
Mealhada	710	520
Aveiro	15640	15160
Estarreja	15960	15320
Ovar	25360	15520
Leiria	15800	15190
Figueira, Lares e Santo Aleixo	780	530
Miranda do Corvo	140	100
Padrão	230	160
Louzã	300	190
Carvalhosas e Almalaguez	120	90

Estes bilhetes são validos para as estações de Ceira e Trémoa indistinctamente e para os dias 12 a 24 pelos comboios ordinarios, excepto os rapidos e o Sud-Express.

Festas á Senhora do Castello, em Coruche

E nos dias 14 a 17 deste mez que teem lugar em Coruche as tradicionaes festas á Senhora do Castello, que são sempre muito concorridas.

O programma das festas, entre outros numeros, consta de procissão, arraial, kermesse, iluminação e fogos de artificio e duas magnificas corridas de touros nos dias 15 e 16, em que tomam parte alguns laureados artistas e amadores.

A Companhia Real estabelece bilhetes a preços reduzidos, validos para ida de 13 a 17 e volta de 14 a 19, pelos comboios ordinarios.

Os preços, sello incluido, das principaes estações a Coruche e volta são os seguintes:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa	25730	15980	15290
Villa Franca....	15710	15240	810
Santarem	15460	15050	690
Torres Novas ...	25200	15590	15040
Entroncamento ..	25340	15690	15110
Abrantes	35130	25250	15480
Muge	720	530	360
Vendas Novas ..	15120	790	520

Feira em Tavira

Nos tres primeiros dias deste mez realisa-se na cidade de Tavira a importante feira da Boa Morte, uma das mais concorridas do Algarve.

Por tal motivo a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste realisa um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das suas estações da linha do sul, das quaes a seguir mencionamos algumas principaes:

	1.º cl.	2.º cl.
Beja	35500	25500
Faro	500	400
Loulé	800	550
Villa Real de Santo Antonio	400	300
Silves	15400	15000
Portimão	15600	15100

Os bilhetes são validos para a volta até o dia 5.

Festa á S.ª da Saude em Reyelles

No domingo, 7 do corrente, effectua-se em Revelles a festa annual á S.ª da Saude, que consta, além da festa de egreja, de arraial e outras diversões populares.

Por este motivo a Companhia Real naquelle dia concede paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050, junto a Revelles, dos comboios tramways do serviço Figueira-Coimbra e dos mixtos que sahem de Alfarellos ás 11,35 da manhã, e 8,55 da tarde, para serviço de passageiros.

Os preços dos bilhetes são os das tarifas ordinarias.

Feira e touradas em Badajoz

Por occasião da feira annual, que se realisa em Badajoz nos dias 13 a 18 do corrente, effectuar-se-hão duas magnificas corridas de touros.

Se uma feira espanhola é, para nós portuguezes, sempre um attractivo de primeira ordem, a tourada com *toros de muerte*, os picadores e os *caballos* despertam sempre entre os amadores do genero um tal entusiasmo, que nalguns chega quasi a attingir o delirio.

A tourada espanhola é, todos concordam até mesmo os espanhóes, uma barbaridade, mas entusiasma, excita os nervos afrouxados pela vida sedentaria de todos os dias; é um estimulante, e, ainda mais do que isso, um espectáculo de força e bravura, qualidades que os povos meridionaes mais apreciam que quaesquer outras.

Por isso, e apezar de todos os pezares, a tourada em Espanha nunca deixará de existir, a despeito de todas as propagandas em contrario dos apostolos da civilisação.

Para nós o mais bello da tourada é o magnifico espectáculo duma praça repleta de povo; a alegria indizivel em todas as physionomias; o aspecto feerico dos trajes multicóres das encantadoras *manolas* illuminadas pelo sol fascinante do estio; a vozearia, a animação, a vida em sim em toda a sua pujança.

Isso é realmente bello.

A feira d'agosto é sempre a mais concorrida de Badajoz, e as touradas desta epocha são as que mais compatriotas nossos ali acarretam. Por isso os nossos vizinhos esmeram-se sempre em proporcionar aos forasteiros portuguezes, não só bellas touradas, como uma recepção amavel e fraternal.

O programma deste anno, elaborado por mão habil, além dos elementos espanhóes do melhor que ha por lá, inclue os nomes dos nossos festejados cavalleiros, o amador Marcellino d'Azevedo e o profissional Eduardo Macedo.

Só os nomes destes dois sympathicos rapazes bastariam para chamar a Badajoz numerosa concorrença.

Os espadas Bienvenida e Manolete e *sus cuadrillas* são tambem uma bella garantia dum espectáculo deslumbrante.

Na tourada de 14 são corridos 8 cornupetos da afamada ganaderia de D. Fernando Villalon, e na de 15 seis bichos de D. Eduardo Miura, nome bem conhecido dos afficionados.

A Companhia Real fará, além dos bilhetes a preços reduzidos, um comboio especial de ida e volta, que partirá de Lisboa em 13 ás 11,50 da noite chegando a Badajoz ás 7,36 da manhã, para regressar de Badajoz em 15 ás 10,45 da noite e chegar a Lisboa em 16 ás 6,17 da manhã.

Os bilhetes são válidos para o comboio especial e para os ordinarios, excepto os rapidos, para ida de 12 a 14 e volta de 14 a 18.

Este anno a Companhia incluiu no serviço mais algumas estações, que nos annos anteriores não vendiam destes bilhetes.

Os preços de Lisboa e mais estações incluidas no serviço de Lisboa a Entroncamento, Praia, Payalvo a Mealhada, Torres Vedras e Figueira, Castello Branco a Fundão e Muge a Vendas Novas são de réis 45070 e 25050; de Aveiro a Porto, Caldas e Leiria, Abrantes e Ponte Sôr 35070 e 15550; de Castello de Vide, Maryão, Chança e Portalegre 15570 e 15050; Assumar e Santa Eulalia 730 e 530, respectivamente em 1.º e 2.º classes.

Por tão modicos preços quem deixará de ir á los toros de Badajoz?

Temporada de banhos e aguas thermaes

Caldas de Vizella

A Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães, vae estabelecer a partir de hoje e até 15 de setembro, para Vizella o seguinte serviço extraordinario de comboios, nos dias uteis:

Partida de Guimarães, ás 6,30 da manhã; chegada a Vizella, ás 6,55. Partida de Vizella, ás 6,48 da manhã; chegada a Guimarães, ás 7,13.

Estes comboios teem paragem de 1 minuto em Magdalena e Covas. Para o comboio n.º 16, vender-se-hão bilhetes de ida e volta ao preço de 100 réis, em 3.º classe, válidos para o regresso pelo comboio n.º 7. Nos dias em que se anunciem serviços extraordinarios não teem lugar estes comboios.

Praia de D. Carlos em Mattosinhos

Desde 15 do corrente a 15 de outubro inclusivé, na estação de Pedras Rubras e apeadeiro de Crestins, dos Caminhos de ferro do Porto à Povoa e Famalicão, vendem-se bilhetes de ida e volta, em 2.º classe, para a praia de D. Carlos, em Mattosinhos (Senhor do Padrão), aos preços respectivos de 120 e 100 réis, válidos unicamente: para o mesmo dia da venda e para a ida pelo comboio n.º 36-101, que parte de Pedras Rubras ás 5,30 da manhã e de Crestins ás 5,34; e para a volta pelo comboio n.º 108-3, que parte do Senhor do Padrão ás 8,8 da manhã.

Quando á ida os srs. passageiros percam na Senhora da Hora a correspondencia com o comboio n.º 101, pôdem seguir no comboio n.º 103, que alli passa ás 6,23 da manhã.

Viagens commodas ao Bussaco

Os novos comboios n.ºs 101 e 102 da Beira Alta, em vigor desde 15 de julho até 15 d'outubro proximo, dão ligação para e das estações daquella linha entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, inclusivé aos rapidos n.ºs 56 e 55 da Companhia Real.

Permittem pois a seguinte agradavel diversão: Sahir do Porto de manhã ás 9 horas no rapido n.º 56 da Companhia Real, chegando a Luso ás 11,10; passar o dia no Bussaco, embarcando em Luso ás 8,44 da tarde, para ir dormir em sua casa no Porto, aonde se chega ás 11,7 da noite no rapido n.º 55 da mesma Companhia Real.

Diversão semelhante permitte ás estações intermedias, quer sahindo para o Bussaco pelo comboio n.º 18 da Companhia Real para tomar então em Pampilhosa o n.º 3 da Beira Alta, chegando a Luso ás 10,6 da manhã e regressar pelo novo comboio n.º 102 da Beira, que parte do Luso ás 8,44 da tarde e seguir pelo n.º 11 da Companhia Real, quer pelos rapidos atraç indicados das estações de Gaya, Granja, Espinho e Aveiro, que elles servem.

Teem assim os banhistas das praias de Espinho e Granja extrema facilidade de visitar a Mata do Bussaco, incontestavelmente um dos mais bellos logares de villegiatura do paiz, servido por um hotel de primeira ordem, sem passarem a noite fóra de casa.

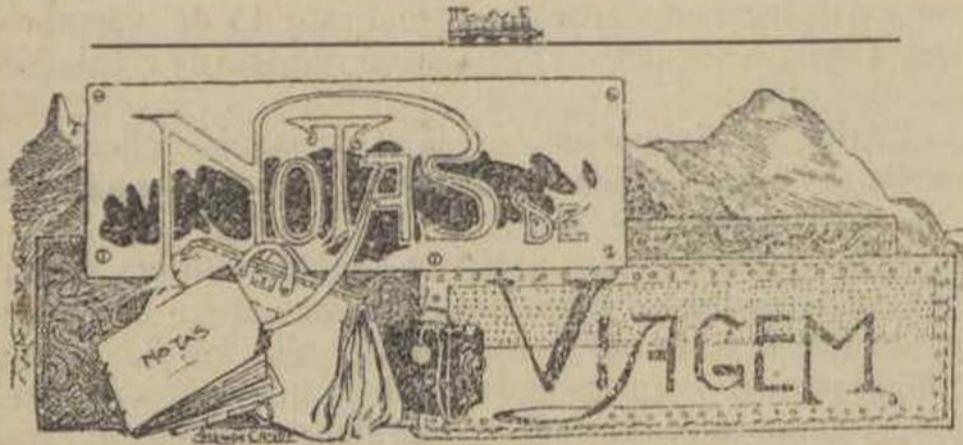
De Coimbra a viagem para o Bussaco é particularmente commoda, tomando de manhã o comboio n.º 17 da Companhia Real e regressando pelo n.º 2212 e fornecendo ainda este ultimo comboio um excellente regresso aos passageiros, que tenham ido de manhã daquella cidade a Cantanhede, Arazède, etc.

Digna de nota é ainda a facilidade que os novos comboios da Beira Alta dão de visitar as pittorescas margens do Dão (Santa Comba), dando aos aquistas do Luso e pessoas em villegiatura no Bussaco extrema facilidade de diversão nessa visita.

O mesmo se poderá dizer de Coimbra, Aveiro e outras localidades nas suas relações com Santa Comba.

Apeadeiro de Cacia

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores o aviso da Companhia Real relativo á ampliação do serviço no apeadeiro de Cacia, a que nos referimos num dos nossos ultimos numeros.



III

De Valencia a Tarragona e Barcelona. — Uma cidade sempre bella. — Perigos e bellezas. — Um bom restaurante. — O Montserrat. — Jejum obrigatorio. — Passeios.

De Valencia para Barcelona a linha directa pertence a duas companhias diferentes. — Norte até Tarragona, e M. Z. A. d'ahi em deante.

O traçado, visto na carta, vae sempre na margem do Mediterraneo, mas as arvores da intensa cultura de todos aquelles terrenos impedem a vista do largo mar, que só em dois ou tres pontos conseguimos lobrigar.

Como pontos importantes, e onde nos deteríamos, se o tempo consagrado á viagem no-lo permittisse, temos primeiro Sagunto, importante cidade sob o ponto de vista das suas antiguidades, como o theatro romano, um dos edificios deste genero mais bem conservados que hoje existem na Europa, as suas fortificações e os bellos panoramas que dellas se desfructam. O theatro vê-se mesmo da linha ferrea, no alto, á esquerda.

Logo depois vem Castillon, que é cidade popnlosa e prospera pelo seu commercio de fructas. Contentemo-nos tambem de a vêr, sem sahir do comboio e sigamos a atravessar a bella ponte sobre o Ebro em Tortosa, onde, se partirmos de Valencia no bom comboio rapido da manhã, temos um dos melhores almoços que se servem em bufetes espanhóes.

O nosso estomago confortado aqui nos manda inscrever o testemunho do seu agradecimento.

A linha approxima-se, então, do Mediterraneo passando, entre palmeiraes viçosos, á região maritima, de exigua vegetação e grandes pedras, entre as quaes numerosos leitos de rios, secos no verão, são atravessados por pontes de ferro.

Em breve, depois de Cambrils o panorama volta a ser ridente de verdes plantações da zona tropical, a um e outro lado da via que leva a Tarragona, onde não temos que mudar de comboio, se tomarmos a carruagem directa.

Uma ceara de chaminés de fabricas attesta-nos quanto importante é esta cidade, rica em industria e commercio, como em monumentos romanos de grande valor, para chamar a attenção do turista.

Os muros cyclopeanos que a cingem e quasi a fecham, numa extensão de bons 3 kilometros, o seu aqueducto e outras ruinas importantes são exemplares que o antiquario precisa vêr.

Continuando a via á beira da agua vamos deixando, á esquerda, varios outros restos da antiga dominação romana, como o tumulo dos Scipiões, em Altafulla; e à direita depois de passar a estação de Roda de Barà, o celebre portal ou arco de triumpho de Lucius.

Numerosos tunneis interrompem-nos a cada momento o goso da vista das azuladas aguas mediterranicas, e varias pontes sobre torrentes sem agua, porque esta lhes é captada para irrigações.

Estamos chegados a Barcelona sentindo, quem conhece o local, que se entrou na longa trincheira que segue toda a calle de Aragon, ao meio da qual ha uma estação, junto ao passeio de Gracia, onde é mais commodo descer, porque se fica no centro da cidade. Para isso ha que deixar ir a bagagem registrada até á estação principal (chamada de Francia) porque na de Gracia não pode retirar-se.

Nem os Guias-horarios ali indicam paragem dos comboios rapidos.

D'ahi a qualquer hotel é perto.

Já varias vezes aqui temos falado da bella capital da Catalunha, que sempre encontramos melhorada e aformosada; mais a fômos achar desta vez, porque a praça, o passeio de Gracia e alguns edificios das *ramblas* estavam ornamentados e com enormes installações para iluminação por luz electrica, havendo naquella, um grandioso arco triumphal, que não tinha menos de 2000 lampadas, fazendo um effeito extraordinariamente bello.

Assim se enfeita a laboriosa cidade durante o mez de junho, tornando-se mais garrida para os estrangeiros que a visitam e ahi são chamados por uma tenaz propaganda da sua Sociedade de Desenvolvimento que tão beneméritos serviços lhe presta.

Pena é que o germe de uma desorientação criminosa ahi tenha lançado raizes, ameaçando dos maiores perigos habitantes e forasteiros.

Lançou raizes e lança bombas, que é o peior.

Mal irá a Barcelona — cada dia mais — enquanto o passante d'allí sahir bezendo-se por não ter passado mais cedo em plena *Rambla del Centro*, como nos sucedeu, o que nos evitou o risco de sermos atingidos por qualquer estilhaço do apparelho que ali explodiu em 28 de junho.

Mas, curiosa situação de uma cidade! Assim como o enfermo chronico se habitua aos seus achaques, ella também, já considerando endemicos esses attentados, não se emociona por elles.

Foi assim que passando meia hora depois no mesmo sitio onde o caso se dera — tão fatal que matou um pobre homem e feriu seriamente uns oito mais — não notámos a menor alteração nos espíritos, nem aglomeração de povo, nem commentarios.

Indo jantar ao restaurante Martin — que é uma das casas onde se come melhor... em todo o mundo — com que saudade o dizemos! — ninguem nos falou da desgraça succidida, da qual só viemos a saber... dois dias depois, pelos jornaes!

Decididamente, Barcelona está habituada áquillo.

Uma excursão que ha muito tencionavamos fazer, foi desta vez realizada: a do Montserrat.

Toma-se um comboio bem cedo, de manhã, o das 6 e 25 para Monistrol, e chegado ahi, o de cremalheira, sistema abt, que nos leva ao cimo do monte, onde é o mosteiro.

A linha até Monistrol é já de si muito pittoresca, accidentada, por tunneis, entre montanhas escarpadas, atravessando cidades industriaes e villas apraziveis.

Desde Buxols começamos a ver á esquerda o pittoresco monte, que nos lembra um pouco o Rochamadour, em França, de que já aqui falámos.

Em Monistrol passa-se para o trem de cremalheira, devendo procurar-se logar á esquerda, porque assim, invertido o movimento do comboio, ficar-se-ha á direita, que é do lado de onde a paizagem é melhor.

A linha sobe em rampa de 15 em diferentes laços pela escarpada montanha, offerecendo maravilhosas vistas sobre o valle.

Depois de passar a paragem em Monistrol-villa, é curioso vér, na passagem do nível, o guarda que faz continencia ao comboio, com o seu fato de cores espanholas e bandeira nacional erguida. Um tolo.

A grandiosa montanha é eriçada de picos como dentadura; o convento é a meia encosta, e pouco tem que vér, só a egreja, porque no mosteiro está installado um seminario.

O interessante é a viagem e o imponente panorama, lá de cima, que melhor se gosa indo, de passeio, até á chamada gruta da virgem, caminho bem tratado e facil, com bancos e bonitos altares-monumentos.

Pode-se tambem *alpinar* por variados sitios da montanha, mas quem quiser limitar-se e não fatigar o corpo, tem suficiente com isto.

Junto ao mosteiro ha um unico restaurante, privilegiado pelos padres do convento, onde a comida é algo cara e á vontade dos padres. Quem lá chegar em dia de magro tem que jejuar... para castigar as carnes.

Outros restaurantes ha, mas muito longe, fóra da jurisdição padresca, onde se vae de trem.

Tambem se pode ir ao Montserrat pela estação de Manresa, tomando ahi o automovel, que faz serviço a todos os comboios.

Um passeio bonito, em Barcelona é tomar o carro electrico ao Teludabo, elevada altura de onde se gosa a cidade, e onde ha um excellente restaurante, terraços etc. e seguir depois, a pé, de lá a tomar o outro carro em Valvidriera (que não é longe) descendo por elle á cidade.

TRACÇÃO ELECTRICA

Porto

A Companhia Carris de Ferro do Porto pediu para estabelecer uma ponte em frente da alameda de Massarellos.

De ha muito que um grupo estrangeiro, naturalmente animado pelos resultados que está dando a exploração da Companhia dos Carris de ferro de Lisboa, lançou olhos cubicos para a Companhia Carris do Porto.

Batido varias vezes nas suas aspirações, não desanima e agora vem de novo, excitado pelo extraordinario augmento de receita, tentar seduzir alguns accionistas para que lhe vendam as suas acções.

Corre pois o perigo da viação da segunda capital do reino ir parar a mãos estrangeiras, como succedem em Lisboa.

Brazil

Começaram os trabalhos de construcção duma linha electrica em Cataguazes.

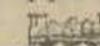
Em Campinas vae constituir-se uma companhia para construir e explorar uma linha de tremvias electricos para serviço da cidade.

 Foi electrificada a linha do Corcovado. É a primeira linha ferrea electrica que funciona no Brazil.

Chili

O Governo Chileno vae electrificar 250 kilometros das suas linhas, entre Santiago e Valparaiso, a titulo de experiência.

Se os resultados forem favoraveis para o novo sistema de tracção, será este applicado em toda a rede.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Lisboa

Continua numa dependencia do Arsenal de Marinha a construcção do modelo do aeroplano invento do sr. João Gouveia, estando já esgotada a verba de 250\$000 réis, concedida pelo Ministerio da Marinha.

As dificuldades, que o inventor portuguez tem sofrido para poder construir o seu modelo, teem dado origem a que algumas das modificações, que elle imaginara, tenham já sido postas em pratica por inventores estrangeiros.

Duas características principaes distinguem este invento, dos que até hoje teem apparecido.

Uma dellas é a do equilibrio automatico, que faz manter a estabilidade em todas as circumstancias.

A outra, talvez de maior importancia, é a reducção da força do motor, e portanto do seu peso.

Espera o sr. Gouveia, fazer voar pelo espaço um aeroplano, cujo peso depois de equipado seja 150 kilos, accionado por um motor de seis cavallos sómente.

Para manter a estabilidade tinha pensado o sr. Gouveia na installação de um pendulo, não como o de Wright, mas um pendulo muito mais curioso, pois que é o proprio piloto quem desempenha essas funcções.

Para esse efecto a cadeira em que este se senta é movel, e está ligada por commandos aos planos equilibradores, de sorte que, quando, por qualquer motivo, o apparelho tende a desequilibrar-se, o pendulo, procurando o seu centro de gravidade, força ao mesmo tempo os planos do equilibrio.

Embora o arcabouço do apparelho esteja quasi terminado, ainda falta muito para conclui-lo, e falta adquirir o motor que não é barato.

Torna-se pois um acto patriotico concorrer para a subscrição aberta por varios amigos do sr. Gouveia para angariar os fundos necessarios para a realização de seu invento, que ha-de tornar celebre o nome de Portugal no campo das conquistas scientificas modernas.

Porto

No dia 26 realizou-se no Porto uma ascensão em aerostato, que não foi coroada de grande exito devido ao vento que levou o apparelho de encontro a um grande eucalypto, onde o cordame, que sustentava a barquinha, se embarcou, pondo o aeronauta em imminente risco.

Vendo impossivel desenrascar o apparelho, resolveu dar saída ao gaz, e o aerostato, esvaziando-se, caiu, estendendo-se sobre a arvore.

O aeronauta teve que descer por um cabo, que lhe levaram ao alto do eucalypto.

França

No concurso da Champagne, em Bétheny, Labouchére bateu o record de distancia e tempo, percorrendo 340 kilometros em 37' 45".

Aulran bateu o record dos 100 kilometros com um passageiro, gastando no percurso 1, 36, 6".

Latham bateu record das tres horas, percorrendo 215 kilometros, e o da altura, subindo a 1384 metros.

Olleslagers bateu o record do mundo, fazendo sem paragem 255 kilometros em quatro horas.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisamento do 1.º semestre de 1910

1.030 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau.

3.422 a 3.427 — 3.926 a 3.930 — 5.093 — 5.094 — 10.054 —
 10.055 — 10.815 — 11.818 — 11.819 — 13.469 — 14.127 — 16.233 —
 18.258 — 26.762 — 27.470 — 27.606 a 27.620 — 29.179 — 29.622 —
 29.623 — 29.657 — 29.815 — 30.042 a 30.046 — 30.977 — 32.047 —
 32.049 — 34.590 — 38.519 — 38.579 — 39.300 — 39.713 a 39.715 —
 40.758 — 41.019 — 43.035 — 43.104 — 43.861 a 43.864 — 44.066 —
 44.067 — 44.407 — 44.520 a 44.526 — 44.534 a 44.543 — 45.431 a —
 45.436 — 46.151 — 46.651 a 46.665 — 46.762 — 47.148 — 47.222 —
 47.892 — 51.364 — 51.824 a 51.827 — 52.325 — 53.151 a —
 53.170 — 53.211 a 53.230 — 53.488 — 53.970 a 53.972 — 54.672 —
 54.673 — 55.513 — 55.516 — 55.737 a 55.740 — 56.461 — 56.462 —
 57.363 — 57.763 a 59.737 — 60.134 a 60.136 — 61.483 — 67.730 —
 68.365 — 72.635 — 73.327 — 73.633 a 73.642 — 73.867 — 85.687 —
 86.660 — 86.661 — 87.872 a 87.884 — 87.895 a 87.903 — 87.908 —
 87.909 — 87.993 a 87.997 — 88.378 — 139.275 a 139.285 — 140.525 a —
 140.532 — 141.631 — 141.632 — 142.248 a 142.250 — 143.785 — 144.960 —
 145.438 — 145.439 — 145.458 a 145.462 — 145.643 — 145.856 a 145.860 —
 145.899 — 148.334 — 148.346 — 148.347 — 148.452 a 148.455 — 149.324 —
 149.325 — 151.241 — 167.334 — 167.335 — 167.375 — 168.366 a 168.369 —
 168.805 — 169.998 — 170.673 — 171.323 — 171.629 — 171.855 — 174.834 —
 175.234 — 175.813 — 179.300 — 179.301 — 179.307 a 179.310 — 179.725 —
 181.236 — 181.237 — 181.256 — 181.257 — 181.338 — 181.498 — 182.090 —
 188.509 a 188.527 — 188.531 a 188.575 — 188.679 — 188.681 — 188.976 a —
 189.000 — 189.221 a 189.223 — 189.301 a 189.325 — 191.194 — 192.720 —
 193.639 a 193.663 — 193.696 — 193.697 — 194.287 — 194.547 — 194.553 —
 195.019 — 195.956 — 195.957 — 196.741 — 197.340 — 198.573 — 198.749 —
 198.750 — 199.315 a 199.317 — 199.332 a 199.337 — 201.071 — 201.451 a —
 201.453 — 201.860 — 202.154 — 202.651 a 202.675 — 204.669 — 204.786 a —
 204.788 — 209.204 — 211.634 — 211.635 — 211.761 a 211.765 — 213.099 —
 215.239 a 215.241 — 215.750 — 216.268 — 216.308 a 216.312 — 217.130 a —
 217.134 — 217.205 a 217.209 — 218.008 a 218.011 — 219.005 — 219.039 —
 219.130 — 219.131 — 219.136 a 219.138 — 219.848 — 219.849 — 220.425 a —
 220.127 — 221.259 — 222.062 — 222.063 — 225.068 a 225.074 — 227.249 —
 229.350 — 229.993 — 229.994 — 230.557 — 231.544 — 232.061 — 232.141 —
 240.275 — 240.367 a 240.369 — 243.304 — 243.483 — 244.831 a 244.841 —
 245.300 — 245.301 — 246.705 — 247.370 — 247.633 — 248.517 — 248.696 —
 248.697 — 249.924 — 249.925 — 251.633 — 251.675 — 252.013 — 252.233 —
 252.445 — 252.446 — 252.940 — 253.377 — 253.484 — 254.329 — 254.330 —
 258.296 — 259.069 — 259.070 — 262.921 a 262.929 — 263.249 a 263.252 —
 263.594 — 266.144 a 266.153 — 267.036 a 267.040 — 268.244 — 268.245 —
 268.756 — 268.757 — 268.791 — 269.201 — 269.967 a 269.970 — 269.972 —
 271.274 — 271.275 — 271.698 a 271.703 — 271.777 — 271.778 — 272.334 a —
 272.334 — 274.584 a 274.587 — 276.134 — 276.135 — 276.385 — 276.401 a —
 276.410 — 276.787 — 276.788 — 277.169 — 278.979 — 282.299 — 283.949 —
 283.950 — 283.971 a 283.973 — 283.976 a 283.983 — 284.363 a 284.368 —
 287.449 — 287.451 — 287.797 — 288.356 — 289.922 a 289.928 — 290.519 —
 291.412 — 294.132 a 294.139 — 294.450 — 294.452 — 294.453 — 294.779 —
 296.363 — 297.761 — 298.250 — 298.251 — 298.446 — 298.447 — 298.451 —
 298.455 a 298.486 — 298.526 — 298.527 — 299.643 a 299.646 — 301.074 —
 301.194 — 301.633 — 301.634 — 302.805 — 302.880 a 302.882 — 303.785 a —
 303.789 — 304.422 a 304.424 — 304.887 — 305.186 — 305.903 — 306.285 —
 306.286 — 312.340 — 312.341 — 312.955 a 312.957 — 313.535 a 313.540 —
 313.542 — 313.547 a 313.552 — 313.564 a 313.567 — 313.570 a 313.572 —
 313.586 a 313.588 — 317.105 a 317.109 — 319.199 — 319.200 — 319.286 —
 319.934 — 320.247 — 322.057 a 322.059 — 322.802 a 322.804 — 323.369 —
 323.738 — 323.996 a 324.000 — 324.142 a 324.148 — 330.261 — 331.145 —
 331.694 — 332.430 — 333.841 — 333.844 — 333.845 — 335.001 a 335.030 —
 336.239 — 336.568 a 336.573 — 337.686 — 338.047 — 338.259 — 338.845 —
 338.923 — 339.475 a 339.478 — 340.179 a 340.182 — 342.885 — 343.897 a —
 343.916 — 346.930 — 346.961 a 346.964 — 347.281 a 347.290 — 347.449 a —
 347.451 — 348.623 — 350.835 — 350.862 a 350.866 — 352.197 — 352.540 —
 352.541 — 352.548 a 352.552 — 354.903 — 354.904 — 355.489 — 355.717 —
 358.396 — 358.399 a 358.405 — 358.738 — 360.438 a 360.442 — 362.494 —
 362.496 — 365.330 — 365.334 — 365.335 — 366.728 — 367.058 — 368.058 —
 368.059 — 368.467 — 370.147 — 370.170 a 370.172 — 371.662 — 371.879 a —
 371.888 — 371.963 — 373.094 — 373.177 — 374.737 — 374.758 — 375.063 —
 375.099 — 377.436 — 377.692 — 377.693 — 378.343 — 379.758 — 379.759 —
 380.292 — 380.996 a 381.000 — 381.501 a 381.503 — 381.524 — 381.912 —
 382.777 — 382.949 — 383.229 — 383.889 — 384.359 — 384.360 — 385.356 a —
 385.358 — 386.209 — 386.678 a 386.683 — 387.270 a 387.273 — 388.056 a —
 388.058 — 388.085 a 388.089 — 388.572

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 33 e seguintes.

60 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau:

23 a 26 — 4.492 a 4.495 — 5.152 — 5.153 — 5.687 —
 5.688 — 6.965 — 6.966 — 7.007 — 7.448 — 8.388 — 8.932 —
 8.938 — 8.939 — 9.123 — 9.124 — 13.571 a 13.575 — 13.943 —
 14.863 — 15.177 a 15.183 — 15.739 — 15.740 — 20.820 a 20.822 —
 23.346 — 23.347 — 26.433 a 26.435 — 26.441 a 26.445 — 28.676 —
 30.076 a 30.078 — 30.092 a 30.094 — 30.338 — 30.339.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 33 e seguintes.

22 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau:

1 Titulo de 5 obrigações: — 1.008.

17 Titulos de 1 obrigação:

1.865 a 1.867 — 2.954 — 3.169 — 3.375 a 3.378 — 3.627 —
 3.628 — 4.124 — 4.125 — 4.131 — 4.143 — 4.588 — 7.549.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 29 e seguintes.

Companhia Carris de Ferro do Porto. — A Assembleia Geral extraordinaria, que fôr convocada para o dia 5 deste mez, ficon transferida para o dia seguinte pela uma hora no salão nobre do Centro Commercial do Porto.

Banco Commercial de Guimarães. — Começou em 25 do mez passado o pagamento ao dividendo do primeiro semestre do corrente anno, correspondente a 2,5% por acção, continuando todos os dias uteis.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de julho de 1910.

Muito attenuada já, pelo calor e pelo tempo decorrido desde a sua apparição, continua a indignação causada pelo desastre do Credito Predial a expandir-se nas conversações.

Dos trabalhos realizados para conhecer do estado da Companhia vê-se que a diferença entre o activo e o passivo é de 2.550 contos.

Pavoroso!

As opiniões acerca do futuro são unanimes. Ha um grupo de accionistas que desejam a liquidação e constituição de uma Companhia sobre as ruinas da antiga. Outro grupo entende ser melhor continuar a actual Companhia, na qual encontram recursos suficientes para fazer face aos encargos com que luta.

Diz-se que a primeira opinião é soprada por altos financeiros, que vêm na solução que defendem, meio de guarnecerem abundantemente os seus cofres, e que a segunda é soprada pelos politicos que na Companhia teem encontrado meio de contentar as respectivas clientelas, e não querem perder aquella posição tão estrategica e económica para elles.

Novo emprestimo se annuncia, parece que com o intuito de igualar o juro de toda a dívida fluctuante externa, que ficará sendo de 5%, ou a consolida-la. A garantia do novo emprestimo será o rendimento das alfandegas, mas o pagamento dos direitos de importação será feito em ouro, na proporção de metade. Quanto à importância do emprestimo, para o qual foram entabolidas negociações em Londres, falla-se em dezeseis milhões de libras sterlinas.

Consta que pelo sr. Ministro das Obras Publicas será apresentada ao parlamento uma proposta de lei ácerca do abastecimento de agua em Lisboa.

Era caso para ser beatificado, se não canonizado, se alguém conseguisse libertar Lisboa das garras da Companhia das Aguas, cujo contracto actual parece ter sido redigido exclusivamente por accionistas, taes são as regalias da Companhia e os onus que esmagam a outra parte contractante.

A Companhia tem o exclusivo, os proprietarios são compellidos a encararem agua da Companhia para os predios que possuirem, a agua é paga a 200 réis o metro cubico, e ainda por cima a Camara Municipal e o Estado teem que pagar consumo d'agua.

E' pasmoso.

Em cidade alguma da Europa se paga agua tão cara. Em Madrid chega a ser gratuita, para o consumidor. Claro é que o proprietario, que é quem a paga, fa-la-ha pagar pelo inquilino e ainda com algum ganho. Pois ainda assim as rendas das casas em Madrid são incomparavelmente mais baratas do que em Lisboa. Tão barata é a agua alli.

A aggravar o caso temos ainda o aluguer do contador, que ninguem pode comprar. Assim temos que o consumidor tendo, em media, casa durante trinta annos paga á companhia 43.520 réis só pelo contador, que valerá quando muito 5.500 réis e que alem d'isso é de exclusiva conveniencia para ella.

Ora parece-nos não pedir muito pedindo a beatificação para quem remedie um tal estado de cousas.

E por mais um beato redimem-se umas centenas de milhares de martyres.

Está em vias de ser constituída uma companhia africana para a exploração de quatrocentos hectares de terreno em plantações de borracha.

O terreno fica em Cacondó, Guiné. A companhia denominar-se-ha Sociedade Anonyma das Plantações Prevel. O capital belga, é de um milhão e quinhentos mil francos.

Curso de cambios, comparados

O mercado continua fraco, o que não admira attendendo á quadra que atravessamos.

O papel do Estado continua firme, bem como o papel de caminho de ferro.

De resto as pequenas alterações que se deram vão accusadas na respectiva tabella.

Os cambios melhoraram. A Libra comprava-se hoje a 45840 réis e vendia-se a 45860 réis.

O Rio-Londres fechou a 16 3/4 equivalente a libra a 145328 réis fracos.

	Comprador	EM 30 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
		Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador
Londres cheque	49 5/8	49 1/2	49 1/4	49 1/8	—
" 90 d/v	49 15/16	—	49 9/16	—	—
Paris cheque	574	577	579	580	—
Berlim	236	237	238	239	—
Amsterdam cheque	400	402	403	405	—
Madrid cheque	890	898	895	905	—

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	JULHO												
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	40	40	40	40,10	40,10	40,10	40	40	40	39,90	39,80	39,80	—
Dívida Interna 3% coupon	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,85	39,80	39,80	39,73	39,45	39,45	39,50	—
" 4% 1888, c/premios	21,800	21,800	—	—	21,800	21,800	—	—	21,700	—	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	50,300	—	—	—	—	58,900	—	50,000	58,700	58,500	—	—
" 4% 1890	—	—	51,500	—	50,800	—	51,200	51,200	—	51,200	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9,100	—	—	9,100	—	—	—	—	9,150	9,150	9,150	9,150	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	81,400	81,400	—	81,400	—	81,500	81,500	81,500	81,500	81,500	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	81,600	—	81,700	—	81,800	—	—	83,200	82,500	82,500	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª série	65,700	65,600	65,400	65,500	65,200	65,000	65,000	—	65,200	65,100	65,000	65,000	—
" 3% 2.ª série	65,000	65,000	—	—	—	65,000	—	—	—	—	65,100	—	—
" 3% 3.ª série	66,500	66,300	66,200	—	66,000	66,000	66,000	66,000	66,200	66,200	69,500	66,100	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	96,000	96,000	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	177,500	—	—	—	178,000	—	178,000	178,200	178,000	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	178,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	97,000	97,000	96,500	96,500	96,300	96,000	96,000	—	96,000	96,000	96,000	—
" Lisboa & Açores	107,500	—	107,500	—	107,600	—	107,500	—	107,500	108,000	108,000	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,800	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	5,700	5,700	—	5,700	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	74,000	—	74,000	73,800	73,500	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	65,600	—	65,500	65,500	65,600	65,500	65,500	65,300	65,500	65,500	—	65,700	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	86,900	86,800	86,600	86,600	86,400	—	86,400	86,500	86,500	—	86,500	86,500
" Companhia Real, 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3%, 2.º grau	—	50,900	50,800	—	51,000	51,100	—	—	—	51,200	51,500	51,600	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	58,800	—	—	—	74,500	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	74,500	—	74,500	—	64,500	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	64,500	—	—	77,000	—	—	—	—
" prediaes 6%	77,500	—	77,500	77,000	77,000	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	72,200	—	—	72,400	72,400	72,400	72,400	72,400	—	—	69,000	—	—
" 4 1/2%	69,000	—	—	—	—	—	—	—	67,000	67,000	66,000	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª série	66,80	66,80	66,70	66,70	66,60	66,60	66,60	66,75	66,55	66,55	—	365	—
Acções Companhia Real	—	—	—	—	360	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	35,50	35,50	—	—	—	—	—	36,75	36,50	37	37,25	36	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	403	402	400	—	404	401	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	246,75	246	247	245	252	252	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	345	345	342	342,50	342,50	342,50	343	344	346	345	345	347	—
" Companhia Real 2.º grau	—	—	205	263	266	266,50	266	268	266	268	266	268	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	310	310	307,50	310	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	136	135	135	136	136,50	138	137	136	136,25	137	136	140	—
Londres: 3%, portuguez	66,75	66,75	66,75	66,75	67	67	67	66	66,50	66,50	66,75	66,75	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	88,68	—	88,62	88,56	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Réde geral	15 Julho</td									

- c) construção de 30 vagões fechados de 12 toneladas e de 50 abertos de 20 toneladas.
 d) transformação e concerto de duas locomotivas de grande velocidade e outras duas de mercadorias assim de aumentar a sua potencia.

A ferramenta das oficinas foi melhorada com a compra de máquinas-ferramentas aperfeiçoadas e de ferramentas pneumáticas e eléctricas, aumentando assim a produção da mão d'obra.

SEGUNDA PARTE

Conta de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento desde 1895

Em seguida se explicam as diferenças por comparação dos saldos das diversas contas em 31 de dezembro de 1909 por comparação com igual data do ano anterior:

Estabelecimento	
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1908	56.916.628\$218
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1909	56.922.828\$218
Diferença para mais em 1909	6:200\$000
Importância levada a esta conta e que impropriamente foi considerada no inventário de Via e Obras do ano de 1899 por duplicação, de forma que reduziria o crédito de réis 51:054\$536 feito naquela data na conta «Estabelecimento» por diferença entre a cifra do inventário real de todos os serviços da companhia e a que figurava inscrita por aquela rubrica no balanço.....	8:400\$000
Deduzindo:	
Entrega do Conde do Paço do Luimiar das 2.ª e 3.ª prestações, segundo escriptura de 22 de novembro de 1904.....	1:200\$000
Entrega do Banco Lusitano, saldo da prestação de 1906.....	1:000\$000
Diferença indicada.....	6:200\$000

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Admissão nas gares aos proprietários e correctores de hoteis ou estabelecimentos de trens de aluguer, etc.

A fim de dar cumprimento ao estabelecido no § 2.º do artigo 4.º da tarifa especial C. F. E. n.º 2 de grande velocidade faço saber, aos indivíduos que desejem angariar hóspedes para hoteis, passageiros para trens, etc., que devem sollicitar a devida licença a esta Direcção (no mesmo modelo empregado para requisições de bilhetes de gare, declarando contudo que é para proprietário ou corrector de estabelecimento para o qual necessitam agenciar passageiros) pagando, além da importância do bilhete d'admissão nas gares, mais a sobretaxa de 2\$000 réis mensais ou 9\$000 réis semestrais na estação de Lisboa ou a de 1\$500 réis mensais e 6\$000 réis por semestre nas restantes estações.

Condições

1.º — A requisição da licença deverá vir junto, em papel delgado e com as dimensões de 0^m.075, × 0^m.05, o retrato da pessoa a quem é passado o bilhete, que será **pessoal e intransmissível**, fazendo um depósito de 2:000 réis na ocasião do pedido; depósito que será restituído em vista da apresentação do bilhete, e quando tiver terminado a sua validade e não for renovado.

2.º — Quando o bilhete não seja retirado, pelo requisitante, no prazo de 8 dias a contar da data da sua chegada à estação, por intermédio da qual for requisitado, ou quando, terminada a sua validade, não seja entregue na mesma estação e com igual prazo, o depósito reverterá a favor desta Direcção.

3.º — Quando qualquer corrector deixe de fazer serviço no estabelecimento, o respectivo proprietário deverá retirar-lhe o bilhete e entregá-lo na estação em troca do depósito. No caso de o não poder fazer, participará o facto ao Serviço de Fiscalização; aísim o bilhete ser apreendido.

4.º — O bilhete poderá ser substituído, devendo o proprietário apresentar o retrato do novo corrector, e indicar o nome deste, para ser passado outro bilhete, não tendo que fazer-se então, entrega do depósito.

5.º — Aos portadores destes bilhetes só é permitido anunciar o estabelecimento de que são correctores e encarregarem-se das bagagens dos passageiros que livremente o desejarem. E proibido importunarem os passageiros ou forçá-los, por qualquer forma, a aceitarem os seus serviços, bem assim questionarem ou alterarem uns com os outros.

5.º — Os correctores devem apresentar-se decentemente vestidos e, os de hoteis, usar bonnet com um emblema fixo, onde se leia visivelmente a indicação de **corrector ou proprietário**, conforme o caso, e o nome do hotel que oferecem ao público.

6.º — Os proprietários dos estabelecimentos são responsáveis pela infracção destas condições por parte dos seus correctores, podendo ser-lhes cassados os bilhetes.

7.º — Unicamente aos portadores destes bilhetes é permitido anunciar os estabelecimentos dentro do edifício e dependências das estações desta Direcção.

8.º — Esta Direcção reserva-se o direito de recusar o fornecimento destes bilhetes quando o julgar conveniente.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Apeadeiro de Mirão

Desde o dia 20 de julho último, acha-se aberto ao desempenho de todo o serviço de pequena velocidade, o apeadeiro de Mirão, da linha do Douro.

Alteração de horário

Os comboios n.º 3 e 4, expressos, da linha do Minho, terão, desde a presente data até 31 de outubro próximo, um minuto de paragem na estação de Darque.

Horário dos comboios

Desde 23 de julho último, a marcha do comboio n.º 1421 do horário em vigor foi modificada pela forma seguinte:

Lisboa-Caes dos Soldados, partida 4:35 da tarde.

Braga de Prata, chegada 4:43 da tarde.

Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Bilhetes de ida e volta para Villa do Conde e Povoa

Aos domingos e dias santificados dos meses de agosto, setembro e outubro (com exceção do dia 15 de agosto) as estações do Porto, Mattosinhos e Leça, venderão bilhetes de ida e volta para as de Villa do Conde e Povoa, aos preços de 560 réis em 1.ª classe e 320 réis em 2.ª classe. Estes bilhetes só são válidos para o mesmo dia da venda e para a ida no comboio *tramway* que sae do Porto, às 12,15 da tarde e regresso em qualquer dos comboios que partem da Povoa, às 4,45, 7 e 9 da tarde. Os passageiros de Leça e Mattosinhos, que desejarem aproveitar-se dos mesmos bilhetes, terão de seguir no comboio que d'ali parte às 11,5 da manhã, esperando na Senhora da Hora a chegada daquela; os que, porém, não queiram sujeitar-se a essa demora, podem vir no comboio imediato, cuja partida é ao meio dia, mas sem garantia de correspondência, visto que os *tramways* da linha da Povoa não esperam na Senhora da Hora os do Ramal de Leixões.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de óleo de purgueira

No dia 1 do corrente mês, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 20 toneladas de óleo de purgueira.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de artigos de couro e similares

No dia 1 do corrente mês pela 1 hora e meia da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos de couro e similares.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 8 do corrente mês, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

AGENDA DO VIAGEM

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres **maisons**, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons **par expérience personnelle**.

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz elétrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem. — Aposentos confortaveis e aciados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação electrica — Telefone n.º 15 — Preços razoaveis — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceito; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua d'El-Rei, 73, 2.º

LISBOA **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6, e 7.

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 18000 reis por dia a 1500. — Reducao de preços para caixeiros viajantes.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes, Rua Mousinho da Silveira, 134.

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do theatro. Sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 18200 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1910

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	C. Branca	Evora	C. Branca	Evora	C. Branca	Evora	Moledo	Regoa	Moledo
			Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.		6 49	7 24	7 50	8 35	9 10	9 33	7 23		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	7 12	7 55	9 23	10 7	12 30	5 20	7 10	10 16	8 7	1 15	8	1	7 50	3 14	a 8 3	12 57	
9 15	9 29	9 40	10 53	8 50	10 29	11 13	a 4 10	7 15	—	—	9 44	p 4 55	11 20	6 55					
9 44	9 58	10 9	10 25	11 28	11 51	12 34	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	7 30	2 15	5 10	11 56	Lisboa					
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			1 13	1 56	2 20	3 3	Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	6 17	1 26	11 35	6 51	Lisboa					
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	2 28	3 11	4 47	5 29	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 59	3	9 29	Lisboa	Móra	Lisboa			
5 25	5 56	5 20	3 35	4 18	5 43	6 30	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	5 27	5 20	12 4	3 51	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
6	6 32	6 9	6 35	7 15	8 41	9 41	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 30	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
6 43	7 11	6 45	7 36	8 4	7 30	7 56	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 59	3	9 29	Lisboa	Móra	Lisboa			
7 36	8 4	7 30	10 15	10 43	8 15	8 41	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	5 27	5 20	12 4	3 51	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
11 35	12 3	10 55	11 21	12 28	12 50	1 16	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 30	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
1	1 28	12 50	1 16	9 51	10 49	7 32	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 59	3	9 29	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
1 45	2 13	1 40	2 6	11 10	12 8	1 15	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	5 27	5 20	12 4	3 51	Lisboa	Móra	Lisboa			
2 35	3 3	2 25	2 51	11 51	1 10	5 38	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
4 50	5 18	3 50	4 16	5 57	7 19	2 39	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 59	3	9 29	Lisboa	Móra	Lisboa			
5 30	6 2	5 28	5 54	12 33	1 56	7 59	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	5 27	5 20	12 4	3 51	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
6 20	6 48	6 58	7 24	12 33	1 56	7 59	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
7	7 28	7 45	8 11	—	—	4 5	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
7 45	8 13	8 25	8 51	—	—	7 30	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
8 30	8 58	9 10	9 36	—	—	11	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
10 15	10 43	10 55	11 21	11 21	8 30	7 55	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
11 35	12 3	12 45	1 11	—	—	7 31	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
Mais os de Cascaes, excepto os a.							Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	9 37	7 29	b 5 53	6 43	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
7 4	7 56	b 5 30	7 27	8 8	7 25	8 20	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
a 7 32	8 8	7 25	8 20	b 8 15	9 3	8 46	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
b 8 15	9 3	8 46	8 46	9 35	8 15	9 15	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	9 10	9 15	10 5	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
a 9 40	10 33	9 15	10 5	10 40	11 56	10 32	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
b 10 10	11	a 9 56	10 32	10 40	11 56	10 32	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
a 10 40	11 16	b 10 4	10 52	11 49	12 26	11 49	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
10 45	11 52	10 45	10 45	11 49	12 26	11 49	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	12 39	1 22	11 35	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
12 15	1 22	11 35	12 2	12 39	2 5	1 22	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
a 1 40	2 18	b 12 40	1 27	2 5	3 3	3 30	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa			
b 2 10	3	b 1 35	2 23	5	5 56	4 35	Lisboa-R.	Alfarellos	Caldas	12 20	6 44	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa			
a 3 10	3 46	a 2 28	3 2	6 10	7 5	8 10	Lisboa-R.	Alfarellos	C										



Caminhos de Ferro do Estado

Direcções do **Sul e Sueste**
Minho e Douro

1.^a Ampliação á tarifa especial C. F. E. n.^o 2

GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada provisoriamente por despacho ministerial de 21 de Julho 1910)

Em vigor desde 1 de Agosto de 1910

A' condição 1.^a d'esta tarifa é aumentado o n.^o 3 do theor seguinte:

3.^o — Os funcionarios telegraphos-postaes e os conductores de malas do correio, quando no desempenho das suas attribuições.

Lisboa, 19 de Julho de 1910

O Presidente do Conselho de Administração

Antonio Augusto Pereira de Miranda



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

Apeadeiro de Cacia

A partir de 1 de Agosto de 1910, o apeadeiro de Cacia fica habilitado a fazer serviço de passageiros, bagagens, cães e grande velocidade, interno e combinado, com as seguintes restricções:

- a) Não recebe nem expede volumes de peso indivisível superior a 100 kilos;
- b) não recebe nem expede vehiculos nem animaes (excepto os cães e aquelles que sejam taxados a peso, em conformidade com o artigo 53.^o da tarifa geral).
- c) **Expedições**—Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devem ser carregados.
- d) **Chegadas**—Os consignatarios retirarão as suas remessas, dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas.
- e) **Armazenagem gratuita**—O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa applicada, a 6 horas contadas desde aquella em que os volumes forem depositados para expedir, ou da chegada do comboio em que forem transportados.

Em tudo que não seja contrario ao que no presente Aviso se estipula, ficam em vigor as disposições da tarifa geral.

Lisboa, 28 de Julho de 1910.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto

B. 1880



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

APEADEIRO DE MIRÃO

Pelo presente se annuncia que, desde o dia 20 do corrente, fica aberto ao desempenho de todo o serviço de pequena velocidade, o apeadeiro de Mirão, da linha do Douro.

Porto, 13 de julho de 1910.

Pelo Conselheiro-Director,

Basílio A. Sousa Pinto

Engenheiro Sub-Director.

Exp. T. 615.

D. 751