

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NÚMERO 547

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

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

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

LISBOA, 1 de Outubro de 1910

ANNEXOS DESTE NÚMERO

Companhia Real. — Aviso ao público sobre o movimento de passageiros e bagagens na estação de Algés.

SUMMARIO

	Páginas
Estado e municípios, por Fernando de Souza	289
Carta aberta ao III.º e Ex.º Sr. Conselheiro D. Luiz de Castro, por Mello de Mattos	290
Proposta de lei sobre caminhos de ferro	292
Cá e lá	293
Aviação e aerostação — França — Itália — Alemanha — Bélgica — Inglaterra	294
Tração eléctrica O movimento da tração eléctrica — Porto — Espanha	295
Itália — Suíça — Rússia — Mandchúria — China	295
O peso morto nos trens eléctricos	295
Concurso de inventos e livros	295
Viagens e transportes	295
Notas de viagem — As viagens e o tempo — Chuva e trovões em pleno verão — A Schinige Platte — A linda da Jungfrau — Um mau almoço e uma linda vista — O ascensor de Harder — As grutas do Beatenberg	296
Um enorme centro de turismo	298
Abreviando a travessia do Atlântico	299
Uma locomotiva gigante	299
Os acumuladores Edison nos trens	299
Parte financeira	300
Carteira dos Accionistas	300
Boletim Commercial e Financeiro	300
Lotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	301
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	301
Os caminhos de ferro da Bélgica	302
Linhões portuguesas — Lourenço Marques — Penalbel a Lixa — Lofito — Mossamedes — Inharrime — Penalbel a Parva	302
Linhões estrangeiras — Espanha — França — Alemanha — Bélgica — Inglaterra	302
— Estados Unidos — Bolívia — Transval — Dahome — Austrália	302
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados à assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (conclusão)	302
Avisos de serviço	303
Arrematações	303
Agenda do Viajante	304
Horário dos comboios	304

ESTADO E MUNICÍPIOS

Já tive ensejo de mostrar quão interessante é a forma de concurso do Estado e dos municípios, que foi iniciada com a construção dos ramaes de Aldeia Gallega e Montemor e que pode ter util aplicação em outros casos análogos.

Dado um troço de linha que interesse uma localidade e que tenha suficientes elementos de tráfego, a construção pode ser facilitada por essa cooperação.

As sollicitações dos interessados opõe-se quasi sempre o receio dos encargos que viriam onerar o Tesouro, se tomasse sobre si a construção. Por maioria de razão seria esse encargo incomportável para os municípios, de tão minguados recursos.

Um ramal de interesse local dá logar a economias consideráveis no custo dos transportes e promove o desenvolvimento económico da região. A elevação das tarifas dentro de limites razoáveis torna suficientemente rendosa a exploração, sem deixar de fazer partilhar o público dos benefícios económicos do transporte por via ferrea.

Por outro lado, um ramal é sempre alhiente útil da rede a que pertence, dando logar a aumento maior ou menor de tráfego. Os encargos geraes da exploração não são aumentados sensivelmente pela abertura desse pequeno troço. O accrescimo de despesa d'exploração terá em geral compensação suficiente no affluxo de tráfego determinado,

e quando o não tenha nos primeiros tempos, pequeno é o encargo assumido pelo Estado em confronto com as vantagens de todas as espécies provenientes do desenvolvimento da viação acelerada.

O rendimento bruto do ramal com tarifas altas será, em geral, suficiente para prover ao encargo do capital. E quando o não seja, a localidade interessada incumbe o dever de supportar o onus contrahido.

A formula a adoptar é pois a seguinte:

Levantamento do capital, pelo Estado ou pelos municípios, com prazo de amortização relativamente curto, quarenta annos por exemplo, além do qual a annuidade pouco diminui;

despesas d'exploração lançadas à conta da linha principal, tendo compensação parcial ou total no affluxo de tráfego do ramal;

rendimento bruto do ramal, avolumado por tarifas mais altas, consagrado integralmente ao pagamento da annuidade do empréstimo contrahido;

no caso da insuficiencia desse rendimento, complemento da annuidade a cargo do município ou municípios interessados.

Teve esta formula applicação simultanea aos ramaes de Aldeia Gallega e Montemor, em condições porém relativamente onerosas.

Ambos os empréstimos foram contrahidos ao juro de 6 %, e o primeiro com amortização adeantada, pois a primeira semestralidade foi deduzida no acto do contrato. Ambos tinham o prazo demasiado curto de 30 annos.

Para o ramal de Aldeia Gallega o empréstimo contrahido foi de 83:000\$000 réis, com uma annuidade de cerca de 6:000\$000 réis.

O rendimento bruto durante o primeiro anno d'exploração foi de 11 contos, quasi o dobro da annuidade.

Nas linhas do Sul e Sueste houve manifesto aumento de tráfego devido ao tributo do ramal, até mesmo nas relações de Aldeia Gallega com Lisboa, apesar de continuar o serviço de vapores.

A amortização do empréstimo vai pois ser antecipada.

O ramal de Montemor apresentava-se sob peores auspícios. O custo era muito maior, tendo exigido um empréstimo de 170 contos e os elementos de tráfego com que se contava de menos valor.

Apesar disso, está liquidado o rendimento de onze meses em quantia superior à annuidade de 12:200\$000 réis.

Nenhuma das camaras municipaes terá, pois, de contribuir com um céntimo para a annuidade do respectivo empréstimo. Sem sacrifício pecuniário lograram pois ver realizado um melhoramento que por outra forma não obteriam.

A camara de Reguengos abalançara-se a igual emprehendimento.

Conhecem os leitores a historia dessa tentativa, cujo exito era mais seguro ainda que o do ramal de Montemor. Poude mais a mesquinhez de animo de uns, a leviandade de outros, que o interesse publico facil de reconhecer pelo mais pernicioso exame do assunto.

Não se deve por isso esmorecer. O ministro, que tomar a iniciativa de fazer transformar em lei a proposta sepul-

tada no limbo da Camara dos Pares, bem merecerá no paiz.

Tambem já demonstrei aqui a exequibilidade da applicação da formula preconisada à linha de Cezimbra, cujo rendimento será muito superior à annuidade do capital necessário.

Na proposta de lei apresentada pelo sr. conselheiro Moreira Junior em junho ultimo providencia-se para a realização immediata desses dois importantes melhoramentos.

Pensar que nenhum encargo trazem e que apenas dependem de um bocadão de attenção e boa vontade dos poderes publicos!

Outros casos pode haver de util recurso a esta combinação administrativa. O essencial é que se dêem os requisitos indicados.

*

Duas questões importa examinar para que o sistema de cooperação do Estado e dos municipios, seja tão perfeito quanto possível.

Supponhamos que ha no periodo inicial de exploração de um ramal deficiencia de receitas e que a camara interessada tem que completar a annuidade durante este tempo. Desenvolve-se o trasiego; cresce o rendimento e o deficit de receita bruta transforma-se em saldo.

Deve ou não a Camara ser reembolsada do que despendeu?

Manifestamente deve.

Não pequeno sacrificio representa para ella esse dispêndio para que não haja de ser compensado logo que o rendimento exceda a annuidade.

Depois de saldados esses adeantamentos — que adeantamento da camara se deve considerar a garantia de juro a que se obrigou, como sucede á do Governo para com empresas concessionarias — que applicação deve ter o excesso de receita? Deve ser consagrado á antecipação da amortisação, como está estatuido para os ramaes de Aldeia Gallega — Montemór, ou deve reverter a favor da Camara que se sujeitara a compensar a deficiencia de rendimento? A antecipação da amortisação tem por efeito reduzir o prazo, durante o qual é permitida a sobrelevação de tarifas; vae pois beneficiar os individuos servidos pelo ramal, que já usufruem as vantagens da viação acelerada, pois as tarifas hão de subir apenas até o ponto de tornar o transporte beneficioso para os interessados.

Antecipar a amortisação é pois ceder a estes um lucro, que melhor applicação teria no desenvolvimento da viação acelerada e no melhoramento da exploração. Ao Governo, que para remuneração da exploração do ramal tem apenas a receita proveniente do augmento de trasiego por elle determinado nas linhas principaes, deve pois pertencer esse excesso de receita propria do ramal, logo que a camara esteja embolsada do que adeantou.

Nenhuma razão de ser teria a pretenção (que não é mera hypothese, pois já foi officiosamente formulada) de reverter para as Camaras Municipaes, no todo ou em parte, esse excesso de receita.

Os ramaes de caminhos de ferro fazem parte do domínio do Estado, que os construiu e explora com o seu material circulante. A receita liquida deve pois reverter para o fundo especial, facultando o alargamento dos benefícios da viação acelerada a outras regiões.

Portanto, a formula a adoptar para o futuro deve ser aperfeiçoada com as seguintes clausulas: entregar para amortisação tão somente a importancia da annuidade estipulada; quando haja excesso de receita bruta, restituição ás camaras do que tiverem desembolsado para complemento da annuidade; reversão para o Estado, do excesso da receita.

J. Fernando de Souza.

CARTA ABERTA

Ao III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro D. Luiz de Castro

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

E' sempre com toda a attenção que leio a «Revista Agricola» com que V. Ex.^a illustra as paginas do *Portugal Agricola*, e, embora corra o risco de passar por bisbilhoteiro, não poucas são as passagens de que guardo referencia nos meus apontamentos.

Hoje, porém, julgo que devo ultrapassar os limites da nota silenciosa, que vae ficar talvez esquecida para todo o sempre no fundo de uma gaveta e alguma coisa direi do congresso internacional de agricultura de 1911.

V. Ex.^a no seu afan de tornar conhecido o nosso paiz insinuou em Vienna d'Austria que se realizasse em Lisboa o decimo congresso, que havia de seguir-se áquelle que contava effectuar-se na Alemanha.

Difficultades que não veem para o caso levaram a cidade de Berlim a declinar a honra de ser a séde do IX.^o congresso, que ha de assentar arraiaes na vizinha Espanha, de maneira que difícil se torna que em duas reuniões seguidas venham os congressistas á peninsula iberica.

Julga V. Ex.^a e muito bem que tem o congresso de Madrid especial importancia para nós, mas receio bem que nem por isso concorramos a Madrid com trabalhos nossos.

Como todo o bom portuguez, conheço a Espanha pessimamente, chegando até a ler um romance de Perez Galdoz na traducção francesa e nella foi que li tambem as Nacionalidades de Pi y Margall.

Certo é que nos não sucede isso apenas com a Espanha. Dá-se o mesmo com o Brazil, a ponto que muitas pessoas houve que me perguntaram em tempos se era uma *blague* o Brazil Mental de Bruno. Para esses o Brazil era um paiz para ganhar dinheiro e ignoravam totalmente a obra de Coelho Netto, Machado Assis e tantas centenas de outros, isto sem recordar os nomes dos que escreveram sobre assuntos technicos e que, bem mais escrupulosos do que nós outros, procuram uma terminologia adequada ao genio da nossa lingua.

Não ousarei dizer se é orgulho, se é toleima nossa ignorarmos o trabalho intellectual, o trabalho na agricultura e o trabalho na industria produzido pelos nossos vizinhos e por aquelles que do outro lado do Atlântico falam a nossa lingua.

O que é facto, porém, é que em geral pouco se sabe entre nós do que ocorre em Espanha e até já houve quem me censurasse por fazer referencia a um trabalho universitario dinamarquez baseando-me apenas em referencia a elle tirada de uma revista espanhola.

Não é, todavia, para falar de mim que venho tomar o tempo a V. Ex.^a, mas para dizer alguma coisa sobre o programma do congresso de Madrid.

Vejo que se divide em sete secções, em lugar das inumeras que V. Ex.^a diz que contava o de Vienna d'Austria. «Foi uma inundação», escreve V. Ex.^a, que ameaçou subverter a assembleia. Foi superabundante de pontos para discussão».

Ora, se naquelle houve abundancia que redundou em esterilidade, neste receio bem que a parcimonia tambem o transforme em pouco proficuo.

De facto, *Silvicultura e florestas*, que constituem a primeira secção, poderiam abranger mui numerosas questões, tales como as de climatologia, de correção de torrentes e defesa de vertentes ravinadas, as de reprezamento de aguas com fins agricolas e industriaes, quicá de hygiene e tantos outros, que V. Ex.^a conhece a fundo e eu de certo

ignoro completamente. No entanto, vejo que em sub-título se fala sómente da necessidade e método de repovoamento.

Nas *culturas especiaes* noto apenas as de vinicultura, de pomares e oliveiras, quando me parece que ainda existem as culturas essencialmente industriais que deveriam ter capital importância na península.

De facto, o fabrico do papel exige hoje em dia centenas de metros cúbicos de madeira de pinheiros e comodo seria possível aplicar-se a esta industria numerosíssimas plantas annuas. A *Gallega officinalis*, por exemplo, dá um papel muito consistente, embora não possa afirmar-se que satisfaz o maior de todos os consumidores, a *imprensa*. Imagino que a esteva também poderia servir para tal fabrico e talvez a tamargueira.

Concordo que entra aqui mais o engenheiro industrial do que o agronomo, mas certamente que não pode actualmente a industria ignorar a agricultura, nem o contrario se pode dar.

Se ha pouco lamentei a propósito ignorância em que nos conservamos relativamente à Espanha e ao Brazil, certamente mais lamentável ella sera nos departamentos do saber e da actividade.

Por certo que V. Ex.^a vae objectar-me que deve a industria reclamar a matéria prima á agricultura e não esperar que esta vá metter foice em seara alheia, apontando-lhe uma dada matéria prima para um certo fabrico.

Mas quanto não valeria mais que ambas se reunissem para conseguir resolver o problema do fabrico do papel.

Quão útil não seria experimentar se a silva e a urtiga tão desprezadas, tão odiadas até pelo agricultor não podem tornar-se, pela cultura, susceptíveis de se transformarem em excelente matéria prima da industria do papel.

Não valeria a pena lançar as bases de um inquerito internacional sobre o consumo de madeira no fabrico do papel?

Estou em dizer que só o *Times*, com as suas duzias de páginas consome por anno alguns hectares de florestas e, ainda mesmo que se proceda á replantação logo apóz o corte, muitos são os annos que decorrem antes que a natureza restaure o que a máquina consumiu nalgumas horas.

No quarto do hotel, onde estou descansando do trabalho aturado a que por dever de cargo me tenho entregado e de factos de outra ordem de que fui vítima, e onde não sei se avulta a estupidez, se a maldade, não tenho estatísticas a que recorra para provar que o problema do papel é um daquelles que urge resolver sob pena de volvermos ao tempo em que nas bibliotecas dos conventos medievais se prendiam com correntes os manuscritos mais preciosos.

Certo é que nos longinquos tempos em que cursava o liceu ouvi um dia o professor de physica alludir ao problema do carvão e ao futuro de miseria que legariam os nossos descendentes. Os *penachistas* vieram para fora da aula a dissentir o assunto e o facto é que no intervallo da aula de physica para a da latinidade (há que tempos que isto vai, em que já se nem sabe o que quer dizer latinidade) houve quem achasse o problema de facilíma resolução.

Uns, sonhando talvez com as glórias dos Corte Reaes, dos Zarcos, dos Gil Eannes e de tantos e tantos navegadores portugueses, alvitram que nas regiões polares deviam achar-se imensos jazigos de carvão. O descubrimento de esqueletos de mastodontes, diziam, justifica a existência ali de uma flora tropical em eras remotas. Outros opinavam pela exploração metódica do centro da África e das planuras do Althay e da Siberia, até houve um que formulou uma teoria do aproveitamento dos ventos alisios, para a construção de motores que substituissem a caldeira de vapor e outro recordou o calor solar como succedaneo do carvão. A nenhum ocorreu o transporte a distancia da energia proveniente das quedas de

água. Não admira porém. As experiências de Marcello Desprez não eram conhecidas e a máquina de Gramme não figurava ainda nos compendios, nem nos programmas.

Como, porém, tocasse a sineta para a aula de latinidade, já fomos medir versos de Horacio e não mais pensámos no problema do carvão.

Mas, ou é porque a idade já me não permite ter imaginação, ou é porque ser caso mais intrincado, ainda até hoje não vi uma solução para o problema do papel nem me consta que aparecesse resolução para elle.

Julgo, porém, que caberia num congresso e que de lá é que deveria vir o impulso, para que os engenheiros industriais resolvessem depois a parte chimica e mecanica que o caso encerra e que acho relativamente fácil.

De facto, o problema industrial comportaria o seguinte enunciado: Dadas plantas de crescimento rápido, fibrosas bastante, adaptando-se a terrenos de inferior qualidade, não exigindo adubação ou pedindo-a em quantidade diminuta, resistentes às intempéries e não carecendo de chuvas na primavera, de invernos humidos, nem soffrendo com os calores do estio, isto é de grande rendimento e de cultura remuneradora, procurar os processos chimicos e mecanicos capazes de a transformarem em papel de impressão.

Seria desesperar da ciencia actual se se não conseguisse a solução deste problema.

Mas qual é a planta ou quais as plantas que satisfazem áquelles requisitos? Esse é o problema capital, esse é que os agronomos tem que resolver, antes que os engenheiros se abalancem a procurar a solução do que se enunciou.

Não acha V. Ex.^a que seria bem cabido este problema num congresso agricola internacional? Não valeria a pena agita-lo sequer, ainda com risco de não encaminhar o lavorador para resultados praticos imediatos, como V. Ex.^a diz e muito bem que devem ser orientados os congressos agricolas?

Ainda no programa do congresso de Madrid encontro uma lacuna que até para Espanha é importante, dada a dispersão da sua língua no continente americano. E' à falta de uma secção de *culturas tropicaes* que me refiro.

Dolorosa seria, comprehendo, a recordação para a Espanha do imenso império colonial que se tornou independente, mas nesse vive o que demonstra que por terras longínquas passou aquelle grande povo. Existe a linguagem, existem alguns milhões de cerebros cujos pensamentos se exprimem na língua que falaram Cervantes, Quevedo, Lope de Vega, Espinosa, Calderon e em que se tornaram até possíveis os rebuscamentos de phrase de D. Luiz de Gongora.

Talvez que ao redigirem o programa do congresso, os nossos vizinhos tivessem receio de alludir a um domínio enorme outrora e por isso fosse que suprimissem a secção de culturas tropicaes.

Mas ninguém ousaria ver ali mais do que uma manifestação da nobreza de alma que tanto avulta no povo espanhol colaborando em questão que infelizmente já o não interessa directamente, mas que de facto é um problema internacional.

Reparo, porém, só agora que estive glosando sobre um assunto em que sem duvida patenteio má educação. Convida a Espanha para uma festa os que se interessam pela agricultura e organiza o programma dessa festa.

Aos convidados compete apenas abrillanta-la tanto quanto possam e eu que nem sequer devo aspirar ao convite, que nem sequer tenho talvez o direito de me inscrever estou apreciando o que se passa na casa alheia!!

Confesso, porém, que me custaria inutilizar o que acabo de escrever e por isso, ainda correndo o risco de passar por intrometido e mal educado, atrevo-me a publicar o que dito fica.

E, sem duvida V. Ex.^a achará, porém, no que acaba de ler alguma coisa que se possa aproveitar para o congresso

que se realizará em Portugal provavelmente em 1915 e não julgo demasiado um lapso de mais de quatro anos para prepararmos uma recepção condigna aos agricultores que do mundo todo concorrerão à nossa pátria.

Muita coisa temos que organizar. As excursões, os alojamentos, as festas características nossas, um estudo exacto do nosso clima, os projectos das irrigações do nosso solo, os planos de canalização dos nossos rios, o delineamento das nossas vias ferreas secundárias e o complemento das nossas estradas ordinárias e caminhos rurais, a nossa organização do crédito agrícola, a federação dos nossos syndicatos de agricultura, as disposições relativas aos serviços de importação e de transformação dos nossos productos agrícolas, tudo isso devemos apresentar aos que nos visitarem. Em summa, em cinco anos escassos devemos progredir pelo menos cinco lustros, para que possamos demonstrar aos que nos julgam moribundos que não queremos morrer, que não podemos morrer, porque o nosso passado glorioso nos impõe que preparemos para a nossa querida pátria um glorioso futuro.

E pela sua auctoridade como lente da mais graduada das nossas escolas agrícolas, e pela sua posição como representante de Portugal na Comissão Internacional de Agricultura, V. Ex.^a tudo pôde fazer em favor de uma manifestação do progresso agrícola do nosso paiz, e tanto melhor o pode, quanto é certo que tem a crença, que tem a fé e que tem o talento com que é capaz de remover os obices que se apresentem ao grandioso programma que é indispensável que tracemos para sermos não um paiz essencialmente agrícola, que não comprehendo bem o que significa, mas um paiz que sabe e pode trabalhar com acerto, proficuamente.

Desculpe-me V. Ex.^a pelo tempo que lhe tomei com a leitura destas desataviadas phrases, que apenas podem ter como desculpa aquella divisa que se lê numa das salas do Paço de Cintra. De facto, o unico perdão que merecem é que foram escriptas *por bem* e ainda confesso que me dão ensejo de subscrever-me com a mais elevada consideração.

Luso, 22 de dezembro
de 1910

De V. Ex.^a
admirador sincero e agradecido

Mello de Mattos.

Proposta de lei sobre Caminhos de ferro

Começamos hoje, como prometteramos, a publicação do relatorio da notável proposta de lei apresentada em junho ultimo pelo sr. conselheiro Moreira Junior.

Os esclarecimentos que nella se encontram e o estudo de conjunto da nossa rede não serão decerto indiferentes aos nossos leitores.

Senhores — Não faltam no actual momento histórico juizos pessimistas acerca da situação do paiz, a braços com dificuldades de ordem financeira, económica e política. O exame sereno e imparcial dos factos, corroborado pelas lições do passado, desmente esses vaticínios e justifica a esperança de um futuro melhor e a fé inabalável nos destinos da nacionalidade portuguesa, que tem ainda larga missão a cumprir em prol da civilização, acrescentando páginas honrosas aos seus gloriosos fastos.

Multiplos e valiosos são os recursos da nossa boa terra; grande é a sua capacidade de trabalho fructuoso. Não faltam riquezas para explorar, nem escasseja o campo de ação remuneradora para o labor perseverante e bem orientado.

Os progressos económicos realizados tanto nos dominios da agricultura, como nos da industria e do commercio, a despeito da repercussão, no nosso modesto meio, de crises de ordem geral, como a vinícola, são fildor seguro de futuro auspicioso.

Desse progresso tem sido e continuará sendo factor primacial a facilidade de comunicações proporcionada pelo desenvolvimento da viação, cujo influxo no crescimento da riqueza pública nem sempre tem sido devidamente avaliado.

Assim o testemunham os dados estatísticos relativos ao movimento dos caminhos de ferro, que de 2.129.570 passageiros e

649.404 toneladas de mercadorias, com o rendimento bruto de 3.210.098.5473 réis, em 1880, subiu a 16.135.269 passageiros e 4.570.592 toneladas, com o rendimento de 9.749.069.5576 réis, em 1908. Enquanto a extensão da rede se elevava de 1.177 quilometros a 2.810, o rendimento kilométrico subia de 2.727.535 a 3.469.5420 rs. apesar da construção de linhas secundárias de pequeno tráfego.

Em 1909 essa tendência ascensional do tráfego continuou a accentuar-se notavelmente em todas as linhas, cifrando-se o aumento da receita sobre a de 1908 em cerca de 353.000.5000 réis, apesar da paralysação anormal do movimento de muitas delas na ultima dezena de dezembro, causada pelas cheias e inundações.

Ao rendimento do tráfego ha que acrescentar o dos impostos de trânsito e sello, que se elevou, no periodo referido, de 99.194.5077 a 578.545.5947 réis.

Somem-se aos rendimentos directos dos caminhos de ferro os indirectos, que sobrepujam aquelles em importância, e poder-se-ha então avaliar o aumento de matéria collectável por elles determinado.

Está longe de ter atingido o limite a elasticidade do seu rendimento.

É pelo contrario, nos ultimos quinze annos, que o seu crescimento se tem accentuado, pois, ainda em 1893, nos 2.334 quilometros de linhas em exploração, houvera apenas 6.241.351 passageiros, 1.482.391 toneladas, 5.312.300.5817 réis de rendimento do tráfego, correspondendo a réis 2.276.5050 por quilometro e 278.480.5713 réis de impostos.

Largas e lamentaveis lacunas ha ainda na nossa rede ferro-viaria. Vastas regiões do paiz aguardam ha muito os benefícios da viação acelerada para valorizarem as suas riquezas inexploradas, e nas linhas ferreas existentes muitas estações se encontram sem acesso commodo por falta de estradas.

Não tem descurado os poderes públicos o momento problema da constituição da nossa rede ferro-viaria, a despeito das dificuldades derivadas da situação do Thesouro, procedendo com louvável espirito de sequencia, favorável à estabilidade da tradição e à unidade perseverante de plano, sem as quaes a administração pública, impossibilitada de progredir, tem por simile a lendária teia de Penelope.

A lei de 14 de julho de 1899, a que ficou vinculado o nome de Elvino de Brito, assegurando aos caminhos de ferro do Estado regime propício à melhoria da sua exploração e ao acréscimento de novas linhas, estatuiu um princípio fundamental, fecundo em beneficas consequências, pelo qual, sem se agravarem os encargos presentes do Thesouro, o crescimento das receitas seria consagrado ao desenvolvimento da viação acelerada.

A assimilação dos processos administrativos, em serviços de carácter commercial, aos que vigoram nas companhias exploradoras de caminhos de ferro e a criação do fundo especial, para o qual revertem os augmentos de receita a fim de se ocorrer aos encargos de novas construções ou de melhoramentos nas linhas existentes, foram a base do sistema, cujos benefícios fructos, a despeito das dificuldades praticas inherentes a um período de transição, ali estão patentes apôz dez annos de honrada e zelosa administração do Conselho criado pela nova lei, ao qual preside a prestigiosa individualidade publica — Pereira de Miranda.

Desde a promulgação da lei tem-se sucedido providencias oriundas de diversos governos, mas orientadas todas pelo mesmo criterio. Sem falar na criação do fundo especial das matas e na organização do porto de Lisboa, inspiradas pelo novo regime dos caminhos de ferro, vemos sucessivamente promulgadas, além de multiplos decretos de carácter regulamentar, as leis: de 24 de maio de 1902, providenciando sobre as construções das linhas de Mirandela a Bragança e da Regoa a Chaves; de 1 de julho de 1903, da iniciativa do meu illustre antecessor, sr. Conde de Paçô-Vieira, autorizando a construção de varias linhas complementares e estradas de acesso e assegurando a conclusão do troço de Coimbra à Lousã; o decreto com força de lei de 2 de maio de 1904, concedendo com garantia de juro as linhas do Alto Minho; de 20 de dezembro de 1906, concedendo a garantia de juro à linha do Valle do Vouga; os decretos com força de lei de 7 e 12 de junho de 1907, autorizando a construção dos ramaes de Aldegallega e Montemor; as leis de 27 de outubro de 1909, assegurando a construção das linhas de Portalegre e do Sado e a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas e destinando recursos para linhas complementares da zona central, cuja construção o sr. Conde de Paçô-Vieira procurou assegurar pela notável proposta de lei de 24 de março de 1904, tendente à criação de um fundo especial, que obteve parcer favorável das comissões parlamentares, não chegando a ser convertida em lei.

Entretanto, os decretos de 15 de fevereiro de 1900, 27 de novembro de 1902, 7 de maio de 1903, 4 de abril, 7 de maio e 19 de agosto de 1907 definiam, pela classificação das linhas complementares, baseada em inquerito previo, o plano da rede ferro-viaria nas tres zonas em que o paiz se acha dividido.

Abriram-se à exploração 280 quilometros nas linhas do Estado, cujo rendimento se elevou de 1.900.361.5734 réis em 1899-1900 a 2.965.527.5226 réis em 1908-1909. Acham-se em construção adeantada 63 quilometros de varios trocos, e dentro de tres annos devem estar concluidos 216 quilometros mais, das linhas do Sado, Cacilhas e Portalegre.

Abriram-se mais 130 quilometros das linhas de Mirandella a Bragança, Coimbra à Louzã e Guimarães a Fafe, com garantia de juro pelo fundo especial on participação de receitas das linhas do Estado, a que se juntarão dentro em pouco 158 quilometros das linhas do Alto Minho.

As receitas do fundo especial elevaram-se de 140:1583827 réis em 1899-1900 a 351:3535172 réis em 1908-1909.

Se muito está feito, não pouco há que fazer para proporcionar as facilidades de comunicação às legítimas exigências da economia nacional. É certo que a necessidade imperiosa de reorganizar as finanças e assegurar o equilíbrio orçamental não se compadece com a criação de encargos a que não correspondam novas receitas equivalentes. Sem deixar, porém, de manter essa regra salutar, pode-se e deve-se activar o desenvolvimento da viação acelerada, sem confiança temerária no futuro, nem pusilanimidade que entorpeça o progresso económico do paiz, aproveitando os elementos de ação existentes e procurando aumentar a sua eficácia.

Assente, como princípio fundamental, que se não pedem ao presente sacrifícios ao Thesouro, não é demais exigir que a esse desenvolvimento se consagrem aumentos futuros de receitas, que dos caminhos de ferro vem, distribuindo-os com equidade pelas diferentes regiões do paiz. Assim como para as duas zonas extremas há um fundo especial consagrado aos encargos da construção de novas linhas, justo é que pela mesma forma se proceda em relação à região central.

A proposta de lei de 21 de março de 1904, a que já me referi, tinha principalmente por fim a criação desse fundo, idéa de algum modo realizada já, em parte, pelas disposições da base 6.º da lei de 27 de outubro de 1909.

Parece-me sobremodo opportuno o delineamento de um plano methodicamente traçado, que, mantendo seu alteração sensível a presente situação no que respeita à partilha de rendimentos das linhas ferreas, habilite o Governo a dar-lhes mais vigoroso impulso com rasgada iniciativa, que não exclue a prudente sujeição às circunstâncias de momento.

A esse critério obedece a proposta que tenho a honra de vos apresentar e que procurarei justificar com a minuciosidade que a importância do assunto exige.

I

O decreto de 6 de outubro de 1898, que foi a origem e a base das benefícias providências posteriormente tomadas para o desenvolvimento da viação acelerada, considerou, para esse efeito, o paiz dividido em três zonas:

Zona ao norte do Mondego, que chamarei *zona do norte*, da qual são as linhas do Minho e Douro as arterias principaes;

Zona entre o Mondego e o Tejo, que chamarei *zona do centro*;

Zona ao sul do Tejo, ou *zona do sul*, servida pelas linhas do sul e sueste.

Na primeira estão concedidas a empresas as linhas do Porto à Povoa e Famalicão, Trofa a Guimarães e Fafe, Braga a Guimarães e a Monção, Viana a Ponte da Barca, Foz-Tua a Mirandella e a Bragança. Deve esta zona ter praticamente por limites, do lado do sul, a partir da foz do Paiva, os da bacia do Douro, visto serem as linhas a construir na vertente esquerda desta bacia todas directamente tributárias da linha do Douro, convindo reservar para o Estado a sua construção.

Na zona do sul, além das linhas do sul e sueste e das suas affluentes projectadas, apenas figuram, concedidas a empresas, o troço da linha de leste além do Tejo e o ramal de Cáceres, que devem ser considerados pertencentes à zona do centro, como a linha principal, nella situada; a linha de Vendas Novas a Setil, que, licenciado quasi toda ao sul do Tejo e sendo tributária da do sul, faz sistema com ella; a linha de Portalegre, que, apesar de concedida a uma empresa, vai ser explorada pelo Estado.

Nas duas zonas extremas é pois preponderante, e mesmo numa delas quasi exclusiva, a ação do Estado.

A zona do centro deve abranger todas as linhas concedidas a empresas entre o Douro e o Tejo, incluindo a de Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva e seu ramal, e as que venham a ser construídas na região, com exceção das da vertente do Douro para montante do Paiva, porque todas são, como se disse, tributárias da linha do Douro.

Quando se creou o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, atribuiram-se-lhe todas as receitas futuras provenientes de caminhos de ferro, sem distinção de região.

Figuravam, entre as que deviam com o tempo tornar-se muito valiosas, os aumentos do rendimento de impostos e as economias das garantias de juro em todas as linhas do paiz.

Ao ser transformada na lei de 14 de julho de 1899, a proposta de Elvino de Brito foi modificada, deixando-se essa reversão subordinada à condição de previo equilíbrio no orçamento das receitas e despesas ordinárias do Estado, excepto para o aumento de impostos nas linhas do Minho e Douro e para o seu produto integral nas linhas que viam a construir.

Mais tarde, a lei de 1 de julho de 1903 pôz termo à anomalia de um regime diferente para os dois grupos de linhas, e prescreveu a reversão immediata dos excessos de impostos das do Sul e Sueste para o fundo especial.

Até hoje, infelizmente, não se verificou a condição a que ficou

subordinada a cedência, ao fundo especial, de uma receita de tal modo importante, que atingiria ao presente cerca de 300:000:000 réis anuais, e quando se verificasse essa cedência, desequilibraria de novo o orçamento, cessando desde logo o direito a ella, a não haver no orçamento ordinário do Estado excedentes consideráveis de receita sem applicação.

Hoje, portanto, o fundo especial recebe os excessos de impostos das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste e na íntegra os das linhas de Vendas Novas a Setil, Mirandella a Bragança, Coimbra à Louzã e Valle do Vouga, construídas depois de 1899, embora as duas últimas não sejam suas tributárias.

Também a lei de 1899 destinou ao fundo especial, nos n.ºs 5.º e 7.º da base 3.º, o produto de arrendamento de terrenos conquistados ao Tejo pelas obras do porto de Lisboa pertencentes ao Estado, o da venda dos que não forem necessários à exploração, e iguaes receitas em relação a terrenos salgadiços e terrenos contíguos a estradas, ou pertencentes a estradas ou caminhos de ferro abandonados, que estejam na posse do Estado. Dessa proveniencia, apenas advém ao fundo especial receita insignificante, de verificação difícil, disseminada por todos os distritos, que em 1908-1909 foi apenas 4:368:498 réis.

Como já observei, a lei de 27 de outubro de 1909 providenciou sobre encargos de linhas da zona central, destinando-lhes recursos que pertenceriam, em determinada hypothese, ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Embora seja criticada por tratadistas de valor a criação dos fundos especiais, que julgam inherente a uma organização financeira defeituosa, preferindo a dotação directamente destinada no orçamento aos diversos serviços públicos, afirmam outros, com mais senso prático talvez, que é de boa prudência atribuir a determinados encargos receitas especiais, de sua natureza crescentes, que, sem afectar a situação do Thesouro em relação ao momento dessa atribuição, habilitam os Governos a contar de antemão com recursos para determinada ação de fomento.

Entendo, pois, que se deve crear o fundo especial dos caminhos de ferro da zona do centro, aproveitando o ensejo para rever as disposições similares da lei de 14 de julho de 1899, aperfeiçoando-as sem modificação essencial, nem cerceamento dos rendimentos actuais, quer do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, quer do Thesouro, e utilizando em boa parte a proposta de lei de 1904, em cujo delineamento definitivo foi attendido o autorizado parecer do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, de 24 de fevereiro do mesmo ano.

O rendimento dos impostos de transito e sello cresce com o do tráfego.

As garantias de juro diminuem de ano para ano, algumas das quais, como as de Mirandella a Bragança e de Coimbra à Louzã, saem do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado. Aquelle aumento e essas economias representam disponibilidades crescentes.

Se nas linhas do Estado acrescem o aumento da receita líquida do tráfego e as receitas fora do tráfego, há, em compensação, a favor da zona central a nova receita do imposto de transito nas linhas do norte e leste, que o thesouro não tem usufruido e de que pode portanto prescindir. Aos que objectarem que nenhum recurso podem ser distraídos da obra necessária de reconstituição das finanças, responderei que, mais que nebuloso outro, é meio de ação eficaz o avigoramento da actividade económica do paiz pelas facilidades de circulação.

Creando o fundo especial da zona central, a cada um dos dois devem ser methodicamente atribuídos, tanto os recursos provenientes das linhas das respectivas regiões, como os encargos inerentes.

Para cada fundo reverterão os aumentos da receita de impostos, como de cada um sahirão as anuidades de empréstimos e as garantias de juro, aproveitando-lhes pois as correlativas reduções e reembolsos.

E, como as garantias de juro das linhas de Foz-Tua a Mirandella, Torres-Figueira-Alfarelos, Santa Comba-Dão a Vizeu e Beira Baixa, são hoje pagas directamente pelo Thesouro, desde que saiam dos fundos especiais de cada região, devem estes ser dotados com subsidio igual ao encargo presente, subsidio que procurarei determinar.

(Continua).

Cá e lá...

E' comum ouvir-se dizer entre nós, para reciprocamente nos amesquinhamos a nós mesmos: *se fosse lá fora!... So aqui é que se vê isto!... Isso é bom lá para fora onde o povo está mais civilizado!...*

Para que se veja quanto somos injustos para comosco, é bom notar o que lá fora se passa também.

O medico director do serviço de saúde na Companhia dos Caminhos de ferro do Norte da França apresentou ultimamente, à Academia de Medicina, uma comunicação in-

teressante acerca da «Utilidade dos Escarradores na estação do Norte, em Paris.»

A Comissão da Tuberculose, instituição analoga à nossa Assistência aos Tuberculosos, pôz na cabeça do rol das conclusões por ella votadas a necessidade de acabar com o mau habito de escarrar para o chão, e convidou por isso as Administrações das Companhias de Caminhos de ferro a installarem escarradores nos locaes frequentados pelo publico, e muito principalmente nas estações.

A Companhia do Norte, como era de prevêr, accedeu de bom grado ao convite da Comissão da Tuberculose.

Installados os escarradores, logo da parte do publico começaram os gracejos mais ou menos espirituosos, e tanto menos espirituosos quanto provinham em geral de pessoas para quem os cuidados prophilaticos são materia desconhecida.

Em breve se reconheceu que os escarradores eram pouco utilizados. Então, o medico da estação do Norte, para fixar cifras, encarregou o chefe da estação de estabelecer um serviço de estatística das pessoas que se utilizavam dos escarradores.

Com efeito, junto dos dois escarradores collocados nos dois pontos mais concorridos, foi montado um serviço de vigilancia, à hora em que é maior o movimento na estação.

Pasmem os leitores! isto passou-se em Paris, na capital do mundo civilizado, a cidade phenomeno com que andamos sempre a atirar-nos á cabeça uns dos outros. *Se fosse em Paris!... Vá você a Paris e verá!...*

De 3.010 pessoas que transitaram junto dos escarradores, *quarenta e quatro* escarraram para o chão, e *seis* apenas obedeceram ao convite!

E somos nós que a nós mesmo passamos atestados de selvagens, sem querermos ver que *lá fôra* se enferma tambem de muitos males de que nós enfermamos aqui.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Desde que a aviação começou a entrar no campo da pratica, logo a sciencia da guerra começou a cobiçar o invento para augmentar o poder mortifero das esquadras e dos exercitos.

Em França, já nas grandes manobras do exercito ultimamente realizadas entraram em serviço os aeroplanos.

Em um determinado momento, quando o inimigo simulado mandava um aeroplano desempenhar uma missão, o adversario imediatamente deu ordem a dois aeroplanos para irem interceptar o caminho áquelle.

A manobra surtiu o efecto desejado.

Está pois travada a guerra nos ares.

Nos Estados Unidos, foi o aviador Curtiss encarregado de proceder a experiencias de bombardeamento dum couraçado, projectando as bombas do seu aeroplano.

As experiencias serão feitas sobre um couraçado parado, caminhando em zig-zag, e seguindo em recta a todo o vapor.

Em Espanha, o orgão da Armada insere um artigo pugnando pela criação de uma esquadra armada, entrando em detalhes para execução da sua opinião, e lembrando a necessidade de introduzir no proximo orçamento a verba de 200.000 pesetas para a criação da esquadra aerea.

França

No aerodromo de Chartres caiu o aviador Poillot que pilotava um aeroplano em que levava um passageiro.

Poillot ao fazer nma viagem á altura de vinte e cinco metros foi precipitado ao solo por se ter voltado o apparelho, fracturando o crânio e a espinha vertebral, morrendo pouco depois da queda.

O passageiro que o acompanhava apenas recebeu ligeiros ferimentos.

— Os concorrentes á corrida Paris-Bruxellas, Mathieu e Loridan, desistiram em vista das contrariedades que se lhes levantaram pelo caminho. Mathieu, tendo descido nos arredores de Paris para regular o motor, em acção, atirou-se ao apparelho, partindo-lhe a helice.

Loridan quando, depois de ter descido em Saint-Quentin, novamente se elevou para seguir, quando chegou á altura de duzentos metros sentiu que o apparelho se despenhava.

Devido ao seu sangue frio, apesar da altura da queda conseguia salvar-se illeso, bem como o passageiro que o acompanhava.

O apparelho ficou despedaçado.

Italia

Dos tres concorrentes inscriptos para tentarem a passagem do Simplão sómente dois, o aviador francez Chavez e o aviador americano Weymann chegaram a realizar a tentativa.

A arrojada empresa, que não passou duma questão de interesse ou de vaidade e da qual vantagem alguma advém para a sciencia da aviação, foi levada a cabo só pelo aviador francez, tendo desistido o americano.

A partida de Briga teve lugar pouco depois das onze horas da manhã. À uma hora e quarenta e cinco minutos atravessava o Simplão. Às duas horas e onze minutos chegava a Domossodola. A travessia dos Alpes levou quarenta minutos.

Chavez fez a travessia com felicidade; mas quasi ao tocar em terra italiana, o aeroplano afocinhou e voltou-se ficando o aviador sob o motor, envolvido nos destroços do apparelho.

A pouco menos de vinte metros do terreno as azas do aeroplano quebraram, cahindo inertes aos lados do apparelho.

O volante ficou quebrado, a helice despedaçada e um montão informe de destroços ficou indicando o ponto em que Chavez cahira, pagando com a vida a inutil vaidade de ter feito a travessia dos Alpes em aeroplano. E dizemos vaidade, pois nos custa a acreditar que fosse o interesse das 70.000 liras, ou 12.600 réis da nossa moeda, premio anunciado pela Sociedade de Aviação de Milão, o incentivo para tão arriscada travessia.

Bem mais do que isso têm ganho varios aviadores e com bem menor risco.

O arrojado aeronauta ficou com as pernas quebradas, e leves ferimentos.

Recolhido ao hospital, o medico depois de proceder á reducção das fracturas diagnosticou rapida cura, mas que exigia demorada convalescência.

Parece no entanto que Chavez tinha sofrido importantes lesões internas porque o seu estado geral foi aggravando-se dia a dia e a 26 do mez passado falecia no hospital onde fôra recolhido.

Os seus herdeiros receberão as 50.000 liras que a Comissão determinara oferecer a Chavez.

Uma das azas do apparelho vai ser guardada no museu de Domossodola, e a outra será oferecida á Municipalidade de Milão.

Um pequeno monumento será levantado no ponto em que Chavez cahiu.

Allemanha

No campo de manobras de Tempelhof teem sido feitas experiencias com o apparelho que se destina ao serviço militar e que pode funcionar tambem em terra e sobre a agua.

O apparelho é do invento do aviador Grawert.

A helice, accionada por um motor Anzani, de 50 cavallos, funciona sempre, quer o aeroplano sirva de automovel quer sirva de autocanôa.

A transformação para uma ou outra applicação faz-se em pouco tempo.

As experiencias teem dado bom resultado.

— O azar que acompanha o conde de Zappelin é igual à tenacidade que elle emprega em aperfeiçoar o seu invento.

Uma catastrofe veiu destruir um dos seus dirigiveis, o Zappelin VI que partira de Baden em direcção a Heilbronn, levando a seu bordo doze passageiros.

Tendo-o uma avaria obrigado a voltar ao ponto de partida, quando os operarios procediam á reparação da avaria incendiou-se uma porção d'essencia, e em menos de cinco minutos, as chamas communicando-se ao envolucro e fazendo explodir os balões interiores, o Zappelin VI ficou reduzido a um montão de cinzas.

O dirigivel, que valia 600:000 marcos, estava seguro em 480:000.

— O aviador Frohman caiu da altura de quarenta metros, quando em Habsheim procedia a experiencia.

Frohman soffreu varias fracturas e lesões internas recolhendo ao hospital em gravissimo estado.

O apparelho ficou completamente inutilizado.

Belgica

Durante as experiencias que fazia, em Ostende, com um novo typo de papagaio, o aviador francez Moutou caiu da altura de vinte metros por ter-se quebrado a corda que prendia o apparelho. Moutou foi recolhido ao hospital, gravissimamente ferido.

Inglaterra

Quando o aviador Barnes procedia a experiencias caiu da altura de vinte metros, fracturando o crânio, ficando perigosamente ferido.

TRACÇÃO ELECTRICA

O movimento da tracção electrica

Caminha a largos passos a tracção electrica na Europa, não matando a tracção a vapor, mas combinando-se com ella, para melhorar o serviço ferroviario em geral, levando a viação acelerada a regiões em que seria difícil estabelecer a viação a vapor.

Em França, a Companhia de Orléans ha já annos electricou a sua linha entre Paris e Juvisy; a companhia do Oeste estabeleceu a tracção electrica na sua linha dos Invalidos a Versailles; a Administração dos Caminhos de ferro do Estado projecta introduzir este sistema de tracção nas linhas dos arredores de Paris; a P. L. M. introduziu-a no troço de Fayet a Chamounix.

A Alemanha tem feito experiencias no troço de Berlim a Zonen.

Em Inglaterra, o Lancashire Yorkshire Railway ligou electricamente Liverpool e Scotteput; e Norte Eastern Railway electricou as suas linhas dos arredores de Newcastle-on-Tyne.

A Italia, a Suissa, a Russia, e a Espanha teem varias linhas electricas em exercício.

Dentro em pouco deixará de haver na Europa pontos inacessiveis; a electricidade vencendo todas as dificuldades tornará tão facil o acesso dos mais elevados picos, com o das mais razas planicies por onde circulam hoje os comboios movidos pela força do vapor.

Porto

Estão em plena actividade os trabalhos de construção e instalação da estação geradora da energia electrica para a Companhia Carris de Ferro.

Espanha

Deve ser inaugurada ainda este mez em Barcelona a nova linha de Pueblo Nuevo.

— Foi feita a concessão de uma nova linha que parte do centro de Barcelona dirigindo-se a Gracia.

— Na nova linha de Martos a Pedro Abad, em vista dos estudos feitos, será adoptada a tracção electrica.

Esta linha atravessa a província de Jaen de norte a Sul.

Italia

Terminaram os trabalhos de construção da linha de Fondotoce a Pallanza, a qual communica a linha do Simplão com o lago Maior.

Suissa

Trata-se de construir uma linha de Wholen a Meisterschwanden, ficando assim Zurich ligada directamente ao lago de Hallwil.

Russia

Foi pedida a concessão de uma linha de Nijni-Novgorod a Kurgan, passando por Malinige, Sarapul a Katerinburg.

Mandchuria

Por todo o mez seguinte deve ser aberto á exploração o troço da linha do Socette Mandchurian Railway Company comprehendido entre Antung e Keikwashan.

China

O Governo chinez estuda a construção de uma linha que ligue a China á Birmania, facilitando a Inglaterra os capitais necessários.

França

O PESO MORTO NOS TREVIAS ELECTRICOS

O peso morto dos trens electricos representa um desperdício de energia electrica que muito convém diminuir.

Ultimamente, nos Estados Unidos, tem-se manifestado a tendência para o emprego de material móvel tão leve quanto possível.

Agora, a «Boston and Northern and Old Colony Streets Railway» pôz em serviço quarenta e quatro carros do chamado typo de 1909, as quais pesam menos 3.000 kilos do que as do typo de 1907, apesar de serem de lotação maior.

As carros do typo de 1909 medem 11,85 de comprimento e 2,40 de largura; pesam, vazias, dezenove toneladas, e são providas com quatro motores. As rodas são de aço, com o diâmetro de 0,85.

As experiencias mostraram que estas carros dão a economia de 658 réis da nossa moeda, cada uma, em corrente electrica, o que corresponde anualmente, para as quarenta e quatro que foram postas ao serviço, à economia, de 10.570\$000 réis.

França

Concurso de inventos e livros

A União das Administrações ferroviárias da Alemanha instituiu vários prémios, num total de 68750:000 réis da nossa moeda, para os inventos e aperfeiçoamentos de incontestável utilidade em matéria de Caminhos de ferro, e para trabalhos escritos versando sobre o mesmo assunto.

Os prémios maiores são de 18692:000 réis, e os menores de 324:000 réis.

Os assuntos especialmente recomendados são aperfeiçoamentos em aquecimento das carros, segurança dos passageiros, rapidez de tracção, e simplificação do serviço.

O concurso obedece às condições de não serem os inventos anteriores a julho de 1905, e estarem aplicados em uma das linhas da União.

Os prémios de invento são entregues ao inventor e não à pessoa que tenha adquirido a sua propriedade com o fim de explorá-la, e os prémios de livro são entregues ao autor e não ao editor.

VIAGENS E TRANSPORTES

Excursão ás Beiras

Bem previramos nós, quando no nosso ultimo numero dissemos, que a viagem circulatoria ás praias e thermas, levaria a Companhia Real á realização de outras. O resultado foi o que era de esperar, dadas as condições em que a magnifica excursão foi estabelecida, e apesar da chuva que nos tres primeiros dias caiu, que sem duvida a prejudicou um tanto, foi muito elevado o numero de excursionistas que se aproveitaram dos bilhetes, podendo-se calcular bastante avultada a receita que a Companhia terá auferido.

E assim que se anima o publico ao excursionismo e que os caminhos de ferro podem obter magnificas receitas.

Assim o entenderam os intelligentes funcionarios que superintendem nos serviços da Companhia Real, os quaes promettem proseguir no caminho que encetaram, pois já se annuncia uma nova excursão que, comquanto no itinerario marcado não tenha attractivos eguaes aos da primeira, atravessa uma das regiões mais caracteristicas e interessantes do paiz, a da Serra da Estrela.

O preço dos bilhetes para esta excursão é reduzidissimo: 4\$250 em 1.^a, 3\$200 em 2.^a e 2\$120 em 3.^a classe, incluindo o imposto do sello; e o circuito Entroncamento-Abrantes-Guarda-Pampilhosa-Alfarelos-Entroncamento.

Os bilhetes podem ser adquiridos em qualquer das estações do circuito e ainda em qualquer estação da Companhia Real, da Beira Alta e Companhia Nacional, sendo além disso vendidos bilhetes com 50 % de redução nas estações das tres referidas Companhias não compreendidas no circuito, até á mais proxima delas. A validade para ida é de 5 a 17 e para volta de 8 a 20 do corrente, e podem ser utilizados em todos os comboios ordinarios com excepção do Sud-Express e dos rapidos Lisboa-Madrid.

E permitida tambem a ocupação de logares de luxo aos portadores de bilhetes de 1.^a classe, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas, e o transporte de 15 kilogrammas de bagagem registrada.

Os excursionistas podem dentro do prazo da validade dos bilhetes deter-se em todas ou em qualquer estação do circuito, sob a condição de fazerem carimbar os bilhetes á chegada e á partida das estações em que parem.

Das bellezas e curiosidades que o passageiro poderá desfrutar nesta excursão, quasi desnecessario seria fallar, pois que de toda a gente é bem conhecido, quando mais não seja pelas descrições que se acham publicadas em diversas revistas, guias etc, o quanto a natureza foi prodiga com a região atravessada pelo circuito, região que tem um aspecto inteiramente diverso das do littoral. Entretanto dalguns pontos nos ocupamos, que poderiam passar despercebidos a quem nada conheça da região Beirã e para os quaes chamamos a atenção.

A poucos kilometros do Entroncamento, a linha aproxima-se do Tejo percorrendo uma região fertil e encantadora, encontrando-se numa pequena ilha ao centro do rio as lindas ruinas do velho Castello de Almourol, conservando ainda algumas das suas ameias e a sua elegante torre de menagem ao centro. A fundação do Castello data do tempo dos Mouros, e as lendas que o cercam são deveras interessantes, não cabendo no curto espaço de que dispomos fazer a sua narrativa. Pode ser visitado com permissão do commandante da escola pratica de Engenharia em Tancos cujo museu tambem merece a pena ver-se.

Mais adeante na Praia, ponto onde se desfruta um lindo panorama, pode-se tomar uma carruagem e visitar a pittoresca villa de Constancia, proxima da confluencia do Zezere e do Tejo, a Pugna Tagi dos romanos que foi elevada á categoria de Villa pelo rei D. Sebastião.

Mais alguns minutos de comboio, durante os quaes se avista sempre um lindo horizonte e está-se em Abrantes. A antiga e nobre praga de guerra que nos faz entrar o espirito em cogitações sobre o sem numero de feitos gloriosos alli prestados pelos nossos antepassados, desde o principio da monarchia até a gloriosa guerra peninsular.

Invasa por Junot em 1807 e cercada por Massena em 1810, cabe á heroica Abrantes um bom quinhão nessa pagina dourada da historia da guerra Peninsular.

Além do Castello, do alto do qual se gosa um formoso panorama, ha a magnifica egreja de S. Vicente, e em Santa Maria do Castello, hoje transformada em deposito de material de guerra, encontram-se os tumulos de Diogo Fernandes d'Almeida e de D. Antonio d'Almeida, da familia dos marquezes d'Abraantes, cujo velho palacio serve hoje de presidio militar.

Em passando «as Portas de Rodam», pittoresca aglomeração de rochedos que apertam o Tejo, a linha abandonando o rio, entra numa região de aspecto mais arido, mas nem por isso menos interessante ao turista, até chegar a Castello Branco. Esta importante cidade é tambem digna de ser visitada. Do seu velho castello em ruinas, domina-se toda a cidade e arredores d'entre os quaes alguns como a Certã e Castello Novo merecem especial menção.

Passado um tunnel duns 50 metros, chega-se a uma região deliciosa, por entre mattas, vinhedos e terras de semeadura.

Ahi se encontram as lindas aldeias de Alpedrinha e Valle de Prazeres e a rica villa de Penamacor, situada num ponto muito elevado proximo da ribeira de Bazaguadas.

D'aqui em deante até á Covilhã a paisagem é sempre ridente, destacando-se como principal povoação a formosa villa de Fundão, situada ao fundo da serra da Guardunha e rodeada de pomares. Na encosta da serra ha uma formosa matta de castanheiros cuja verdura nos deslumbra.

Passados os bellos pomares do Fundão está-se dentro em pouco na industrial cidade da Covilhã, onde, além das importantes fabricas de lanifícios, ha que vêr o grande Sanatorio para tuberculosos, o Grande Hotel dos Herminios com aposentos especiaes para excursionistas, e a uns 23 kilometros da cidade o Estabelecimento das aguas mineraes de Unhaes da Serra.

E a partir da Covilhã que a nosso vêr, a excursão se torna mais interessante ao turista, o qual pode d'alli partir em digressão desportiva até á Serra da Estrela, excursão que se pode fazer em 2 ou 3 dias, sem perigos na epocha de verão, um pouco mais difícil de outubro em deante, quando começa a formação dos gelos, mas por isso mesmo de maior interesse para o «sportman».

O gelo derrete-se quasi por completo no verão, permanecendo perpetuo na Geleira dos Cantaros.

A excursão á Serra tambem se pode fazer a partir de Belmonte, da Guarda ou de Gouveia, e de qualquer dos pontos donde se inicie é sempre interessante e revestida de peripécias, muitas vezes imprevistas.

Os pontos da serra mais curiosos ao turista são: os Cantaros (Magro e Gordo); a lagôa do Peixão que deve ser observada do Poio de Matta Cães; a lagôa Escura, a lagôa Redonda e a Comprida; a magnifica queda d'agua da ribeira de Proença sobre o Alva; o valle do Conde; os covões de Loriga, o Cabeco do Preto e o Pomar de Judas. No Poio Negro estão installedos os Hoteis-Sanatorios, Estrela e Montanha.

O ponto mais alto da Serra é o chamada Malhão da Estrela, a 1:992 metros de altitude, donde se desfruta em dias claros um panorama indescriptivel.

De Covilhã e até Manteigas pouco interesse tem a pa-

zagem, começando a accentuar-se o aspecto escabroso e agreste a partir da ultima.

A linha contornando a serra quasi em espiral, vai subindo sempre até *Guarda*. Os enormes penedos, como que parecem querer destacar-se do solo e ameaçar-nos de nos esmagar. A paizagem é então grandiosamente agreste; alguns castanheiros pelas encostas e pequenas casitas todas construidas de pequenos blocos de granito sobrepostos, estão como que a sorrir-nos no meio daquella austeridade que nos faz meditar, e, assim se vai caminhando com uma velocidade que nos permite da carraagem observar bem o panorama, até se alcançar *Guarda*. O *Sanatorio Souza Martins* é, por assim dizer, o marco que de longe se avista indicando-nos o ponto culminante da cidade, a *Lancia Opidancia* dos Romanos.

O principal monumento a visitar nesta cidade é a *Cathedral*, a velha Sé da *Guarda*, cuja architectura gothica na primitiva tem sofrido varias modificações, constituindo hoje um mixto de gothico, manuelino e renascença. Ultimamente foi restaurada e felizmente desfeitas algumas das barbaridades de que havia sido vítima.

Há alli um bom hotel com preços bastante modicos e algumas hospedarias.

Da *Guarda*, como dissemos, tambem se pode fazer a excursão à Serra, e outras pequenas digressões aos arredores que são ferteis e pittorescos.

Segundo da *Guarda* no itinerario do comboio, passa-se por *Pinhel* desfrutando-se o lindo panorama do valle do *Mondego*; depois *Villa Franca das Naves*, proximo da historica *Trancoso* para onde ha diligencias.

Esta villa cheia de lendas e segundo a tradição, a terra natal do *Grão Magriço*, tem um bom hotel, e pela sua elevada situação della se desfrutam bellos pontos de vista. A seguir *Celorico da Beira* e *Fornos d'Algodes*, povoações todas ellas ligadas a curiosas lendas e factos historicos; a industrial *Gouveia*, situada numa eminencia nas faldas da Serra; *Hanqualde*, de origem arabe como quasi todas as povoações da Beira; *Cannas de Senhorim*, ponto de desembarque para as *Caldas da Figueira*, onde ha um estabelecimento bem montado e um bom hotel; *Carregal do Sal*, situada junto das serras da Estrella e do Caramullo; *Santa Comba Dão* entroncamento da linha da Beira Alta com a de *Santa Comba* a *Vizeu*.

Vizeu, a capital da Beira Alta, deve tambem ser visitada, muito embora a cidade em si não tenha grandes elementos de attracção.

Além da *Cathedral* que fica situada num ponto elevado da cidade e onde se encontram os magnificos quadros de *Grão Vasco*: *São Pedro*, o *Calvario*, o *baptismo do Senhor* e o *Martyrio de S. Sebastião*, quadros de muito valor um dos quaes está computado em 400 contos de réis, e que só por si constitue objecto para uma excursão áquella cidade, tem dois lindos passeios e uma grande superficie onde fica a historica *Cava de Viriato*, e lindos arredores.

De *Vizeu* ainda se pode fazer uma excursão em carroagem a *S. Pedro do Sul*, onde está installado o magnifico estabelecimento das *Thermas de D. Amelia*, e onde ha outras curiosidades dignas de vêr-se.

No caminho de *Santa Comba* para o *Luso* encontram-se ainda povoações muito interessantes, como *Parada de Gonta*, berço do grande poeta *Thomaz Ribeiro*, *Torre d'Eita*, etc.

Chega-se ao *Luso*, chave de ouro da excursão, muito embora não seja o seu terminus.

Que diremos do *Luso* e do *Bussaco*? — Que é bella a matta, uma das nossas maravilhas, etc, etc!

Está dito e redito; todos o sabem, e só falta a quem ainda lá não foi, aproveitar a occasião desta viagem barata que a Companhia Real proporciona.

De *Luso* para cá até *Entroncamento*, isto é, *Coimbra*, *Figueira*, *Thomar*, etc, são localidades já mais conhecidas

e de que por vezes temos fallado; por isso e por nos não permitir mais o espaço, deixamos ao turista que as visitar o prazer de no-las descrever depois.

Festas desportivas em Cascaes e no Estoril

Começam no dia 3 do corrente e não em 2 como dissemos, no nosso numero anterior, em consequencia de ter sido transferida para o dia 12 a grande tourada que estava anunciada para aquelle dia.

Por esse motivo os bilhetes especiaes que a Companhia Real estabelece com a redução de 50 % sobre os ordinarios, serão vendidos nos dias 9, 12, 13 e 16, que são aquelles em que se effectuarão os principaes numeros do programma, que são a regata, tourada e concurso hípico internacional.

Com um programma magnifico como o que a comissão das festas elaborou, é de esperar enorme concorrença.

Feira e touradas em Villa Franca

Por occasião da importante feira annual que se realiza em Villa Franca de Xira nos dias 2 a 5 do corrente, efectuar-se-hão nos dias 2 e 3 corridas diurnas e no dia 4 uma corrida nocturna nas quaes serão lidos magnificos touros dos acreditados criadores *Antonio Luiz Lopes*, de Villa Franca, e *Porfirio Neves da Silva*, de Salvaterra.

Nas corridas, cujo producto reverterá em beneficio do Azylo-créche *Alfonso d'Albuquerque*, tomam parte o distinto cavalleiro amador *João Marcellino d'Azevedo* e os profissionaes *Adelino Raposo* e *Morgado de Covas*.

Da lide a pé fazem parte os mais distintos bandarilheiros e os amadores *Francisco Rocha* e *Martins Falcão*.

Por motivo destas touradas a Companhia Real estabelece bilhetes de ida e volta a preços reduzidos e um comboio especial de volta na noite da tourada nocturna, que partirá de Villa Franca cerca das 11 e meia, parando em todas as estações e apeadeiros até Lisboa-Rocio.

E' de esperar grande concorrença de forasteiros nos tres dias à famosa villa ribatejana.

Viagens baratas de Lisboa a Setubal e volta

A Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de anunciar um serviço de bilhetes de ida e volta muito reduzido, facilitando ao publico da capital visitar a famosa cidade de Setubal por pouco dinheiro.

Assim os bilhetes cuja venda começou em 25 do mez passado e acaba em 31 de dezembro proximo futuro, custam apenas 820 em 1.ª classe, 670 em 2.ª e 470 em 3.ª, sendo válidos para o regresso no proprio dia da venda.

Quem deixará de vêr Setubal?

Feira annual em Tavira

Uma das feiras mais importantes do Algarve é a que se realiza nos dias 3 a 5 d'Outubro na linda cidade de Tavira.

Pela originalidade que caracterisa todas as festas do Algarve, cujo povo é dotado dum espirito accentuadamente artistico e sentimental, merece bem a pena para quem ainda não as conheça, fazer até lá uma digressão, para o que a melhor occasião é a das feiras.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelecem preços reduzidos nos dias 3 a 5 deste mez das suas principaes estações do Alemtejo e do Algarve para Tavira, o que sem duvida deve contribuir grandemente para que a concorrência á feira seja grande.

Tourada em Setubal

Amanhã 2 deve effectuar-se em Setubal uma magnifica corrida de touros.

Por este motivo os Caminhos de ferro do Sul e Sueste fazem um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das principaes estações desde Lisboa até Setubal.

Haverá um comboio extraordinario de ida e volta, sendo a partida de Lisboa-T. Paço ao meio dia e 55 o qual regressará de Setubal ás 10,40 da noite, chegando ao Terreiro do Paço á meia noite e 20.

Os preços de Lisboa, Barreiro e Lavradio são, 500 réis em 1.^a; e 300 em 2.^a classe; Alhos Vedros 400 e 270; Moita e Aldegallega 350 e 250; Pinhal Novo 260 e 160 e Palmella 120 e 90 réis.

Viagens commodas ao Bussaco

Os novos comboios n.^o 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 rápidos n.^o 56 e 55 da Companhia Real.

Permittem pois a seguinte agradável diversão: sahir do Porto, de manhã ás 9 horas, no rápido 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 rápido 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 n.^o 3 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 rápidos atraç indicados das estações de Gaya, Granja, Espinho e Aveiro, que elles servem.

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

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



VII

As viagens e o tempo.— Chuva e trovões em pleno verão.— A Schinige Platte.— A linha da Jungfrau.— Um mau almoço e uma linda vista.— O ascensor de Harder.— As grutas do Beatenberg.— Um enorme centro de turismo

Verdadeiramente as viagens em 1910 revestiram um carácter original.

Quem se dispõe a sahir da sua terra para o estrangeiro, mette na mala fatos leves, sapatos de côn, chapeu de palha, e alguns mais previdentes, o commodo leque.

Pois quem, desta vez, fez só isso, quem não teve a prevenção de se fazer acompanhar do rigoroso fato de inverno, bota de duas solas, capa de borracha e forte guarda-chuva, ou teve que comprar no caminho esses

artigos, ou que desistir de parte da excursão, vendo-se em riscos de uma boa pneumonia ou outra coisa parecida e não menos desagradável.

Que o viajante tenha ido para os lagos italianos ou para as moutanhas da Suissa; para os fiords da Noruega ou para as praias da Normandia, ou simplesmente, como muitos se limitam a fazer, para os boulevards de Paris; por toda a parte a chuva, os trovões o perseguem, desgostando-lhe os passeios, tirando o brilhantismo aos panoramas, restringindo-lhe os horisontes.

Em artigo sobre o congresso de Caminhos de ferro referimos já quanto a excursão a Schinige Platte foi prejudicada pela neve que nos cahiu, desde meia altura da subida. Só quem já conhece o local aprecia quanto esse contratempo prejudicou a excursão.

A subida à Schinige é, com efeito, uma das mais interessantes digressões que se podem fazer na Suissa.

Lá de cima, a 2.000 metros de altura, o panorama é não só vastíssimo, como extraordinariamente encantador, abarcando-se com a vista, como se estivessemos em aerostato, os lagos, as montanhas, as cidades, a nossos pés.

Nada disso se via porque um denso veu nos fechava o espaço, e os poucos metros de montanha que lobrigavam eram todos cobertos de um lençol branco de que as arvores emergiam, com a sua ramagem entrelaçada em rendas de branca espuma.

Panorama original mas muito restrito e bem menos impressionante do que o de um dia claro.

E de Interlaken que se toma o comboio para a Schinige, como de Interlaken se toma para a Jungfrau, digressão de que já, em tempo, aqui falámos, mas em que hoje se avança mais para o alto da montanha de gelo que se espera attingir em 1912.

Este se tem uma personificação na familia do homem emprehendedor que resolveu arriscar uma fortuna para construir aquella phantastica linha. A morte veio privá-lo de vêr a sua obra coroada de bom exito e laureada pelos milhares de admiradores que ali vão, cada anno em maior numero; mas a familia não desistiu e mandou continua-la até a sua conclusão, que será a conquista do alto da orgulhosa geleira.

Conquista de sapa, trabalho de toupeira porque a linha, não podendo ir sobre a neve que em cada anno muda de forma pela juncção de novas camadas e o desgelo produzido pelo sol, tem que ir em subterraneo desde um pouco adeante da antiga estação de Eigergletscher até attingir o alto.

Este tunnel tem já 6 kilómetros e uma estação a meio, unica que existe no mundo, áquella altura e em tais condições.

O comboio pára uns 10 minutos, para que os passageiros possam, assomando a uma janella aberta na parede do tunnel, gosar as primicias daquelle vasto mar de gelo, sobre e sob o qual se encontram.

Depois a subida continua sempre em tunnel, desde Eigerwaud até Eismeer, ultimo ponto até hoje attingido.

Os passageiros partindo de Interlaken num dos primeiros comboios da manhã, teem que almoçar na Jungfrau.

Mas aqui damos um conselho a quem fizer esta subida:

Em Eigergletscher um portier agalado distribue cartões com o menu do almoço em Eismeer, fazendo reclamo para que os passageiros sigam no mesmo trem, indo almoçar lá a cima. E' bom não lhe dar ouvidos.

O almoço, lá no alto, é mau, exiguo e mal cosinhado além de mais caro do que em Eigergletscher e além disso convém parar neste ponto para visitar a gruta de gelo, o que obriga a ficar dum comboio para outro.

Tambem esta forma de proceder lhes permite empregar, em Eismeer, todo o tempo, de um a outro comboio, para vêr o mar de gelo, e mesmo andar um pouco sobre

elle, para onde se desce por uma escada á direita da abertura de observação.

Mas que não se alonguem muito, porque aquella geleira é tyranna contra os seus observadores; ainda neste anno devorou quatro turistas que tentaram cavalga-la, e todos os annos custa algumas vidas, dos que se atrevem a tentar explorar as suas crespidas agulhas.

Não diremos que o almoço em Eismeer, no restaurante construído dentro da montanha, vendo-se o mar de gelo pelas aberturas desta, com fogão acceso em dia de pleno calor, não seja original; mas, como dissemos, a comida, por 4 francos e 50, é tão má e pouca que não a aconselhamos. Como nota curiosa diremos que nem se fornece agua, a pretexto de que ella ali não é boa. Mas nada impedia que a tirassem de outra parte. O motivo é forçar os freguezes a tomar aguas mineraes por exagerado preço: uma exploração como outras que se põem em prática para afeirir lucros á custa do desagrado publico.

Como nestas *notas* temos sempre em vista tratar do que apresenta novidade ou pelo menos do que ainda não foi tratado em artigos anteriores de outras viagens, não devemos esquecer o ascensor de Harder, ha poucos annos installado na encosta á esquerda de Interlaken e portanto em frente da Jungfrau, sendo mesmo o melhor ponto para se gosar a vista desta montanha e dos seus companheiros o Monge e o Eiger.

A subida é já de si interessante, sobre altos viaductos; lá, do alto, onde ha um bello restaurante, que não explora, a vista é deliciosa, e diferentes caminhos abertos na montanha, para um e outro lado, facultam maravilhosamente a vista de toda a cadeia dos Alpes Bernenses até os lagos do norte, o Pilatos, etc.

Um passeio em trem (que não custa mais que 2 francos por pessoa) pela estrada, ás grutas de Beatenberg é tambem muito interessante.

Já de si a estrada, a meia encosta sobre o lago de Thun, com passagens sob os rochedos, é pittoresca em extremo.

As grutas merecem bem a visita e os 50 centimos da entrada. Anda-se dentro delas 800 metros e estão já explorados outros tantos que, para o anno, serão facultados á visita do publico.

Esta exploração tem tambem por fim buscar a nascente do ribeiro Beaten que alli brota, o que não se tem conseguido.

Todo o caminho subterraneo, subidas, descidas, grandes cavernas e logares que mais se prestam a efeitos de luz, estão bem illuminados por electricidade, com lampadas de varias cores, segundo a impressão que se quer dar ao visitante.

O mesmo trem, á volta, e incluido no mesmo preço, leva-nos a dar uma volta pela falda das montanhas em frente de Interlaken, até além de Werswill e margem do lago de Brienz, trazendo-nos á cidade muito agradados do passeio.

E aqui tem o leitor em que se passa dia e meio naquelle encantador centro de excursões, um dos principaes da Suissa, onde passam, por anno, mais de 200:000 turistas.

Já se imagina, para os alojar, que hoteis haverá. Primorosos, luxuosos, enormes palacios ao lado de outros mais modestos, como o do Norte, o Interlaken e outros, e não caros — limpos como todos.

E ha ainda as pensões, mais modestas, para os que vão com orçamento muito reduzido.

Porque se «a Suissa é toda um hotel,» como a classificou um viajante, Interlaken mais que nenhuma outra cidade reivindica este cognome.

Mais de oitenta por cento dos edifícios que tem, são casas de hospedagem.

Uma affluencia extraordinaria de alguns milhares de turistas, num dado momento, não produzirá crise — ha logar para todos.

Abreviando a travessia do Atlântico

O espirito engenhoso e pratico do Yankee nunca está parado.

E raro o dia em que nos não chega a noticia duma nova descoberta scientifica ou da realização de novos e difíceis commettimentos de resultados sempre praticos devido aos americanos.

Agora trata-se nem mais nem menos do que, para encurtar a viagem entre a Europa e a America, da ligação por meio duma série de tunneis submarinos, da cidade de Nova-York com a Nova-Jersey e Long-Island.

Por esses tunneis que virão a ser construídos debaixo do braço de mar que separa a Long-Island do continente americano, circularão os comboios, fazendo o trajecto de uns 187 kilometros, que é a distancia que vae do cabo Montauk, extremidade a nordeste de Long-Island a New-York, em cerca de 6 horas.

Assim os passageiros, que tendo ido da Europa nos transatlanticos se dirijam para Nova-York, desembarcarão em Long-Island seguindo em caminho de ferro até á grande cidade americana em caminho de ferro, poupando 6 horas sobre a trajecto do mar e sem estarem expostos aos perigosos nevoeiros que são frequentes na costa meridional daquella ilha.

Este grandioso plano que já está sendo seriamente estudado, trará, a realizar-se, vantagens incalculaveis para as relações entre a Europa e a America.

Oxalá que dentro em pouco tenhamos a noticia da iniciativa dos trabalhos para a consumação do magnifico projecto.



UMA LOCOMOTIVA GIGANTE

Assim pode denominar-se a que ultimamente foi construída pela American Locomotive C.º para a Delaware and Hudson Railroad C.º

A caldeira mede 2,º30 de diâmetro e 13,º63 de comprimento. Cada cilindro tem um metro de diâmetro. A grelha tem 3,20 de comprimento, por 2,º47 de largura.

Esta gigantesca locomotiva tem quatro cilindros compoundes, e cada par acciona quatro eixos motores.

Esta locomotiva monstro tem dezesseis rodas motrizes; o tender tem oito.

A machine, carregada, pesa trezentas toneladas. E destinada a arrastar comboios de seiscentas toneladas nas linhas fortemente accidentadas do Hudson.



OS ACCUMULADORES EDISON NOS TREVIAS

A companhia de trenvias de Nova York está fazendo experiências com o emprego dos accumuladores Edison para a tracção.

Os resultados das experiências realizadas durante trez semanas na linha da avenida 28 tem sido surprehendentes, e tanto que a Companhia mandou já construir dezesseis carruagens egaes á que tem servido para as experiências.

Ficou assim provada a verdade do que Edison afirmou acerca do seu invento, no qual trabalhou durante dez annos consecutivamente, e que resolve o problema de armazenar em accumuladores de facil transporte uma grande quantidade de energia electrica.

A carruagem modelo percorreu, diariamente, vinte e seis leguas, fazendo frequentes viagens de um a outro extremo da linha, e ficando sempre nos accumuladores energia suficiente para fazer ainda um percurso de seis a oito leguas.

O custo da tracção por kilometro fica por 28 réis approximadamente.

Outras companhias de Nova York vão proceder a experiências nas suas linhas com os accumuladores Edison.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa. — Para discussão das contas e do relatorio e de outros assuntos que seja preciso resolver, foram convidados os accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, ria Bellomonte, n.º 49, no Porto.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de setembro de 1910.

Espera-se que ainda este anno seja assignado o tratado de comércio com a França cuja negociação ha tempos anda pendente.

Divergencias levantadas, ha causa dum anno, quando o tratado estava quasi pronto, foram causa de estarmos ainda em guerra a França.

Ha já quatro annos que dura esta guerra motivada por ser Portugal a única nação a quem a França onera com todos os rigores da sua tarifa geral.

Pelo tratado agora em negociação, Portugal fica recebendo da França o tratamento de nação mais favorecida, o que muito concorrerá para o alargamento dos nossos mercados de vinhos, frutas e cortigas.

Uma outra vantagem para nós, e não a menos importante, que resulta do tratado, é a protecção das marcas de vinhos, aguardentes e licores, evitando assim que as nossas marcas de vinhos do Porto, Madeira e mesmo dos vinhos de pasto sejam impudicamente falsificadas como até hoje tem sucedido sem meio possível de repressão.

Uma outra vantagem para nós, mas essa duvidamos muito que cheguemos a goza-la, é a do barateamento dos artigos que importarmos de França.

Da diminuição dos direitos devia derivar o abaixamento do preço nos estabelecimentos, mas estamos em apostar em que diferença alguma chegará a manifestar-se.

Longa é a lista das propostas de fazenda que o respectivo ministro tenciona apresentar á discussão no Parlamento.

Longa a lista e de larguissima importância algumas delas, tais como a da abolição do imposto do real d'água, e a da abolição da contribuição de renda de casas.

Quando a esmota é avultada, o pobre desconfia della.

E o que sucede agora.

Ainda se fosse apenas uma destas sanguesugas que nos promettessem arrancar de cima da pelle, talvez chegassemos a acreditar, mas as duas! Música celestial.

E se não, veremos.

Ao que se diz, o Governo pensa em apresentar ao Parlamento uma proposta de lei para o estabelecimento duma carreira de navegação para os portos do Brasil.

Nas suas linhas geraes a proposta é identica á que o actual Presidente do Conselho já em 1903 apresentará, quando ministro da fazenda.

A concessão será adjudicada em concurso.

Parece que o Governo vai tornar livre a pesca a vapor nas nossas costas, pagando cada um dos barcos nella empregados uma licença anual que lhes custará 1.500\$000 réis. A importância destas licenças reverterá em favor da classe piscatoria. Mas como?

Vê se-ha.

Ao pescado proveniente dos vapores de pesca estrangeiros será applicado um imposto, não inferior a vinte réis por kilo de peixe desembarcado.

Este assunto fará objecto duma proposta apresentada ao Parlamento.

Será bom que de tudo isto não resulte termos de pagar o peixe ainda mais caro do que actualmente o pagamos. O preço de peixe é já hoje elevadíssimo para um paiz que tem uma extensão de costa marítima como o nosso e uma tão pequena população.

Falla-se duma proxima emissão de 3:000 contos em notas, feita pelo Banco de Portugal, e que o Governo vai auctorizar com carácter de provisório.

A inexplicável falta de papel tem feito com que o mercado se encontre assoberbado com prata, o que tem dado ensejo a discussões na occasião de pagamentos mais importantes, tendo-se negado

alguns apresentantes de cheques sobre o Banco de Portugal a receber as enormes quantidades de prata com que lhes querem pagar.

Parece que o Governador do Credito Predial pensa em pagar parte do *coupon* devido aos obrigacionistas, mas nada ha de definitivo, por enquanto, a tal respeito.

Tem sido importante o movimento de mercadorias nas nossas linhas ferreas, devido ao transporte de cereaes e vinhos, tendo saído destes últimos bastantes para o estrangeiro.

A phase de estagnação porque passaram os nossos vinhos, sucede, felizmente, a de movimento bastante animador, graças á escassez da colheita na Espanha e na França.

Durante o mes de agosto foram exportados pela alfandega do Porto vinhos no valor de 634 contos, sendo as nações principais consumidoras, por ordem de importancia do consumo, a Inglaterra, o Brazil e a Alemanha.

A exportação realisada pela Alfandega de Lisboa attingiu o valor de 191:809.000 réis. Durante as primeiras trinta e seis semanas decorridas este anno, a praça de Lisboa exportou 1:467.000.000 réis de vinhos, ou mais 372:000.000 do que durante egnal periodo do anno anterior.

E assim se foi debellando a crise vinicola, sem que para isso os Governos tivessem metido prego nem estópa.

E por estas e outras que nos discursos da Coroa annualmente recitados na sessão da abertura do Parlamento se confia no auxilio da Divina Providencia. E com razão...

As transacções de permuta com o estrangeiro, nestas duas ultimas semanas, montaram a 2:268 contos.

Este movimento decompõe-se em importação 1272 contos, exportação 469, reexportação colonial 379 e reexportação estrangeira 158.

O total do movimento commercial com o estrangeiro durante este anno tem tido, comparado com o do anno anterior, o augmento de 4:816 contos.

A nossa exportação de frutas nestas duas semanas resumiu-se a 2:439 caixas de tomate, 2:272 caixas de maca e 38:572 caixas d'uva. A uva exportada tem o valor de 325978:400 réis.

O anno passado por esta epocha tinhamos exportado mais 44:000 caixas d'uva do que este anno; a exportação da maca é que augmentou 5:030 caixas.

Ultimamente os vendedores a retalho de generos alimenticios tem elevado sensivelmente os preços dos generos de primeira necessidade, sem que para isso haja motivo plausivel.

Aos srs. mercieiros basta que qualquer genero lhes custe mais um vintem em arroba on em decalitro, para que elles entendam que, a titulo desse augmento, devem elevar pelo menos dez réis em kilo on em litro.

E como a maior parte dos consumidores não tem dinheiro para comprar aos kilos ou aos litros, aquelles srs., a titulo de que o genero está mais caro, vão augmentando cinco réis, pelo menos, em qualquer fracção do kilo ou do litro.

Com os azeites o caso então passa a ser mais do que escandaloso.

Os srs. mercieiros compram o azeite aos kilos, mas vendem-o ao litro. Ora a diferença em que elles beneliciam com esta substituição do peso pela medida é apenas de um litro em cada dez kilos, de maneira que elles fazendo a conta para o freguez, de que o azeite lhes sae, por exemplo, a 240, dizem que lhes tira o litro a 240, o que não é verdade, pois que 2400 tem que ser divididos por 11 e não por 10.

Tendo elles, como é natural, determinado uma certa percentagem para seu lucro, quando nos dez kilos o preço augmenta 200 réis, aquelles nossos bons amigos não se limitam a augmentar 200:11 em litro, tratam de augmentar 30 ou 40 réis.

Ora isto é um abuso inadmissivel, tanto mais que elles tem ainda o lucro que tiram do abatimento que lhes faz o vendedor por grosso pelo pronto pagamento, abatimento que varia de 1 a 3 %, e ainda o aproveitamento do azeite que fica adherente á medida que pode ser calculado em 1 %, de maneira que em cem litros liga-lhes um, em que fôrão prejudicados os consumidores.

E ainda ha alguns srs. mercieiros que, indo comprar o azeite ás regiões productoras, enboldsam o ganho do intermediario entre o lavrador e o comprador por grosso, sem que por isso elles vendam o azeite mais barato.

Repetimos, esta exploração á bolsa do consumidor é perfeitamente inadmissivel e é preciso pôr cobro a esta carestia desordenada dos generos de primeira necessidade.

Mas, observar-nos-hão, não ha meio legal de impedi-lo.

Não ha? pois criem no

O povo não envia os seus representantes ao Parlamento para efeitos decorativos. Tanto mais que se alguns pelo seu phisico servem para ornamento, outros ha, porém, completamente destituídos das qualidades que para tal são exigidas.

Os representantes do povo são enviados ao Parlamento para legislar em prol desse povo. Pois então que legislem.

E um dos assuntos mais dignos de chamar a attenção e ocupar a capacidade intellectual dos deputados é por certo o que tenda a baratear os generos de primeira necessidade, para que as classes

proletarias possam alimentar-se convenientemente, e assim obstar ao completo desinhamento da raça, que ha tanto tempo se vae depauperando.

E a energia das raças é a razão de ser das nações.

O movimento na Bolsa continua a ser insignificante apenas o papel do Estado tem tido procura.

Os cambios melhoraram, ficando a libra, compra a 45630 réis e venda a 45730 réis.

O cambio do Brazil ficou a 18 o que corresponde a 135333 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

		EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE SETEMBRO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 10/16	51 9/16	51 3/16	50 1/16	
" 90 d/v	51 2/16	—	51 5/8	—	
Paris cheque	551	554	557	559	
Berlim "	227	228	229	230	
Amsterdam cheque	384	386	388	390	
Madrid cheque	855	865	865	875	

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	SETEMBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,80	39,80	39,85	40	40,10	—	40,15	40,15	40,15	40,15	40,15	40,15	—	—
Divida Interna 3% coupon	39,80	—	—	40	40,5	40,10	40,15	—	40,15	40,15	40,15	40,15	—	—
" 4 1/2% 1888, c/premios	—	—	—	—	21.900	—	—	—	—	—	59.800	58.600	—	—
" 4 1/2% 1888/9	50.800	—	50.800	—	50.800	—	—	—	—	—	51.000	—	—	—
" 4 1/2% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	—	9.400	9.400	—	9.400	9.400	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	81.000	81.000	81.000	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	81.600	—	81.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3%, coupon 1.ª série	64.500	64.600	64.500	64.500	64.400	64.200	64.200	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	—
" 3% 2.ª serie	64.400	—	64.400	—	—	—	64.400	64.400	64.200	64.200	—	64.000	—	—
" 3% 3.ª serie	65.900	—	66.000	—	65.800	66.000	65.800	65.800	65.700	65.600	—	65.700	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	178.000	178.000	—	—	178.200	—	178.000	178.000	178.000	178.000	—	—
Accés Banco de Portugal	139.000	—	138.500	—	94.900	—	95.200	—	95.100	95.000	—	95.000	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69.200	69.000
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	108.500	108.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real	—	69.900	69.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69.200	69.000
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	68.000	—	—	—	—	—	—	68.500	—	69.000
Companhia dos Phosphorus, coupon	66.500	—	66.500	66.500	66.600	66.700	66.700	—	66.600	66.600	66.500	66.500	—	66.400
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86.500	—	86.400	86.400	86.300	—	—	—	86.300	86.300	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.500	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	53.000	53.050	53.200	—	53.200	53.000	53.000	—	52.900	52.900	53.000	53.000	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	74.700	—	—	—	—	74.500	74.500	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	75.000	—	—	75.100	75.100	—	75.200	—	—	75.500	—	—	—	—
" 5%	71.500	—	71.000	71.200	—	71.200	71.200	—	—	71.400	71.000	71.000	—	—
" 4 1/2%	98.000	—	—	68.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	67,97	67,92	67,77	67,85	68,05	68,05	68,05	68	68,25	68,15	68,05	68,30	68,42	—
Alegóes Companhia Real	—	—	—	—	370	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	42,25	—	42	—	42,50	—	41,25	41,50	—	41,50	—	42	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	417	415	411	411	415	416	416	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	268	262	266	261	263	265,50	266,50	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	349	349	349	349	349,50	349,25	349	350	350	353	352	352	—	—
Companhia Real 2.º grau	285	285	285	285	284	284	286	285	285	289	288	288	—	—
Companhia da Beira Alta	312,50	312,56	312,50	—	312,50	—	312,50	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	152	152	154	155	—	147	151	149	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	68	68	68	68	68	68	68	68,25	68,50	68,50	68,50	68,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	90,12	90,12	90,75	—	90,50	90,50	—	90,75	90,75	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS				MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
Portuguezas			Réis						

Os caminhos de ferro na Belgica

A Belgica, uma das nações europeias que tem mais desenvolvida rede ferroviaria, continua a construir novas linhas que a actividade industrial e comercial vão exigindo.

O ministro dos Caminhos de ferro aprovou agora os projectos e respectivos orçamentos de numerosas linhas vicinæs.

Uma delas será lançada de Binche a Beaumont, por Sobre-sur-Sambre, a qual ligará os seus extremos com as estações dos Caminhos de ferro do Estado nas duas localidades.

A nova linha entroncará com as de Thuin a Peissant e a Erquines.

Os trabalhos começarão pelo troço de Binche a Vellereille-les-Brayeur, cujo custo está orçado em noventa mil francos.

Será também construída uma outra linha de Sobre-sur-Sambre a Bersillies-F'Albeye, localidade que fica próximo da fronteira de França.

Esta linha entroncará com a de Beaumont próximo do ponto de partida.

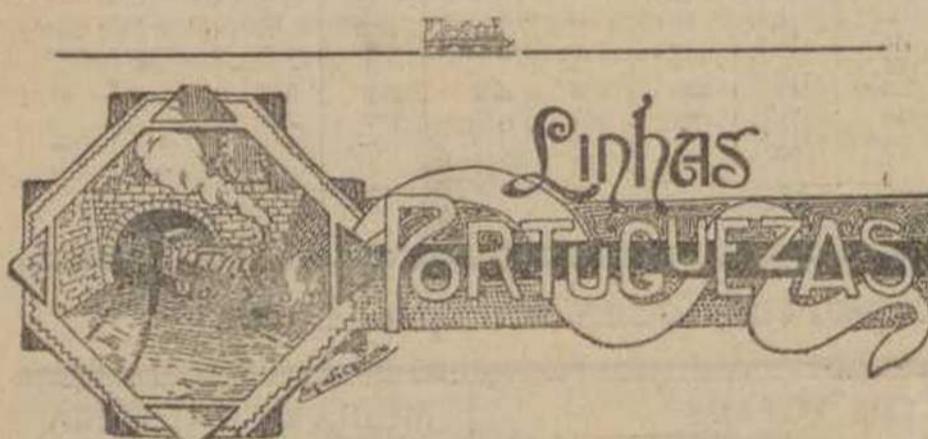
Em Warzee vão ser edificadas uma estação e vastos armazens para a linha vicinal de Clavier-Terwague a Comblain-Pont.

Entre Moha e Statte será construída nova linha, com um ramal para Wanze.

Entre Couthuin e Seilles será construída uma linha a qual ficará ligada à linha de Hannut a Huy e entroncará em Seilles com a linha do Norte Belga.

Outra linha que vai ser construída une Gand a Russelede, por Nevele, entroncando em Russelede com a linha de Thielt a Ecloo.

Outro projecto aprovado é o da linha entre Marbehan-Florenville e Sainte Cécile.



Lourenço Marques. — Foi aberto concurso, que termina no fim do mês próximo, para o fornecimento de duas locomotivas, quatro vagões abertos, um vagão cisterna, e várias carruagens para passageiros, destinados ao serviço desta linha.

Penafiel a Lixa. — Falta apenas a conclusão dos projectos, traçados e orçamento do alargamento de quatro viadutos, para serem iniciados os trabalhos de construção desta linha.

Lobito. — Vae avançando regularmente esta nossa importante linha colonial.

Os comboios ordinários chegam já ao quilómetro 324.

Mossamedes. — Estão já assentes 146 quilómetros desta linha, fazendo-se serviço regular de comboios até ao quilómetro 126.

Parece que ha ideia de fazer entroncar esta linha com a do Lobito, para o que será necessário o alargamento da via.

Inharrime — Está já em Inhambane parte do pessoal e do material para a construção da linha que ha-de ligar estas duas localidades.

Penafiel a Paiva. — Foi aprovada a concessão de uma linha partindo de Penafiel para Paiva, e passando por Entre-os-Rios.



Espanha

Os senadores e deputados vão receber bilhetes de livre transito para os comboios em que haja carruagens de primeira classe das quatro principaes linhas ferreas espanholas.

França

Foi aprovada a construção de uma linha de Annecy a Saint Julien, por Cruseilles e outra de Annecy a Seyssel, por Frangy, nas quais começarão os trabalhos logo que seja possível.

Vae ser alargada a estação do C. F. B para que nella fiquem as testas das linhas projectadas de Villefranche a Arbresle e Rivallet.

Allemanha

O Governo alemão aprovou a despesa de duzentos milhões de marcos para melhoramentos nas suas linhas ferreas.

Belgica

Foram aprovados os projectos e orçamentos relativos à construção de várias linhas vicinæs.

Inglaterra

A partir de hoje deixam de entrar carruagens de segunda classe na composição dos comboios dos arredores de Londres.

Estados Unidos

Está sendo construída em Alaska, na bacia carbonifera de Matanaska, uma linha monocarril com carruagens do tipo Brennan, com a extensão de 1.600 quilómetros.

Bolivia

Foi aprovado um projecto de lei autorizando a construção de um novo caminho de ferro, entre Jacinta e Portrojas.

Transvaal

Está já organizada em Londres uma companhia para levar a efeito a construção do prolongamento da linha de Salati, de Tsan-en até às minas de Messina.

O capital da Companhia é de 100.000 libras, dividido em acções de libra.

Dabomé

Estão já em exploração duzentos quilómetros dos setecentos projectados da linha.

Actualmente estão suspensos os trabalhos de construção da via por causa da construção da ponte de Savé, sobre o Onisne, a qual mede cento e cinquenta metros de comprimento.

Australia

O Governo australiano vai proceder a um empréstimo para proceder à instalação de uma segunda via nas linhas principaes da sua rede e construção de vários ramaes.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Conclusão)

Mas onde as receitas mostram, sobre tudo, uma grande diferença a favor de 1909, é nas mercadorias em pequena velocidade, subindo de 1.574.136 toneladas, no anno de 1908, a 1.674.199 toneladas em 1909, com o producto líquido de impostos e de reembolsos de 2.995.530.5785 réis contra 2.832.254.5910 réis do anno anterior, ou sejam mais 163.275.5875 réis. Contribuiu, especialmente, para este aumento, o bom anno agricola.

O tráfego internacional conservou-se estacionario com a França com a diminuição de 56 passageiros, importando um déficit de 682.5385 réis sobre o anno anterior, e de mercadorias importando o déficit de 242.4981 réis. Com a Espanha melhorou em 13.994.5588 réis. A compra de cambias trouxe-nos prejuízo de 145.586.5450

réis, ainda assim menor que em 1908, que foi de 261.695.571 réis. As despesas aumentaram em 89.447.5657 réis.

Quanto ás despesas extraordinarias, que figuram por réis 517.683.5039, foram, segundo o mappa do relatorio do Conselho de Administração, applicadas em—Material circulante—Mobilia, Utensilios e Ferramentas—Consolidações e renovações—Segunda Via da Linha do Norte—Substituição de taboleiros metalicos—e Diversos.

A situação especial desta Companhia, em acordo com os seus credores, não lhe facilita meios de, livremente, como qualquer outra Empreza congénere ocorrer a estes dispendios por forma a dividir-lhes o peso d'encargos por mais annos na sua conta de «Ganhos e Perdas», ou seja por meio de criação de conta especial em liquidação mais ou menos demorada, ou seja por emissão de titulos amortisaveis a curto ou longo prazo. Mas esta consideração de ordem financeira, de nenhuma forma tira áquellas despesas o carácter de indispensabilidade e de utilidade para os proprios obrigatarios, que poderão nellas ver uma apparente diminuição de proventos, devendo, porém, reconhecer que taes despesas são um factor primacial do desenvolvimento da receita e da conservação das concessões, garantias unicas e, felizmente, bem solidas, do seu capital-obrigações. Achamos, portanto, inopportuna a distinção que se faz entre despesas e trabalhos extraordinarios, parecendo-nos mais lógico englobar-se tudo sob a mesma rubrica de *Despesas Geraes de Exploração*. Se este englobamento de despesas faz aumentar o nosso coefficiente de exploração, é para notar, contudo, que não excede, em média, os coefficientes de exploração das linhas francesas, como consta do seguinte mappa:

Paris-Lyon-Méditerranée — coefficiente da exploração....	53,07
Nord de France — " " " "	57,60
Paris-Orléans — " " " "	53,88
Midi — " " " "	49,90
Companhia Real, comprehendidas as despesas complementares, mas excluidas as garantias.....	50,98
Idem — comprehendidas as garantias.....	48,40

Devido a essas despesas, taes como construção da 2.ª via, derivada de uma obrigação contractual—renovação de taboleiros metalicos, medida de segurança publica indispensável,—aumento de material circulante, adquirido directamente ou por meio de construção nas proprias officinas, para esse facto remodeladas e acrescentadas, sendo esta—base e resultante do desenvolvimento do tráfego, em satisfação das necessidades commerciaes; devido a essas despesas, repetimos, tem conseguido esta Companhia, progressivamente, aumentar os seus proventos e distribuir, consequentemente, uma parte já avultada do juro variável das obrigações.

E tudo isto se traduz numa consolidação do activo, que os mercados tem devidamente apreciado na valorização das cotações. Muito especialmente nos referimos ainda á urgente e indispensável construção complementar da 2.ª via, tanto na linha de Leste como na linha do Norte, na parte ainda incompleta, como um encargo de concessão cuja falta de cumprimento por parte da Companhia nos pode trazer dificuldades com a Administração do Estado, a qual, sem duvida, attendendo ao periodo de resurgimento da Companhia, tem usado para com esta de uma tolerancia que não devemos suppor indefinida. Neste proposito julgamos útil submeter á deliberação da Assembléa uma conclusão que torne definitivo o cumprimento daquella cláusula contractual, esperando do bom criterio, tanto dos obrigatarios como dos accionistas, ella merecerá plena e immediata aprovação. Essa deliberação seria que os troços da 2.ª via, ainda não construídos nas linhas do Norte e Leste, sejam executados no mais curto prazo compatível com o movimento e tráfego, aplicando-se a somma necessária saída das receitas geraes, considerando tal despesa como obrigatória no orçamento annual. Nesta ordem de ideias, entendendo o vosso Conselho Fiscal que, aprovada a mencionada proposta, deve ella ter começo de execução já no exercício corrente, não nos parece que devam as obras de 2.ª via limitar-se neste exercício ao que está projectado seguindo-se o que se fez no exercício anterior.

Em virtude dos nossos Estatutos terminam o seu mandato: do Conselho de Administração: Os Srs. Conde do Cartaxo, e Manuel Paes de Villas-boas; e do Conselho Fiscal: Os Srs. Dr. António Centeno, e Conde de Verride; que os mesmos Estatutos permitem ser reeleitos.

De acordo com o Conselho de Administração permitemos-nos também propôr-vos que para o anno de 1910-1911 sejam mantidas as remunerações vigentes, quer para os Corpos Gerentes da Companhia, quer para o Comissário Regio e seu Adjunto.

O Conselho Fiscal acompanha o Conselho de Administração nas palavras de pezar pela morte do Director, o Sr. André Leproux, e em manifestação de preito e de justiça á sua memoria aqui deixa expresso o seu profundo sentimento.

Em virtude do exposto, temos a honra de vos propor que approveis as seguintes:

Conclusões

1.º—Que seja aprovado o Balanço e contas da gerencia de 1909;
2.º—Que seja distribuido, captivo de impostos, ás obrigações de 2.º grau:

de 3 %	12,50	fr.
" 4 %	16,66 1/3 "	
" 4 1/2 %	18,75	"
" 3 % Beira Baixa — 1.º grau	5,	(complementar);

3.º—Que o Conselho de Administração tome as disposições necessárias para que os trabalhos da 2.ª via na linha de Leste e na do Norte na parte ainda não executada, se realizem no menor prazo possível, compatível com a exploração, salindo das receitas geraes o necessário para esse fim;

4.º—Que louveis o Conselho de Administração, a Comissão Executiva sua delegada, a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diversos Serviços da Companhia, pela activa dedicação, zelo e intelligencia com que desempenharam os deveres dos seus cargos;

5.º—Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Comissário Regio e seu Adjunto, os seus honorários pela mesma forma que nos annos precedentes, conforme o art. 12.º e seu §, os art. 25.º e 11.º e seu §.

6.º—Que procedeas á eleição de dois membros do Conselho de Administração e de igual numero do Conselho Fiscal.

Lisboa, 19 de Maio de 1910.

António Centeno, Presidente; Fausto Cardoso de Figueiredo, Francisco Teixeira de Queiraz, Conde de Verride, Alfredo Mendes da Silva e João Henrique Pinheiro, Relator.



Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Ampliação de horário

Pelo presente se anuncia que os comboios n.º 111 e 112 directos da linha do Douro, e os n.º 4.303 e 4.304, mixtos da linha da Regoa a Vidago, continuam a efectuar-se diariamente, até 13 do mes de outubro proximo futuro inclusivé.



ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 12 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do Agente de Leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do art. 108 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 12 de agosto de 1910, bem como doutros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e doutras que, pela sua menor importancia se não mencionam de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação de Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 14 do referido mes d'outubro inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 486, Dois Portos a Lisboa P., 1 vagão toros de madeira, 12.000 kilos a João Luiz Madeira: 82.023, Guimarães a Lisboa P., duas caixas miudezas e sacco colchão, 114 kilos, a Marianno Almeida: 31.961, Lisboa P. a Chão de Maçãs, 3 grades café, 57 kilos, a Souza e Leitão: 4.190, Lardoza a Alcains, 1 casco vazio, 168 kilos, a José António Carvalheira: 88, Reguengo a Pampilhosa, 1 tonel escangalhado, 935 kilos, a Manuel Ribeiro Saraiva: 11.939, Alcantara-Terra a Valle de Figueira, 1 carril óleo mineral, 198 kilos, a António Alexandre: 34.238, Po-to-Campanhã a Lisboa P., 8 grandes cortiços com 825 kilos, uma grande chapa isoladora com 3f2 kilos, a José Mattos Braamcamp: 1.399, Almancil a Castello Branco, 2 fardos obra de palma, 173 kilos, a António M. Cabecadas: 13.668, Lisboa P. a Castello Branco, uma caixa de gazozas, 73 kilos, a Pereira & Ferreira: 53.560, Lisboa R. a Payalvo, uma caixa de soroiteira, 44 kilos, a António Pinto.

AGENDA DO VIADANTE

revenimos 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. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e agradáveis — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telefone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e acoito; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas acomodações desde 18000 reis por dia a 15000. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fábricas da Bélgica, 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 Monsinho da Silveira, 134.

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro-sítio central; belas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

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

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

Estação de Algés

Desde 1 de Outubro de 1910 a estação de Algés fica habilitada a fazer serviço de passageiros, bagagens, cães, grande e pequena velocidade, interno e combinado com as seguintes restrições:

- a) Não expede nem recebe volumes de peso indivisível superior a 100 kilos, veículos nem animais (excepto cães e aquelas que sejam taxados a peso em conformidade com os artigos 53.^º e 65.^º da tarifa geral e os da alínea b).**

Expedição. — Os expedidores deverão coadjuvar a pesagem e condução dos volumes para o local onde devem ser carregados.

Chegada. — Os consignatários deverão retirar as suas remessas, dentro do prazo de 6 horas para a grande e de 12 horas para a pequena velocidade a contar da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas para o que serão avisados pela estação. Não assiste, portanto, aos expedidores o direito de renunciar aos *Avisos de chegada*.

- b) Touros em jaulas.** — Recebe e expede touros em jaulas, contanto que os expedidores ou consignatários façam n'esta estação a carga ou descarga com gente e apparelhos seus e por sua conta e risco, sem responsabilidade para a Companhia.

- c) Remessas de wagons completos de ou para Algés.** — Podem aceitar-se remessas de pequena velocidade, por wagons completos, susceptíveis de se manobrar a braço, de ou para a estação de Algés, contanto que não permaneçam na dita estação de Algés mais que o tempo indispensável para a carga ou descarga, em virtude de não haver ali espaço disponível para se armazenarem, pelo que os expedidores deverão isentar a Companhia de toda a responsabilidade pela demora que possa haver em pôr os wagons à descarga, em consequência de não haver espaço para mais de um wagon de cada vez, assignando a seguinte declaração na nota de expedição: «*Comprometto-me a não demorar os volumes na estação de Algés mais que o tempo necessário para as operações de carga ou descarga e isento a Companhia Real de responsabilidade pela demora que possa haver em pôr os wagons à carga e descarga.*»

- d) Armazenagem gratuita.** — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande e 12 para a pequena velocidade, contadas desde aquella em que os volumes foram depositados para expedir ou da chegada do comboio em que foram transportados.

Lisboa, 23 de Setembro de 1910.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot