

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 543

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — 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 telegraphico 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.

## SUMMARY

	Paginas
Vinte e cinco annos de trabalho persistente, por Mello de Mattos.....	225
Caminho de Ferro do Congo Belga.....	227
Parte official — 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 bella. — Perigos e bellezas. — Um bom restaurante. — O Mon- serratz. — Jejum obrigatorio. — Passeios.....	234
Tração electrica Porto — Brazil — Chili.....	235
Aviação e aerostação — Lisboa — Porto — França.....	235
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	236
Boletim Commercial e Financeiro.....	236
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	237
Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	237
Linhas portuguezas — Companhia Real — Penafiel a Lixa — Portimão a Lagos — Lourenço Marques — Minho e Douro.....	238
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Italia — Turquia — Brazil.....	238
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresen- tados á assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (con- tinuação).....	238
Avisos de serviço.....	239
Arrematações.....	239
Agenda do Viajante.....	240
Horario 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, procura-  
va ridicularisar a obra dos congressos scientificos.

Claro está que o publico, que observa apenas as festas,  
as recepções officiaes e que por vezes escuta distrahida-  
mente os discursos officiaes da inauguração, não mede o  
enorme trabalho preparatorio, que é indispensavel desen-  
volver persistentemente para congregar as theses, distri-  
buir os problemas, escolher os relatores, afim que tudo  
esteja em ordem, quando aquella labuta de annos se ex-  
teriorisa no que se chama o congresso.

Como prova da utilidade dos congressos, bastaria ob-  
servar 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 obli-  
verem nas suas experiencias, nas suas observações e nos  
seus estudos theoricos.

A subsequente discussão por homens competentes, que  
teem que condensar o seu pensamento quasi que em for-  
mulas mathematicas, afim que muito digam em poucos  
minutos, completa e orienta não poucas vezes um proble-  
ma, fazendo-o encarar sob uma face nova.

Depois, os congressos, que tratam de assuntos tão

complexos, como o da construção e exploração dos cami-  
nhos 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 ca-  
minhos 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 appareceram 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 congres-  
so e muitas vezes foram os que mais cuidadosamente as  
seguiram, por não terem as festas e excursões a prejudi-  
car-lhes a labuta intellectual.

As relações de amizade que se criam, os documentos  
preciosos que se compulsam, e as formulas que se adoptam  
apoz 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 proposito do 25.º anniversario da fundação da Asso-  
ciação Internacional do Congresso de caminhos de fer-  
ro, a reunião de Berne mandou distribuir um opusculo,  
que pela sua extensão não pode ser resumido num arti-  
go, mas de que se apuram indicações preciosas que con-  
vem fixar.

Assim, nas questões relativas a via e obras foi incon-  
testavelmente, 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 trafego intenso, sem dis-  
pendiosos trabalhos de conservação.

Já em 1892, no congresso de S. Petersburgo, apoz um  
inquerito cujo formulario se fixou em Paris em 1889, che-  
gou-se á conclusão de que a travessa metalica, quando  
estiver collocada em condições racionais de uso, produz  
uma economia na despesa de conservação usual, en-  
tendendo-se que o modelo de travessa tenha sido bem  
estudado e o seu peso determinado sob as considerações  
1.º das circumstancias do trafego, 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 teem sido abandonados os  
ensaios nalgumas linhas, concluiu-se que não são aquel-  
les dormentes os que dão a solução mais racional do  
problema.

A questão do metal para carris também é uma das que  
justificadamente preoccupa 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 enge-  
nheiro e professor Eduardo Collignon o primeiro que de  
tal falou na sua obra *Chemins de fer russes*, mas faltavam  
observações de conjuncto com circumstancias variadas, e



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

Ainda sem sair 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 formula para a resolver. E' o problema das curvas de concordancia.

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 monarcha 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 penna, 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 acções 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 realisar 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 tivéssemos, 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 á 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 movel no calculo 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 construcção 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 appareceram tres relatorios ácerca do uso do beton armado e as conclusões resultantes da discussão não chegam 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 seculo 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 intercommunicações 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 apparecesse apenas sob a designação generica de *aplicações 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 locais 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.

E' incontestavelmente na exploração que surgem os problemas mais complexos, mas expò-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 consagrou 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 concorrência das vias navegaveis com os caminhos de ferro.

Se por sentimento pessoal quem isto escreve é partidario 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 effeito, alli se affirmou 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 civilização 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 dellas, porém, é de capitalissima importancia pelo seu alcance moral e social e por isso merece referencia especial, embora apenas sob a forma de indice.

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 premios, as caixas de aposentação e soccorros, a instrução profissional, as sociedades cooperativas, os economatos e a duração e regulamentação do trabalho são os problemas, que durante um quarto de seculo appareceram successivamente em Bruxellas, Milão, Paris, S. Petersburgo, Londres e Washington.

Enunciar estas questões é quanto basta para evidenciar a importancia dellas, mas infelizmente é impossivel sequer resumi-las agora e por isso, abandonando um problema grato ao espirito de quem isto escreve, passa para a ultima secção do congresso, que se occupa de caminhos de ferro economicos.

Assim como todo o organismo que se aperfeiçoa e, pela differenciação dos órgãos mais apto fica para vencer na lucta 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 secundarias e caminhos de ferro vicinaes já figuravam as linhas economicas, embora sob uma formula um tanto complicada.

Já então se reconheceu a sua importancia como afluentes de transporte das linhas principaes e em 1889 em Paris definitivamente se fixou a designação de caminhos de ferro economicos.

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

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

Outro, em Washington, foi a influencia das linhas economicas nas arterias principaes. Em 1895, em Londres, foram objecto de estudo as faculdades que devem conceder-se nas linhas de fraco trafego.

Ainda a bitola da via, o trasbordo, o aluguer da exploração, o material circulante, a tonelagem dos vagões de mercadorias, os freios, a passagem atravez de povoados, a verificação das passagens, os modos de tracção, a tracção electrica, o aquecimento das carruagens, a travessia das grandes linhas, os transportes agricolas, o serviço de automoveis e outros problemas foram discutidos em Bruxellas, Milão, S. Petersburgo, Londres, Paris, e Washington, accrescendo que em Berne affluem relatorios sobre tão importante assunto.

Se grande foi a labuta da Associação Internacional do Congresso de caminhos de ferro durante os vinte e cinco annos decorridos, muitos e mui complexos são os problemas que aguardam solução. Os milhares de collaboradores que se contam nas 420 redes associadas e nas linhas dos 48 estados, que fazem parte da Associação Internacional, são fiador seguro de que hoje ella constitue um organismo indispensavel nos progressos e no desenvolvimento das linhas ferreas do mundo inteiro e o exito 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 ellas venha a referir-se a penna que traça estas linhas.

Mello de Mattos.

## Caminho de Ferro do Congo Belga

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

Supposto termos feito uma ou outra referencia a este Caminho de Ferro, seja-nos permittido, terminando esta memoria, fazer uma rapida comparação entre elle e o nosso, não só para se vêr como os estrangeiros são praticos na forma de desenvolverem as suas colonias, mas tambem para ficar demonstrada mais uma vez a falta de razão nos reparos e censuras feitos á nossa Companhia.

Se se examinarem os dois cadernos d'encargos, chegar-se-ha á conclusão de que, no Congo, se teve em vista crear um caminho de ferro essencialmente commercial, fazendo-se uma construcção quasi provisoria, para que a exploração começasse o mais cedo possivel e concluindo-se depois gradualmente e simultaneamente com a exploração. Na nossa, a fiscalisação do governo não dava as secções por prontas para a exploração, sem estarem completamente terminadas, e concluidos os respectivos acabamentos.

Além de poucas exigencias na construcção, 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 kilometros, e na nossa 22 para 364 kilometros. Compreende-se como isto sobrecarrega 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 differença nas despesas, proveniente de percursos do pessoal, combustivel, 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.<sup>o</sup>).

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

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

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

As tarifas do Congo eram, por tonelada: a subida 1:000 francos ou 180\$000 réis, no percurso total, para todas as mercadorias; e a 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 tambem por tonelada: — 1.<sup>a</sup> classe 21\$840 réis, 2.<sup>a</sup> classe 18\$200 réis e 3.<sup>a</sup> classe 13\$104 réis.

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

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

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

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



ra 430 fr. ou 77\$00 rs. Outras mercadorias 18 fr. ou 3\$240.

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. <sup>a</sup> classe.....	14:560	90\$000 réis
2. <sup>a</sup> classe.....	10:920	não havia
3. <sup>a</sup> classe.....	3:640	9\$000 réis
Para mercadorias..	21:840	180\$000 »

E de então para cá:

Passageiros: 1. <sup>a</sup> cl..	29:120	36\$000 réis
2. <sup>a</sup> classe.....	14:560	não ha
3. <sup>a</sup> classe.....	7:280	4\$500 réis
Mercadorias.....	38:220	103\$500 »

No Congo o marfim e a borracha não tiveram redução. As outras mercadorias são de muito pequeno tráfego e por isso a redução pouco influíu 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.....	13:980
Mercadorias — Ambaca.....	19:470 ton.
» Congo.....	23:434 »
A mais no Congo.....	3:964 »
Rendimento — Ambaca.....	309:664\$297
» Congo (fr. 11.122.982)	2.002:136\$760
A mais no Congo.....	1.692:472\$463

Vê-se por aqui que, tendo o Congo a menos 13:980 passageiros e 3:964 ton. a mais em mercadorias, teve 1.692:472\$463 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 distribuido ao seu capital um lucro medio naquella 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, egual á

do café, a Companhia do Congo, que tem distribuido 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 augmentar, principalmente se o prolongamento, que leva a direcção da região essencialmente productora da borracha, attingir um ponto onde esse producto afflua.

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

Sem de forma alguma querermos 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 207\$000 réis a menos na nossa linha, convindo notar-se que, pelos relatorios 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 differença 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 realisar 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 differença praticamente das empresas de caminhos de ferro da metropole, subsidiados pelo Estado, garantindo-lhes este o complemento do rendimento liquido 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 differença.

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 supportar, e que para nós teria sido o auxilio que o Estado nos prestava a mais do que a ellas, se nos tivesse pago esse saldo, que foi applicado, metade á amortisação e juros ao Banco de Portugal e metade á differença cambial no coupon.

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



Dos auxílios prestados á Companhia do Congo pelo Estado belga, falla 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 ordinarias de 500 francos.

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

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

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

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

Tudo isto é um pouco differente do que se deu com-nosco.

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

A nós foram-nos concedidas prorogações, representando 8 annos; 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 tambem tem, foi transferido, lá, para 15 annos mais tarde, a troco duma 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 mezes, durou 6 annos, apesar das continuas reclamações da Companhia, são compensadas da fôrma porque o foi esta: com um prejuizo real para a Companhia de cento e cincoenta contos, que o Estado se recusou a pagar-lhe, e maior seria esse prejuizo, se ella não se oppuzesse terminantemente a continuar a applicar a tarifa reduzida, a não ser que o Estado a indemnizasse das differenças 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 differentes as formas de encarar as questões lá fóra ou entre nós, e como d'ali derivam resultados absolutamente oppostos para duas empresas do mesmo genero, em regiões identicas e proximas, tornando uma poderosa e prospera, e a outra atrophiada e inutil. No emtanto, a nossa empresa tem condições de vida; e, livre de peias e de embarços, portugueza ou estrangeira, viverá, para que continue a viver tambem 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 gravissimos prejuizos para todos, como diz o relatorio do snr. Ministro da Fazenda, na unica indicação em que foi exacto a nosso respeito.



## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria Direcção Geral das Obras Publicas 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 Portuguezes, do estabelecimento definitivo da parte da linha de Cascaes, comprehendida 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 Publicas e Minas, approvar os referidos projectos, com as clausulas, porém, de que será dada maior largura ao edificio 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.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica Despacho

Conforme resolução tomada em Conselho de Ministros, determino que a aquisição de instrumentos de topographia 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 economico de 1909-1910, sejam pagas pelo artigo 19.º-A, capitulo 2.º, da tabella da distribuição da despesa ordinaria do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em vigor nesse anno economico; e que as mesmas despesas a effectuar com relação ao presente anno economico 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 sahiu 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 allemães.»

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

Desta vez não houve difficuldade na escolha, porque, ao mesmo tempo que a offerta da capital allemã era logicamente bem acceita, mais nenhum outro paiz se offereceu 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 tambem ha que ter em vista, que a importancia 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 genero.

Não tiveram ahí que admirar, os congressistas, como nos anteriores paizes, onde se reuniram, grandiosas installações ferroviarias, enormes fabricas de material a visitar, a rapidez vertiginosa dos trens, a sumptuosidade dos monumentaes salões, a originalidade na exploração das grandes gares.



Também não os admirou a potência dos enormes colossos fumegantes, traccionando os comboios, porque as locomotivas suíças são menores até do que as que rebocam os nossos expressos em Portugal, nem também 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 á hora; os especiaes das excursões compunham-se modestamente de carruagens de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e até 3.<sup>a</sup> 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 sahem diariamente, por milhares, não ha uma só na Suíça.

Tiveram porém que admirar, em muitos pontos, a lucta da engenharia com a natureza, para a vencer, nas dificuldades que ella oppõe á 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 ceu de o penetrarem, e desafiam a engenharia a alcança-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, distraindo o espirito dos trabalhos insanos e fatigantes das sessões successivas, 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 teem succedido, apenas entermeiadas por agradaveis passeios.

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

As do dia 12 foram bafejadas 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 auctoridades locais e levados, em carros electricos embandeirados, ao primoroso casino, onde um concerto e uma leve refeição de bolos e vinhos lhes foi offerecida.

Numerosas creanças com faixas das côres da bandeira de Paud—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 excellente musica tocava, regida por um intelligente maestro portuguez, o snr. Lacerda, discipulo 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 communaes, commissões permanente e local do congresso etc, pronunciando aquelle intelligente magistrado um discurso, no mais puro francez, de saudação aos estrangeiros hospedes da Suíça.

No dia 16 encerraram-se os trabalhos numa sessão solemne presidida pelo snr. Weissembach, 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, á linha, também nova que, pelo valle do Adda, vae a Colico.

Os excursionistas foram, em comboio especial, no dia 18, até Coire, sendo-lhes offerecido 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 Snr. 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 occuparemos detalhadamente.

Em S. Moritz os visitantes fizeram varios passeios pela cidade alta, indo á inferior, junto ao lago, nos carros electricos, onde o seu distinctivo 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 conjuncto 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 differença de nivel, 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.<sup>a</sup> sessão do Congresso, verdadeiro fecho de ouro, porque a Engadine é, effectivamente, a parte mais bella, menos conhecida e mais impressionante, da Suíça, 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 sahida a todos que dos lagos italianos vão á Suíça 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 offerece 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 característico arraial, o povo se reúne numa ingenua promiscuidade, dando largas á folia, dançando e soltando ao vento as suas trovas repassadas sempre desse inconfundível 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 infrene 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 realisam 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 concorrência de forasteiros, não só das povoações limitrophes, 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 têm feito preços especiaes, já nos temos occupado em numeros anteriores, e iremos referindo-nos 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 character especial que o povo coimbrão lhes sabe imprimir, e a alegria communicativa daquella 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 assignalado nas pedras da fonte da Quinta das Lagrimas.

E vão 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 promettemos, 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, acham-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 Principe 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. *Exercici* 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 illuminação, composta de 20:000 luzes artisticamente dispostas, produzirá um espectáculo 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 comissão das festas. A's 10 horas da manhã, *Missa Solemne* da Rainha Santa no templo de Santa Cruz, a grande instrumental, regida pelo distincto mestre Sr. José Casimiro d'Abreu. Sermão pelo Ex.<sup>ma</sup> Cathedrático 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 *cortejo 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 Principe 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 tumulto 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. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Lisboa .....	5\$560	4\$340	3\$420
Santarem .....	3\$660	2\$840	2\$020
Portalegre .....	5\$560	4\$340	3\$420
Elvas .....	6\$060	4\$740	3\$320
Payalvo .....	2\$960	2\$240	1\$620
Taveiro e Souzellas .....	190	150	100
Mealhada .....	600	450	320
Aveiro .....	1\$560	1\$240	820
Estarreja .....	1\$960	1\$540	1\$120
Espinho .....	2\$710	2\$140	1\$520
Porto .....	3\$320	2\$560	1\$810
Leiria .....	2\$060	1\$640	1\$220
Amieira, Lares, S. <sup>to</sup> Aleixo, e Figueira .....	820	520	320
Coruche .....	4\$560	3\$540	2\$520
Vendas Novas .....	5\$160	4\$340	3\$420
Louzã .....	720	560	410
Miranda do Corvo .....	500	400	300
Ceira .....	220	160	110
Covilhã .....	4\$000	2\$670	1\$900
Sabugal .....	3\$400	2\$130	1\$530
Vizeu .....	2\$350	1\$920	1\$350
Torre d'Eita .....	2\$110	1\$720	1\$240
Tondella .....	1\$800	1\$460	1\$040
Cantanhede .....	920	720	520
Murtede e Luzo .....	800	640	470
Santa Comba .....	1\$400	1\$100	800
Gouveia, Fornos e Celorico .....	2\$450	1\$750	1\$300
Villa Franca das Naves, Pinhel e Guarda .....	3\$050	1\$950	1\$400
Vianna do Castello .....	5\$190	4\$010	2\$850
Valença .....	6\$370	4\$940	3\$500
Braga .....	4\$500	3\$480	2\$460
Penafiel .....	4\$120	3\$190	2\$270
Vidago .....	7\$650	6\$350	4\$360

### 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 inexcédível 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 cores berrantes e saia curta de seriguilha às riscas, deixando a descoberto um bello trecho da perna sadia e bem torneada; as suas canções amorosas soltadas numa melopêa 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 às festas da Agonia que se realisam no meiado deste mez.

Tudo aquillo é um encanto, desde a magnifica vista que se desfructa do alto de Santa Luzia, até à 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 depaeram!

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 moçoilas de faces córadas e seios opulentos, que, enfileiradas com uns pequenos montes de palha em frente, estão vendendo feixes de palha para a dormida, às que de fóra da cidade vieram à feira e ao tradicional banho santo.

Ella em frente delle, toda enleuada, 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 inexcédível 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 rêdes:

	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Lisboa .....	5\$040	3\$420
Santarem .....	4\$290	3\$070
Abrantes .....	4\$260	3\$050
Portalegre .....	5\$020	3\$400
Elvas .....	5\$470	3\$910
Coimbra e Coimbra B. ....	3\$360	2\$400
Coruche e Vendas Novas .....	5\$100	3\$450
Beja .....	5\$970	4\$030
Faro .....	7\$620	5\$100
Tavira .....	7\$890	5\$280
Silves .....	7\$430	4\$980
Setubal .....	5\$580	3\$770
Evora .....	5\$620	3\$810
Extremoz .....	6\$160	4\$140
Villa Viçosa .....	6\$300	4\$240

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 soffrimentos.

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 Trémua egual ao do anno passado, sendo os preços com sello incluído, das principaes estações, os que a seguir indicamos:

	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Pombal .....	1\$450	1\$030
Coimbra-B e Coimbra .....	160	110
Mealhada .....	710	520
Aveiro .....	1\$640	1\$160
Estarreja .....	1\$960	1\$320
Ovar .....	2\$360	1\$520
Leiria .....	1\$800	1\$190
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 Trémua 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, illuminação 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 incluído, das principaes estações a Coruche e volta são os seguintes:

	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Lisboa .....	2\$730	1\$980	1\$290
Villa Franca....	1\$710	1\$240	810
Santarem .....	1\$460	1\$050	690
Torres Novas...	2\$200	1\$590	1\$040
Entroncamento	2\$340	1\$690	1\$110
Abrantes .....	3\$130	2\$250	1\$480
Muge .....	720	530	360
Vendas Novas..	1\$120	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. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.
Beja .....	3\$500	2\$500
Faro .....	500	400
Loulé .....	800	550
Villa Real de Santo Antonio.....	400	300
Silves .....	1\$400	1\$000
Portimão .....	1\$600	1\$100

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

### Festa á S.<sup>a</sup> da Saude em Revelles

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

Por este motivo a Companhia Real naquella dia concede paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050, junto a Revelles, dos comboios tramways do serviço Figueira-Coimbra e dos mixtos que sahém 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 espanhoes, uma barbaridade, mas enthusiasma, 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 indizível em todas as physionomias; o aspecto feerico dos trajes multícôres das encantadoras *manolas* illuminadas pelo sol faiscante do estio; a vozeria, a animação, a vida emfim 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 visinhos 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 espanhoes 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 concorrência.

Os espadas Bienvenida e Manolete e *sus cuadrillas* são também 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 validos 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 incluídas 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 4\$070 e 2\$050; de Aveiro a Porto, Caldas e Leiria, Abrantes e Ponte Sôr 3\$070 e 1\$550; de Castello de Vide, Marvão, Changa e Portalegre 1\$570 e 1\$050; Assumar e Santa Eulalia 730 e 530, respectivamente em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> classe, validos para o regresso pelo comboio n.º 7. Nos dias em que se annunciem 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 á Pova e Famalicão, vendem-se bilhetes de ida e volta, em 2.<sup>a</sup> classe, para a praia de D. Carlos, em Mattosinhos (Senhor do Padrão), aos preços respectivos de 120 e 100 réis, validos 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 agradável 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 permite 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 atraz 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 Matta 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.

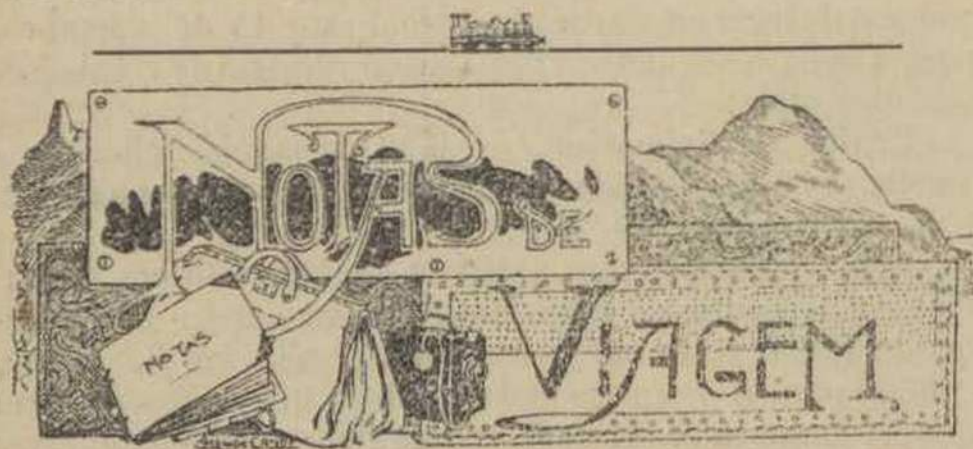
De Coimbra a viagem para o Bussaco é particularmente commoda, tomando de manhã o comboio n.º 17 da Companhia Real e regressando pelo n.º 2212 e fornecendo ainda este ultimo comboio um excellent regresso aos passageiros, que tenham ido de manhã daquelle cidade a Cantanhede, Arazêde, etc.

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 Valência 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 differentes. — Norte até Tarragona, e M. Z. A. d'ahi em diante.

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 deteriamos, 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 populosa 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 espanhoes.

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

A linha aproxima-se, então, do Mediterraneo passando, entre palmeirae viçosos, á região maritima, de exigua vegetação e grandes pedras, entre as quaes numerosos leitos de rios, seccos 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 á 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 mediterraneas, 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 aformoseada; mais a fomos achar desta vez, porque a praça, o passeio de Gracia e alguns edificios das ramblas estavam ornamentados e com enormes installações para illuminação 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 ali são chamados por uma tenaz propaganda da sua Sociedade de Desenvolvimento que tão benemeritos serviços lhe presta.

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

Lançou raizes e lança bombas, que é o peor.

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

Mas, curiosa situação de uma cidade! Assim como o enfermo chronico se habitua aos seus achaques, ella tambem, 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 espiritos, nem agglomeração 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 succedida, 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 realisada: a do Montserrat.

Toma-se um comboio bem cedo, de manhã, o das 6 e 25 para Monistrol, e chegado ahi, o de cremalheira, systema 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 vêr, na passagem do nivel, o guarda que faz continencia ao comboio, com o seu fato de côres espanholas e bandeira nacional erguida. Um tolo.

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

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 quizer limitar-se e não fatigar o corpo, tem sufficiente 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 jurisdicção 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 Valldriera (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 Massarelllos.


 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 cubicosos para a Companhia Carris do Porto.


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

Corre pois o perigo da viação da segunda capital do reino ir parar a mãos estrangeiras, como succedeu 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 experiencia.

Se os resultados forem favoraveis para o novo systema 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 difficuldades, que o inventor portuguez tem soffrido 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 caracteristicas 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 redução 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 effeito 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 realisacção de seu invento, que ha-de tornar celebre o nome de Portugal no campo das conquistas scientificas modernas.

### Porto

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

Vendo impossivel desenrascar o apparelho, resolveu dar sahida ao gaz, e o aerostato, esvasiando-se, cahiu, 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 Betheny, Labouchère 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

## Amortisação 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	51.365	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	188.551 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
193.659 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	220.125 a
220.127	221.259	222.062	222.063	225.068 a	225.074	227.249
229.350	229.993	229.994	230.557	231.541	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	272.331 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	339.175 a	339.178	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	374.757	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 Título de 5 obrigações: — 1.008.

17 Títulos de 1 obrigação:

1.865 a	1.867	2.954	3.169	3.575 a	3.578	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 extraordinária, que fôra convocada para o dia 5 deste mez, ficou 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 acêrca do futuro são unânimes. Ha um grupo de accionistas que desejam a liquidação e constituição de uma Companhia sobre as ruínas da antiga. Outro grupo entende ser melhor continuar a actual Companhia, na qual encontram recursos sufficientes para fazer face aos encargos com que lucta.

Diz-se que a primeira opinião é soprada por altos financeiros, que vêem 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 economica para elles.

Novo emprestimo se annuncia, parece que com o intuito de egualar o juro de toda a divida 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 á importancia do emprestimo, para o qual foram entabuladas 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 regalías da Companhia e os onus que esmagam a outra parte contractante.

A Companhia tem o exclusivo, os proprietarios são compellidos a encanarem 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 43.5200 réis só pelo contador, que valerá quando muito 55000 réis e que alem d'isso é de exclusiva conveniencia para ella.

Ora parece-nos não pedir muito pedindo a beatificação para quem remedeie 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 Cacondô, 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.

	EM 30 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
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 portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JULHO													—
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% zessentamento	40	40	40	40,10	40,10	40,10	40	40	40	40	39,90	39,80	39,80	—
Divida Interna 3% coupon .....	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,85	39,80	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 .....	—	59,300	—	—	—	—	—	58,000	—	59,000	58,700	59,500	—	—
" 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	—	—	—
" 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	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	66,000	66,200	66,200	69,500	66,100	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	96,000	96,000	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	—	177,500	—	—	—	178,000	—	178,000	178,200	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 .....	—	—	—	—	—	—	—	5,700	5,700	—	5,700	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	74,000	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	—	65,700	—	—
Obrig. Companhia Através 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	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	74,500	—	74,500	—	74,500	—	—	74,500	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	64,500	64,500	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6% .....	77,500	—	77,500	77,000	77,000	—	—	—	77,000	—	—	—	—	—
" 5% .....	72,200	—	—	72,400	72,400	72,400	72,400	72,400	72,000	—	—	69,000	—	—
" 4 1/2% .....	69,000	—	—	—	—	—	—	—	—	67,000	67,000	66,000	—	—
<b>Paris:</b> 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	—	—	—	—
Ações Companhia Real .....	—	—	—	—	360	—	—	—	—	—	365	—	—	—
" Madrid-Caceres-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 .....	—	—	265	263	266	266,50	266	268	266	268	266	268	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	—	310	310	307,50	310	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	136	135	135	136	136,50	138	137	136	136,25	137	136	140	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	66,75	66,75	66,75	66,75	67	67	67	66	66,50	66,50	66,75	66,75	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	88,68	—	88,62	88,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhões

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA				
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910		
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
Companhia Real..	Réde geral .....	15	Julho	1.073	3.046.645.000	1.073	2.950.144.000	+ 96.501.000	2.839.370	2.749.435	+ 89.935
	Vendas Novas...	"	"	70	52.942.000	70	56.145.000	— 3.203.000	756.314	802.071	— 45.757
	Coimbra a Louzã	"	"	29	12.462.000	29	13.641.000	— 1.179.000	429.724	470.379	— 40.655
Sul e Sueste.....		20	"	638	795.685.225	638	712.079.902	+ 83.605.323	1.247.153	1.116.112	+ 131.043
Minho e Douro .....		"	"	418	900.898.000	418	882.138.653	+ 18.759.347	2.155.258	2.110.379	+ 44.879
Beira Alta ..		24	Junho	253	220.239.998	253	203.463.219	+ 16.776.777	870.513	804.202	+ 66.311
Companhia Nacional .....		1	Julho	185	77.044.016	185	74.340.709	+ 2.703.307	416.454	401.841	+ 14.613
Guimarães .....		30	Abril	56	37.602.786	56	38.126.546	— 523.760	671.478	680.831	— 9.353
Porto á Pova e Famalicão ....		31	Maio	64	63.150.638	64	60.176.012	— 2.974.626	986.728	940.250	+ 46.478
Espanholas					Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha.....		30	Junho	3.681	61.042.988	3.681	59.329.416	+ 1.713.572	16.583	16.117	+ 466
Madrid-Zaragoza-Alicante .....		10	Julho	3.664	57.395.283	3.664	55.940.535	+ 1.454.747	15.664	15.267	+ 397
Andaluzes ..		30	Junho	1.083	11.415.103	1.083	9.462.720	+ 1.952.383	10.540	8.737	+ 1.803
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.		"	"	777	4.195.443	777	4.074.831	+ 120.612	5.399	5.244	+ 155
Zafra a Huelva .....		16	Julho	180	1.866.950	180	1.829.668	37.282	10.371	10.164	+ 207





**Companhia Real.**—Continuam os trabalhos de balstragem na segunda via, entre Pombal e Soure, devendo em breve começar o assentamento dos carris.

Está sendo estudado um novo serviço rápido entre Lisboa, Madrid, Barcelona, Génova, e Barcelona-Medina, Paris, de accôrdo com as linhas portuguezas, espanholas, francezas e empresas marítimas.

O actual rápido de Madrid, que faz tres viagens por semana, é aproveitado para esta combinação.

Começa a sentir-se o effeito do engajamento de trabalhadores de via, a que está procedendo a Companhia de Caminhos de Ferro do Norte da França entre nós.

Centenas delles teem já partido para irem trabalhar nas linhas daquella Companhia.

Por enquanto apenas trabalhadores auxiliares teem partido, mas já se nota a sua falta.

A companhia recebeu já o troço de linha ferrea comprehendido entre o Caes da Areia e a Alfandega.

**Penafiel a Lixa.**—Ao concurso para a construção e exploração desta linha durante setenta e cinco annos concorreu um unico licitante.

A subscrição das cinco mil acções de 50\$000 réis, que constituem o capital da Companhia, que ficou com a adjudicação, será fechada no dia 17 do corrente.

**Portimão a Lagos.**—Parece que o sr. Ministro das Obras Publicas tenciona mandar proseguir as obras de construção deste ramal que a falta de verba fizera suspender.

**Lourenço Marques.**—Vae ser reforçada a via entre Komatiport e Waterval Boven.

Os trabalhos devem carecer de anno e meio para que fiquem concluidos.

Entretanto o serviço continuará a ser feito regularmente.

**Minho e Douro.**—No concurso para o fornecimento de tres locomotivas para serviço desta linha foram apresentadas doze propostas, que vão ser estudadas.



#### Espanha

A Companhia do Norte pôz em serviço nos percursos Madrid-Escorial, arredores de Barcelona, e San Sebastian á fronteira umas novas carruagens que, além de luxuosas, apresentam todo o conforto e commodidades desejaveis.

Espera-se a chegada das perfuradoras de ar comprimido para activar as obras dos terceiro e quinto troços da linha de Huesca a França por Confranc.

#### França

Foi aberta á exploração a linha de Ceagnes a Antibes e cabo de Antibes, nos Alpes Maritimos.

#### Italia

Foi já inaugurada a linha internacional de Valsugana.

Principiaram os trabalhos para as installações electricas necessarias para os serviços especiaes da linha directa entre Bolonha e Florença.

O tunnel por onde esta linha hade atravessar os Apeninos só começará a ser aberto em fins de 1911.

#### Turquia

Foi sollicitada a concessão de uma linha ferrea entre Samson e Sivás, medindo quatrocentos e trinta kilometros.

#### Brazil

A companhia de Estradas de Ferro Paulista vae consagrar dois mil contos, moeda brasileira, a melhoramentos de material.

Foram approvados os estudos feitos para a construção do ramal de Capivary a Cabo Frio, que mede cincoenta e quatro kilometros de extensão.

Os trabalhos vão ser iniciados sem demora.

Foi auctorizada a construção e exploração de uma linha que, partindo de Perus, na S. Paulo Railway, vá terminar em Perapora. A linha tem o desenvolvimento de trinta kilometros.

O Governo Federal auctorizou a constituição dum syndicato que se propõe reunir em uma só administração todas as linhas, dos tres Estados Meridionaes do Brazil, e parte do da linha do Estado de S. Paulo.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 6 de Junho de 1910.

(Continuado do n.º 542)

As economias nos preços de compra de carvão excederam os augmentos de despesa de conducção de locomotivas exigidas pelo augmento de percurso.

As despesas de conservação de locomotivas foram superiores ás de 1908.

Estas reparações eram absolutamente necessarias para manter o material motor em estado de prover ao trafego sempre crescente das linhas exploradas.

Pelo que respeita ao serviço da Via, ha a notar que, pela primeira vez nas despesas de conservação deste serviço foi incluída a quantia de 40 contos de réis destinada á renovação da via.

Se esta despesa tivesse ficado, como nos annos anteriores, fora do orçamento da conservação, as despesas do serviço da Via teriam, apesar das despesas supplementares motivadas pelo tremor de terra e pelas inundações, apresentado uma redução em comparação com as despesas de 1908. Este resultado é devido a que o estado das linhas da Companhia sempre melhorado, começa a exigir menos trabalho de conservação corrente e principalmente menor substituição de travessas.

A seguir encontra-se a titulo de comparação a quantidade de ballastro, travessas e carris empregados em 1908 e 1909 para a conservação total das linhas exploradas:

Designação	1908	1909
Ballastro (metros cubicos)	Pedra britada.....	43.241 55.474
	Areia.....	3.941 2.670
Travessas (unidades).....		133.836 84.336
Carris (unidades).....	De 40 e 45 kg.....	276 574
	De 30 kilogrammas.....	1.516 1.281

#### Trabalhos extraordinarios realizados em 1909

A importancia total destes trabalhos foi de .. Réis 517:683\$039 e decompõe-se como segue:

Material circulante.....	102:487\$483
Mobilia, Utensilios e Ferramentas....	31:546\$815
Consolidações e renovações.....	143:468\$742
2.ª via da linha do Norte.....	192:405\$967
Substituição de taboleiros metallicos.....	1:854\$013
Diversos.....	45:920\$019
Total.....	383:648\$741

Total..... 517:683\$039

Os principaes trabalhos complementares executados nas linhas foram os seguintes:

A segunda via de Albergaria para Alfarellos, está concluída até Pombal, como já se disse.

Encetaram-se as obras d'arte e os Aterros além de Pombal.

Continuaram-se os trabalhos de alargamento da estação de Coimbra-Bifurcação, tendo ficado concluída a modificação da estação Coimbra-Cidade.

Os trabalhos de renovação das vias e de substituição dos antigos carris pelos de 40 kilog. por metro, proseguiram na linha de Leste desde o Entroncamento até ao kilometro 117,019, e na linha de Cascaes até Carcavellos.

As officinas da Companhia realisaram os seguintes principaes trabalhos no material circulante:

a) transformação das seguintes carruagens antigas:

1 carruagem de 1.ª classe.

2 carruagens mixtas de 1.ª e 2.ª classes, de corredor e W. C.

3 carruagens de 3.ª classe.

b) construção de duas carruagens mixtas (1.ª e 2.ª classes)

e de 6 carruagens de 3.ª classe para as linhas suburbanas.

A iluminação a gaz applicada a 46 carruagens.



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 afim de augmentar a sua potencia.

A ferramenta das officinas foi melhorada com a compra de machinas-ferramentas aperfeiçoadas e de ferramentas pneumaticas e electricas, augmentando assim a producção da mão d'obra.

#### SEGUNDA PARTE

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

Em seguida se explicam as differenças por comparação dos saldos das diversas contas em 31 de dezembro de 1909 por comparação com egual data do anno 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

Differença para mais em 1909 ..... 6:200\$000

Importancia levada a esta conta e que imprópriamente foi considerada no inventario de Via e Obras do anno de 1899 por duplicação, de forma que reduziria o credito de réis 51:054\$536 feito naquella data na conta «Estabelecimento» por differença entre a cifra do inventario real de todos os serviços da companhia e a que figurava inscripta por aquella rubrica no balanço ..... 8:400\$000

Deduzindo:

Entrega do Conde do Paço do Lumiar das 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> prestações, segundo escriptura de 22 de novembro de 1904 ..... 1:200\$000

Entrega do Banco Lusitano, saldo da prestação de 1906 ..... 1:000\$000 2:200\$000

Differença indicada ..... 6:200\$000

(Continúa).

## Avisos de serviço

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

##### Admissão nas gares aos proprietarios e correctores de hotéis ou estabelecimentos de trens de aluguer, etc.

Afim de dar cumprimento ao estabelecido no § 2.<sup>o</sup> do artigo 4.<sup>o</sup> da tarifa especial C. F. E. n.<sup>o</sup> 2 de grande velocidade faço saber, aos individuos que desejem angariar hospedes para hotéis, passageiros para trens, etc., que devem solicitar a devida licença a esta Direcção (no mesmo modelo empregado para requisições de bilhetes de gare, declarando comtudo que é para proprietario ou corrector de estabelecimento para o qual necessitam agenciar frequentes) pagando, além da importancia do bilhete d'admissão nas gares, mais a sobretaxa de 2\$000 réis mensaes ou 9\$000 réis semestraes na estação de Lisboa ou a de 1\$500 réis mensaes e 6\$000 réis por semestre nas restantes estações.

##### Condições

1.<sup>a</sup> — A requisição da licença deverá vir junto, em papel delgado e com as dimensões de 0<sup>m</sup>,075, x 0<sup>m</sup>,05, o retrato da pessoa a quem é passado o bilhete, que será pessoal e intransmissivel, fazendo um deposito de 2:000 réis na occasião do pedido; deposito que será restituído em vista da apresentação do bilhete, e quando tiver terminado a sua validade e não for renovado.

2.<sup>a</sup> — Quando o bilhete não seja retirado, pelo requisitante, no prazo de 8 dias a contar da data da sua chegada á estação, por intermedio da qual for requisitado, ou quando, terminada a sua validade, não seja entregue na mesma estação e com egual prazo, o deposito reverterá a favor desta Direcção.

3.<sup>a</sup> — Quando qualquer corrector deixe de fazer serviço no estabelecimento, o respectivo proprietario deverá retirar-lhe o bilhete e entrega-lo na estação em troca do deposito. No caso de o não poder fazer, participará o facto ao Serviço de Fiscalisação; afim de o bilhete ser apreendido.

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

4.<sup>a</sup> — Aos portadores destes bilhetes só é permitido annunciar o estabelecimento de que são correctores e encarregarem-se das bagagens dos passageiros que livremente o desejarem. É prohibido importunarem os passageiros ou forçar-lhes, por qualquer forma, a acceitarem os seus serviços, bem assim questionarem ou altercarem uns com os outros.

5.<sup>a</sup> — Os correctores devem apresentar-se decentemente vestidos e, os de hotéis, usar bonnet com um emblema fixo, onde se leia visivelmente a indicação de **corrector** ou **proprietario**, conforme o caso, e o nome do hotel que offerecem ao publico.

6.<sup>a</sup> — Os proprietarios dos estabelecimentos são responsaveis pela infracção destas condições por parte dos seus correctores, podendo ser-lhes cassados os bilhetes.

7.<sup>a</sup> — Unicamente aos portadores destes bilhetes é permitido annunciar os estabelecimentos dentro do edificio e dependencias das estações desta Direcção.

8.<sup>a</sup> — 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 ultimo, acha-se aberto ao desempenho de todo o serviço de pequena velocidade, o apeadeiro de Mirão, da linha do Douro.

##### Alteração de horario

Os comboios n.<sup>os</sup> 3 e 4, expressos, da linha do Minho, terão, desde a presente data até 31 de outubro proximo, um minuto de paragem na estação de Darque.

##### Horario dos comboios

Desde 25 de julho ultimo, a marcha do comboio n.<sup>o</sup> 1421 do horario em vigor foi modificada pela forma seguinte:

Lisboa-Caes dos Soldados, partida 4.35 da tarde.

Braço de Prata, chegada 4.43 da tarde.

#### Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão

##### Bilhetes de ida e volta para Villa do Conde e Pova

Aos domingos e dias santificados dos mezes de agosto, setembro e outubro (com excepção 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 Pova, aos preços de 560 réis em 1.<sup>a</sup> classe e 320 réis em 2.<sup>a</sup> classe. Estes bilhetes só são válidos para o mesmo dia da venda e para a ida no comboio *tramway* que sahe do Porto, ás 12.15 da tarde e regresso em qualquer dos comboios que partem da Pova, ás 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'alli parte ás 11.5 da manhã, esperando na Senhora da Hora a chegada daquelle; os que, porém, não queiram sujeitar-se a essa demora, podem vir no comboio immediato, cuja partida é ao meio dia, mas sem garantia de correspondencia, visto que os *trams* da linha da Pova não esperam na Senhora da Hora os do Ramal de Leixões.

## ARREMAÇÕES

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de oleo de purgueira

No dia 1 do corrente mez, 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 oleo de purgueira.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 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 mez 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 (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 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 mez, 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 (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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



# AGENDA DO VIAJANTE

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 saurions 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. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e aceiados—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 provincia, de inexcusaveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos Jose Pires.

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>re</sup> ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

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

**LISBOA Canha & Formigal.**—Artigos de merceria.—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 18500.—Redução 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 Todi, em frente do theatro—sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 18200 a 28500. 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 Viuvade Justo M. Estilez.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 44	9 58	10 9	10 25

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 25	5 56	5 20	5 50
6	6 32	6 9	6 35
6 43	7 11	6 45	7 15
7 36	8 4	7 30	7 50
10 15	10 43	8 15	8 41
11 35	12 3	10 55	11 21
1	1 28	12 50	1 16
1 45	2 13	1 40	2 8
2 35	3 3	2 25	2 51
4 50	5 18	3 50	4 16
5 30	6 2	5 28	5 54
6 20	6 48	6 58	7 24
7	7 28	7 45	8 11
7 45	8 13	8 25	8 51
8 30	8 58	9 10	9 36
10 15	10 43	10 55	11 21
11 35	12 3	12 45	1 11

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 37	7 29	6 53	6 43
7 4	7 56	6 39	7 27
7 32	8 8	7 25	8 20
8 15	9 3	8	8 46
8 35	9 35	8 15	9 15
9 10	9 46	8 56	9 32
9 40	10 33	9 15	10 5
10 10	11	9 56	10 32
10 40	11 16	10 4	10 52
10 45	11 52	10 45	11 49
12 15	12 55	11 26	12 2
12 15	1 22	11 35	12 39
1 40	2 16	12 40	1 27
2 10	3	1 35	2 23
3 10	3 46	2 28	3 2
3 15	4 15	2 35	3 39
4	5 4	3 56	4 32
4 40	5 16	4 5	5 9
4 47	5 37	4 28	5 16
5 25	6 16	5 26	6 2
6 10	6 46	5 33	6 35
6 17	7 9	5 54	6 42
6 55	7 45	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 52
8 15	9 5	7 40	8 28
9 10	9 46	8 26	9 2
9 20	10 27	9 20	10 24
10 10	11	9 56	10 32
10 40	11 16	10 50	11 54
10 50	11 57	11 26	12 2
12 10	12 46	12 10	12 58
12 20	1 27	12 56	1 32

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 31	10 3	10 18	10 48
11 19	11 51	12 14	12 43
1 20	1 52	2 20	2 49
3 3	3 35	4	4 29
5 45	6 16	6 24	6 51
6 17	6 40	9 1	9 30

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 50	5 3	6 5
8 7 40	8 22	6 43	7 45
8	9 6	7 36	8 40
9 25	10 7	8 35	9 5
10 20	11 26	8 43	9 45
11 45	12 20	10 25	10 55
12 18	1 25	10 41	11 38
1 53	2 35	12 35	1 13
2 20	3 27	12 41	1 42
3 28	4 10	1 35	2 5
4 29	5 4	2 39	3 40
4 49	5 56	3 35	4 13
5 37	6 20	4 28	5 2
6 10	6 45	4 34	5 37
6 25	7 28	5 20	5 50
7 45	8 29	6 45	7 23
8 19	9 31	7 5	8 4
10	10 44	8 54	9 37
11	12 8	10 44	11 41
12 20	1 30	11 25	12 3

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 29	11 13
10 55	11 28	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
2 28	3 11	4 47	5 29
3 35	4 18	5 43	6 30
4 41	5 24	7 1	7 45
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	1 15	2 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
5 57	7 19	2 39	4 6
12 33	1 56	7 59	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
6 54	10 28	4 15	9 20
4 35	7 34	8 10	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	
—	—	10 11	1 5
—	—	4 5	7 30
—	—	11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	7 55	6 35	5 15
9 45	3 18	8 50	2 40
1 35	12 36	3 6	12 33
5 30	11 18	5	10 50
5 50	12 26	8 45	6 25
9 30	7 31	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone.	Porto	
8 32	1 53	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Entroneamento	Setil	
8 40	9 50	5 40	7 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 15	8 35	11 27	3

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	12 45	1 38
2 5	3 3	3 30	4 23
5	5 56	4 35	5 26
6 10	7 6	8 10	9 3
10 55	11 51	10 20	11 13
12 35	1 32	12 20	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Esmoriz	Porto	Esmoriz	
9 57	11 5	8 11	9 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 51
8 30	10 8	6 26	7 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	4 16	6 40
7 12	9 32	7	9 21
9 50	12 22	11 20	1 48
2 20	4 47	2 14	4 40
6	8 27	5 10	7 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 25	12 44	1 53	3 8
3 54	5 9	5 24	6 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
4 19	6 17	11 12	12 48
—	—	11 35	12 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
8	7 7	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 48	6 38	6 14	11 50
7 25	12 51	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Valencia	Entrone.	
—	—	7 23	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T.Vargens	Badajoz	T.Vargens	
10 50	1 43	10 45	3 44
4 6	8 50	6 15	9 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T.Vargens	Valencia	T.Vargens	
3	7 20	4 49	8 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Badajoz	Entrone.	
—	—	5 54	10 18

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Guarda	Entrone.	
12 20	9 18	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Abrantes	Guarda	Abrantes	
3 10	11	4 20	10 52
—	—	3	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
2 42	7 14	10	2 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
12 30	5 20	7 10	10 16
4 10	7 15	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 15	5 10	11 56

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
6 17	1 26	11 35	6 51
—	—	8	7 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
12 20	6 59	3	9 29
12 30	6 44	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
12 19	12 40	12 59	1 20
3 25	3 46	4 10	4 31
11 33	11 54	12 11	12 35
7 24	7 45	8 36	8 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Biancho	Figueira	
7 45	10 10	10 2	10 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
1 40	2 17	1 55	2 34
10 40	11 15	2 40	3 19
1 9	2 16	1 10	1 46
6 40	7 12	7 40	8 22
7 47	8 23	8 55	9 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 39	3 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
11 30	1 4	1 30	3 3

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	11 30	3 50	6 47
4 35	7 33	7 30	10 30
7 40	10 37	3 35	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 25	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
4 25	1	9 35	3 55
9 50	4	1 50	6 45
1 35	7 2	4 15	11 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
10 50	12 10	7 45	9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6	6 35	5 55	6 30
q 7 25	8	9 15	9 50
8	8 35	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
2 50	3 25	m 3	3 35
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 22	8
8 20	8 58	9 44	10 24
h 12 30	1 13	h 11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Pinhal Novo	Lisboa	
8	9 22	—	—
8 20	9 24	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
—	11 18	1	—

PART.	CHEG.
-------	-------





# Caminhos de Ferro do Estado

Direcções do { Sul e Sueste  
Minho e Douro

## 1.<sup>a</sup> Ampliação á tarifa especial C. F. E. n.<sup>o</sup> 2

### GRANDE VELOCIDADE

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

Em vigor desde 1 de Agosto de 1910

A' condição 1.<sup>a</sup> d'esta tarifa é augmentado o n.<sup>o</sup> 3 do theor seguinte:

3.<sup>o</sup> — 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 indivisivel 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 conducção dos volumes para o local onde devem ser carregados.
- d) **Chegadas** — Os consignatarios retirarão as suas remessas, dentro do praso de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas.
- e) **Armazenagem gratuita** — O praso de armazenagem gratuita é limitado, seja qual fôr 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





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

---

## AVISO AO PUBLICO

---

### 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,

*Basilio A. Sousa Pinto*

Engenheiro Sub-Director.

Exp. T. 615.

D. 751