

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 561

Bruxellas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. grande diploma de honra  
Engenheiro-consultor

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Maio de 1911

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

## ANNEXO DESTE NUMERO

Sul e Sueste — 12.ª ampliação da tarifa especial P. n.º 11, de pequena velocidade.

## SUMMARIO

	Paginas
A linha do Sado, por J. Fernando de Souza	129
As barragens-reservatórios e as obras de defesa contra as cheias, na Alemanha, por Melo de Mattos	130
Parte oficial — Decreto de 18 de abril de 1911, do Ministerio do Fomento	132
Assembleia Geral da Companhia Nacional	132
A representação de Setubal sobre a linha do Sado	133
Aviação e aerostação — Espanha — França — Alemanha — Brazil	133
Tracção eléctrica — Lisboa — Espanha — Alemanha	135
Linhos ferreiros alemães em 1909	135
Viagens e transportes	135
Notas de viagem. — Passeios por Espanha — III — A ilha a Tanger. — Viagem cara o vapor mau — A chegada. — O hotel, a cidade e os barros. — Tremvias de quatro pés. — Triste recordação histórica	137
Os fiacres de Paris	138
As tarifas das linhas moscovitas	139
O martyrologio da aviação	139
A rede da Central Cordoba	139
A linha de Saint Jean d'Angély a Saintes	139
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	140
Boletim Commercial e Financeiro	140
Notícias nas bolsas portuguesa e estrangeiras	141
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	141
Automobilismo — Portugal — A greve dos chauffeurs — Espanha — França — Inglaterra — Estados Unidos	142
As rodas de borracha	142
Concurso de estações floridas	142
Freio da areia	142
Linhos portugueses — Caminhos de Ferro Portugueses — Vale do Sado — Vale do Vouga — As campainhas — Alto Minho — Mondego e Gouveia — Arganil e Vizela — Carregado a Peniche — Villa Nova de Gaya a Sobrado do Paiva — Estremoz a Castelo de Vide	143
Linhos estrangeiros. — Espanha — Turquia — Estados Unidos	143
Arrematações	144
Agenda do Viajante	144
Horário dos comboios	144

Tem 2 vãos de 30 metros, reunidos por uma viga metálica contínua do taboleiro inferior. As fundações são pelo ar comprimido.

O custo orçado é de 123:500\$000 o que dá 9:472\$000 rs. por kilometro. Sommando este troço com o que vai do Zambujal à Camarinheira, ponto commun do traçado por Setubal e por Valdera, vê-se que a extensão exacta a construir é de 25:700 metros para Valdera e 22:700 para Setubal, sendo o custo respetivo, sem contar com a estação fluvial de Setubal, necessária em qualquer hypothese, 263 contos para o traçado de Valdera e 436 para o de Setubal. Deve-se, porém, aumentar ao orçamento de Valdera o custo da segunda via até Pinhal Novo para fazer desta estação o entroncamento, ou mais 36 contos, e ao de Setubal o excesso de custo previsto na passagem de Marateca, de 60 contos, o que eleva as duas cifras a 300 e 500 contos. A economia que se realiza pelo traçado de Valdera é, pois, de 200 contos e não 300 ou 400, como se tem afirmado nos jornais.

No projecto da nova variante atribue-se à estação de Setubal o custo de 125 contos, caso a linha do Sado siga o traçado aprovado, e 37 segundo o primitivo projecto, se se adoptar a variante, o que dá uma economia de perto de 90 contos a favor desta.

Há aqui um erro manifesto de argumentação.

O facto de ser a estação de Setubal estação de passagem da linha do Sado não exige maior amplitude para o seu terrapleno, nem demanda instalações especiais, que só seriam precisas se se tratasse de uma estação terminus. Se o projecto de 1903 satisfaz para uma hypothese, deve igualmente satisfazer para a outra.

Portanto, desigual amplitude e custo da estação de Setubal só se podem justificar pela diferença do tráfego por ella servido numa ou noutra hypothese. Se para o traçado directo por Setubal se prevê o custo de 125 contos da estação, e se este se reduz a 37, caso se adopte a variante de Valdera, é porque se prevê no segundo caso uma deslocação de tráfego, que a estação não tem que servir por não ir a Setubal, vindo-se portanto justificar assim as reclamações e apreensões do commercio da cidade.

O argumento parece-me irresponsável. Não se pode admittir que se projete uma estação em condições acaanhadas e de modo que não possa attender as exigencias do tráfego.

Nenhuma disposição especial que encareçam notablemente a estação, resultam dessa estação de passagem. Logo, a dois orçamentos diferentes devem corresponder correntes deseguals do tráfego que se prevejam.

Conta-se, pois, com o desvio de mercadorias para Lisboa pelo traçado de Valdera, que sem elle iria ao porto de Setubal e em quantidade que justifica a diferença de 90 contos no custo da estação.

Segundo o traçado directo, uma mercadoria que procurasse o porto de Setubal pouparia 31 kilometros de percurso (Setubal-mar a Barreiro). Por Valdera as distâncias a Barreiro ou a Setubal-mar diffiram poucos centos de metros.

Outra consideração ha que ter em vista, de grande importancia neste confronto de traçados.

## A linha do Sado

Tem continuado a imprensa a ocupar-se da linha do Sado, publicando a representação dos setubalenses a favor do traçado que a faz passar por aquella cidade, e uma nota do sr. Bartissol no mesmo sentido. Está pendente da resolução ministerial a variante mandada estudar para dar Valdera, ou antes Pinhal Novo, por origem à linha. Tem, pois, oportunidade algumas reflexões complementares sobre o assunto, se bem que não ha muito mais que dizer de novo.

A variante referida constitue a ligação do traçado estudado na hypothese da bifurcação da linha em Palmella com a estação de Valdera ao K. 21,300 da linha do Sul. Vem, pois, do Zambujal a Valdera, abrangendo a travessia do esteiro na sua origem.

A extensão do troço agora estudado é de 13:038 metros, dos quaes apenas 1:746 são em curvas de raios que não descem abaixo de 300 metros.

Em perfil ha 7.123, em patamar 3.392, em rampas 2.523 em declive.

As inclinações não excedem o limite de 13 m/m adoptado para a linha do Sado.

A ponte sobre o esteiro, unica obra de arte do troço, foi projectada pelo distinto engenheiro Santos Viegas, quando estudou a variante de Palmella.

Se se adoptar a variante de Valdera, a estação do Pinhal Novo passa a ser origem de nova bifurcação, onde os comboios do Sado teem que deixar e receber passageiros, bagagens e mercadorias de ou para Setúbal.

As manobras e deposito de vagões demandam espaço que ali não existe e que é muito difícil conquistar em boas condições.

Portanto, nessa hypothese é preciso contar com uma despesa importante para a ampliação da estação do Pinhal Novo.

Finalmente, o facto de ter mais uma bifurcação na linha, em vez de fazer do ramal de Setúbal o primeiro troço da linha do Sado, sobre o qual ficará, directamente servido, o centro da população mais importante da rede do Sul, traduz-se por um agravamento de despesas de exploração bastante elevado, sem falar nos encargos e incommodos para o publico.

Para tornarmos bem frizante o confronto dos dois traçados reuniremos aqui alguns dados essenciaes, por mais de uma vez referidos e que agora com o estudo da variante de Valdera são definitivos, considerando sempre como origem dos troços comparados, o alto da Camarinheira.

	Setúbal	Valdera
Extensão a construir .....	22,7 km.	25,7 km.
Custo provável .....	500 contos	300 contos
Percurso até Setúbal .....	22,7 km.	46,2 km.
Percurso até Barreiro .....	32,9 "	47,0 "
Percurso até Vendas Novas ...	78,8 "	61,3 "

Assim, adoptando a variante, as relações da região do Sado com Setúbal ficam oneradas com mais 23,<sup>45</sup> de percurso, havendo para o tráfego de Lisboa o beneficio de 5,<sup>49</sup> e para o do Norte por Vendas Novas o de 17,<sup>45</sup>.

Deve-se observar que entre a linha do Sul e a do Sado, ligadas apenas em Pinhal Novo e Garvão, se ha-de estabelecer forçosamente com o tempo uma transversal, que no plano da rede era prevista entre Valle de Guizo e Alcaçovas, solução condenada pela Comissão superior de guerra. E' convicção minha que o tempo evidenciará a conveniencia de se estudar a ligação Alcacer-Montemór, que a construção do ramal de Montemór veiu sugerir. A meia distancia de Casa Branca e Vendas Novas, o encontro dessa transversal dá as ligações para os lados de Setil e Evora e assegura ao ramal um prolongamento que facilite a sua exploração.

O troço a construir é mais curto que para Vendas Novas, de modo que o percurso Alcacer-Vendas Novas pouco differe nas duas hypotheses e é muito inferior ao que resulta da ligação em Valdera.

Assim pois, para já, prolongamento do ramal de Setúbal segundo o projecto aprovado, Setúbal a Garvão; para mais tarde, construção de uma transversal, Alcacer-Torre da Gadanha, constituindo o prolongamento do ramal de Montemór e construído de via larga em condições económicas.

Se se julgou justificado um alongamento de 3 quilómetros para melhor servir Grandola e a mina de Louzal, igualmente justificado é o de 6 quilómetros no percurso de Lisboa para servir Setúbal, obtendo-se a inapreciável vantagem de evitar uma bifurcação mais em linhas que tantas tem.

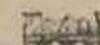
Setúbal gosará assim de todas as melhorias de serviço que determinar na linha do Sado o tráfego de passageiros de Algarve e do Sul de Espanha, fadado para grande desenvolvimento. O tráfego de Lisboa terá mais 6 quilómetros a percorrer e pagar, com acréscimo do rendimento que, portanto, representa um capital considerável. Esse encargo adicional não pode ser censurado, desde que derive de considerações de peso. Favorece-se um pouco menos Lisboa no beneficio resultante do encurtamento, para não prejudicar Setúbal e gasta-se mais na construção, mas recebe-se mais e poupa-se dinheiro e incommodos inherentes a uma bifurcação dispensável.

Admitti-a e defendi-a, depois de a ter alvitrado, quando o traçado directo por Setúbal foi condenado. Logo que surgiu a variante Santos Viegas, que assegurava essa mesma ligação directa em condições techniques julgadas superiormente aceitaveis, pugnei por essa solução, que vinha prejudicar por completo a variante por Palmella.

Hoje, como então, é convicção minha que se deve continuar o ramal de Setúbal por esse traçado, embora à custa de um excesso de despesa que tem compensações suficientes para o justificar, salvo o respeito por melhor opinião.

Bem merecerá do paiz o sr. ministro do fomento, quebrando o encanto e iniciando a construção da linha do Sado, que podia e devia estar agora concluida ou quasi. Maior será a sua benemerencia se, pesando todos os elementos do problema, escolher a melhor solução.

J. Fernando de Souza.



## As barragens-reservatórios e as obras de defesa contra as cheias, na Alemanha

Na Exposição Universal de Bruxellas, do anno passado, a administração provincial da Silesia apresentou dezesete quadros com photographias e desenhos, dois álbuns com vistas photographicas e trez modelos de barragens, tudo allusivo a obras hydraulicas que ali se teem executado para defesa contra as cheias.

A Associação internacional permanente dos Congressos de Navegação entendeu dever publicar e distribuir pelos seus associados uma nota em que largamente dá notícia desses trabalhos.

Abordando-nos a ella, devemos observar que a bacia fluvial do Oder esteve com pequenos intervallos e mui frequentemente, sujeita a innundações, na segunda metade do século XIX.<sup>o</sup>

Muitas dellas foram desastrosas para as regiões ribeirinhas, porque a cordilheira que limita o valle do Oder do lado do sul e do sud-oeste accusa vertentes muito abruptas na direcção do valle onde corre o rio, de maneira que este tem escassa largura. Por consequencia, o percurso dos afluentes do Oder nesta região é muito limitado e o declive destas correntes extremamente forte. Nestas condições, comprehende-se que se não possam tratar estes rios do mesmo modo como se procede com as ribeiras ordinarias.

No paiz de planura, a altura pluviometrica annual muitas vezes não atinge 500 milímetros, mas no terreno montanhoso chega ao dobro subindo até 1.400 milímetros por vezes no Riesengebirge e nos Beskides, que ficam para o sul dos montes da Moravia e da Silesia. Em media, a altura das aguas de precipitação anda por 35 a 40 milímetros em cada 24 horas e, no maximo, atinge 86 milímetros na região não accidentada, ao passo que nestas alturas os valores correspondem respectivamente a 70 ou 80 milímetros na média e 200 milímetros no maximo. Observando tambem que maior é na montanha a frequencia das precipitações atmosphericas e mais repetidas as trovoadas, comprehende-se que as chuvas descendendo pelas encostas abruptas originem cheias perigosas, que sobrevem quasi que exclusivamente no verão.

Nos pontos em que se atenua a rapidez das correntes que descem da montanha por se tornar mais suave o declive em resultado do alargamento do valle, formam-se cascalheiras por entre as quaes divaga o leito das ribeiras, que, apertadas a montante, se escoam em massa volumosa a jusante, alagando os campos e destruindo as colheitas, dada a época em que sobrevem as trovoadas.

Accresce ainda que uma época de acalmada nas cheias deu aos proprietarios ribeirinhos uma segurança ficticia

de que resultou edificarem muitos casas e conquistarem muitos terrenos para a agricultura, criando interesses que se tornaram precarios logo que os affluentes do Oder nessa parte do seu percurso volveram a um regimen que poderia chamar-se torrencial se esta palavra não tivesse significação restricta.

Tornava-se necessário prover de remedio a estes males e por isso, logo após os desastres de 1888, o governo prussiano elaborou um projecto de lei relativo às correntes de agua não navegaveis nem fluctuaveis da província da Silesia.

É interessante o relatorio justificativo do projecto, que aprecia o valor technico dos reservatorios ou albufeiras como represas das aguas das cheias reputadas perigosas. Não abraçou o Governo esta solução por causa do que se tem dado com ella noutras regiões, especialmente em França. Inclinou-se portanto para os trabalhos de regularização limitados ao estritamente necessário e bem estudados, de maneira que melhorem as condições de esgoto das aguas, dando ensejo à sua melhor applicação e diminuindo os carrejos determinados pelas correntes imponentes.

A despeito dos debates que provocou este projecto de lei, não pôde adoptar-se, porque não estipulava com exactidão quem é que havia de executar os trabalhos de correção e de conservação, nem aquellas entidades que deviam correr com as despesas e tampouco o ordenamento das obras.

No decurso de 1897, duas regiões das províncias de Brandeburgo e da Silesia de novo foram assoladas por inundações calamitosas, de maneira que o governo percebeu que o regimen selvagem que manifestavam as correntes de agua devia atribuir-se à sua conservação desfeita e à falta de estabilidade do seu alveo. Também compreendem as deficiencias da lei de 1889 e a carencia de recursos por ella previstos.

Por isso, accentuou o principio racional e incontrovertido de que uma melhoria sensivel e duradoura, só podia obter-se, sujeitando a totalidade das correntes de agua a trabalhos de conjunto.

O Estado organizou então os projectos de regularização da totalidade das correntes de agua. As obras deviam efectuar-se de maneira que dessem às ribeiras um alveo suficiente para que esgotassem, sem transbordar, as aguas das cheias médias. Avaliaram-se as despesas em 81 milhões de marcos, mas a amortiseração e juros desta verba ultrapassava muito o valor dos prejuizos causados pelas cheias.

O conselho provincial da Silesia, pediu então ao governo que lhe abonasse durante dez annos consecutivos a quantia de trez milhões de marcos, que se acrescentariam com uma contribuição provincial, mediante o que a província executaria as obras debaixo da fiscalização do Estado.

Seria muito enfadonha a narrativa do convenio que serviu de base à lei de 3 de julho de 1900, que regula o assumpto.

Como era fixado em dez annos o prazo de execução dos trabalhos, começaram logo os estudos com numeroso pessoal. Criaram-se quatro repartições distintas e muitas sub-secções para a elaboração dos projectos e para a execução das obras.

As linhas geraes dos projectos deviam ser aprovadas pelo Estado para cada uma das correntes de agua especialmente, e com o Estado também é que se devia discutir a applicação das dotações votadas.

Os projectos subordinavam-se aos seguintes principios:

As areolas e seixos carrejados deviam tanto quanto possível deter-se na região das nascentes, represando-se também ali as aguas, de maneira que o leito das ribeiras tivesse capacidade para vasar as aguas sem causar prejuizos.

A natureza dos trabalhos e a sua importancia dependiam em cada caso das características proprias da região considerada. Nos sitios de população densa deviam proteger-se as construções e instalações até contra as maximas cheias; noutras regiões o alveo da corrente teria obras de regularização de menos importancia e noutras logares quasi desertos não se lhe tocaria.

Como a dotação total era limitada, acudia-se apenas ao mais urgente e trabalhos ha que serão executados pelas futuras verbas de conservação.

Quanto ás pontes e barragens que se reconhecesse no decurso dos trabalhos que tinham que ser modificadas para não estorvarem a vasão, seriam estas obras incumbencia das administrações que as tem já a seu cargo.

Em trez categorias divide a notícia que temos presente as obras que se executaram, a saber: Obras na região das nascentes, obras na parte mediana da corrente e nas regiões a jusante della e, finalmente, represa das aguas das cheias em reservatorios collectores.

Como exemplo dos trabalhos de primeira categoria expuixeram-se em Bruxellas os projectos das da *Grande Lomnitz*, da *Wölfel* e da *Lauterbach*, que consistem em quebrar os declives destas ribeiras por meio de traveses ou açudes, formando socalco. Estes traveses são constituídos por pedregulhos constituindo em geral açude de pedra secca, de maneira tal que as aguas filtram vagarosamente por entre elies e se despenham, finalmente, apenas por cima da crista.

Quando se reconhece que o leito do rio é infra-excavável reveste-se também com grossas pedras a jusante do açude ou través. Nos dois primeiros projectos expostos teve contudo de recorrer-se à alvenaria hidráulica.

Por vezes, todavia, as encostas e margens são facilmente desintegrais e nesse caso tem que obstar-se ás derrocadas, executando trabalhos de consolidação como os que constam de quatro projectos expostos, relativos á *Queis* a montante de Friederberg, que era caracteristicamente torrencial, do *Laudecker Biele* a montante de *Seitenberg*, da *Goldbach* e da *Lomnitz*, em *Krummhuebel*. A *Queis* actualmente perdeu com estas obras o seu carácter torrencial. Usaram-se para isso os meios apontados no caso anterior, mas deu-se menor altura aos açudes, muitas vezes se revestiu o leito da torrente com pedras ou faxinagens em grande extensão a jusante dos traveses e até ás vezes se recorreu à madeira para fixar as bases dos taludes.

Não menos de nove secções aponta a notícia que nos tem servido de guia, mas não diz qual a extensão em que recorreu a este sistema.

Nos trabalhos da segunda categoria, a regularização do traçado e das larguras da secção de vasão estavam naturalmente indicadas e assim se procedeu. No entanto, como as ribeiras correm ali em valles de alluvião, tornava-se necessário consolidar as margens e nesse ponto foram eclecticos os engenheiros allemaes, por isso que recorreram ás margens enrelvadas, ás plantações de salgueiros, ás grilhagens, aos enrocamentos e até aos caes de alvenaria hidráulica.

Para notar é todavia a quantidade de trabalho dessa natureza, que se executou, pois que se contam a *Goldbach*, a *Prudnik*, a parte de montante de *Glatzer Neisse*, á de jusante da *Wölfel*, a *Katzbach* e os seus affluentes e a maior parte do percurso medio da *Bober*, da *Queis* e dos affluentes de estas duas ribeiras.

Quando se tinha que atravessar povoados, nem sempre era possível realizar os perfis transversaes que satisfizessem ás condições de um bom esgoto e teve portanto que recorrer-se como em *Neustadt* á mudança da ribeira. A *Prudnik* passa ali por um alveo completamente novo orlado de muros de caes de formigão de cimento.

Casos analogos se deram em *Ziegenhals*, em Landes-

hat e em Janer. A Bober, em Sprottan obrigou à destruição de duas pontes e à completa derivação da ribeira.

Treze reservatórios collectores constam de uma tabella que se occupa da represa das águas das cheias.

Reconhece a notícia que temos seguido que as albufeiras nas regiões montanhosas, quando projectadas com criterio e executadas com segurança, limitam o dispendio das obras de defesa de jusante e são um beneficio para as povoações situadas no valle e para os terrenos ali agricultados.

Longe está portanto esta opinião daquela tão radical do relatorio justificativo da lei de 1889 a que acima nos referimos.

O engenheiro Intze tinha proposto outrora numerosos tipos de barragens-reservatórios; mas, no caso presente apenas se podiam aceitar os sistemas que garantissem a maxima segurança com a despesa mínima.

Na escolha dos materiaes recorreu-se aqui aos diques de terra de grande espessura, aos muros de alvenaria encastrados no solo e atravessando os valles destinados para a albufeira.

Na escolha dos locaes destes reservatórios tiveram-se em vista os seguintes pontos: ou se procurou realizar uma protecção tão perfeita quanto possível da região da corrente de agua que fica para jusante ou apenas se viu à protecção da região muito povoada adjacente à obra, isto é a protecção de um valle proximo de grande valor, que se tornou necessário defender contra as cheias.

Nesta segunda classe comprehendem-se as barragens da Wölfel em Wölfersdorf, de Weistritz em Schweidnitz, do ribeiro de Röhrsdorf em Bolkenhain e do Steinbach em Schönau.

Estas barragens bem como as da bacia de Ruhr e a barragem de Waldeck que tem por efecto a alimentação do canal navegável do Rheno ao Weser merecem um estudo especial com alguma minucia e não é na altura em que vae esta comunicação que tal se pode fazer.

Mui provavel é que em artigo proximo, se o assumpto interessar os leitores da *Gazeta*, se diga alguma coisa a este respeito.

No entanto, antes de concluirmos esta notula convém frisar que se não encontra novidade alguma nas disposições adoptadas nas obras de correção dos afluentes do Oder, mas que ha pelo menos uma enorme somma de trabalho e um metodo que infelizmente se não tem seguido nos trabalhos hidráulicos entre nós.

As continuas hesitações, o eterno recomeçar dos serviços e principalmente as peias que nelles se põem, estorvam sempre e não conseguem fiscalizar nem administrar as obras que não obedecem assim a um criterio determinado.

Um dos grandes males para o desenvolvimento dos trabalhos consiste em coincidir o fim do anno económico com os dias em que o trabalho mais pode render. Depois do mez de abril, as dotações estão quasi todas esgotadas e não é possível planear-se a organização de empreitadas para o novo exercicio.

Se a distribuição de fundos se fizesse em janeiro, haveria pelo menos dois meses para organizar os cadernos de encargos, distribuir as empreitadas e annuncia-las, de maneira que tudo estaria preparado para que na primavera, no verão e em parte do outono se desse um forte impulso às obras. Nem as chuvas são persistentes nessas épocas, nem as cheias para recear nos seus efeitos destruidores, durante aquellas estações.

Os mezes de outubro e novembro seriam destinados aos trabalhos de enrelvamento e esses e os restantes às plantações destinadas à protecção de obras a executar nos annos seguintes.

Desde que as nossas correntes de agua estivessem bem estudadas, o seu traçado assente e as obras planeadas na generalidade, os pormenores seriam de execução

relativamente fácil, seriam projectos de *detalhe* e o modo de os executar, a oportunidade da sua construção, seriam outros tantos pontos dependentes do plano geral adoptado.

O exemplo do que fez a Alemanha, que neste caso, conforme se viu, não procurou inovações, deve nos servir de modelo, porque em obras hidráulicas raras vezes se trata de crear coisas novas, e tão sómente se procura subordinar os trabalhos todos a um plano geral.

*Mello de Mattos.*



## MINISTERIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, em harmonia com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 5 do corrente, conceder aos socios da Associação de Estudantes da Escola Politécnica e aos da Associação dos Estudantes de Medicina Veterinária, desta capital, bilhetes de identidade cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de segunda classe das tarifas geraes, sob as seguintes condições:

1.º Os bilhetes de identidade serão annuaes, conterão o nome e naturalidade do portador, a designação do seu numero de matrícula na Associação e serão autenticados com o retrato e assinatura do individuo a quem é concedido.

2.º Estes bilhetes terão um numero de ordem, a assinatura do presidente da Associação e um sello, tanto da secretaria da escola respectiva como da Associação, que autentiquem aquellas assinaturas.

Paços do Governo da Republica, em 18 de abril de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

## Assembléa Geral da Companhia Nacional

Realisou-se no dia 28 esta reunião, sendo nella discutido e aprovado o relatorio do anno findo, do qual constam os seguintes esclarecimentos sobre a exploração da rede nesse anno.

Os productos líquidos da exploração no conjunto das linhas no exercicio de 1910 foram de 55:454\$686 réis; em 1909, foram de 57:555\$282 réis. Houve menos 2:100\$596 réis, resultado de uma diminuição de 3:844\$559 réis na linha de Tua a Bragança e um aumento de 1:743\$963 réis na de Vizeu.

Os passageiros transportados foram 174.645 ou mais 7.414 do que no anno anterior; a grande velocidade 3.290 toneladas, mais 406 do que em 1909 e a pequena velocidade 78.357 toneladas, ou mais 617 do que no outro anno.

Por classes de tráfego, os passageiros renderam 66 contos contra 63 no anno anterior; a grande velocidade 14 contos, sem alteração, e a pequena 93 contos contra 94 em 1909.

O producto líquido medio por passageiro, que em 1909 foi de 408 réis, desceu a 405; o da grande velocidade, de 5.203 para 4.216 e o das mercadorias, de 1.266 para 1.259 réis.

As despesas de exploração, comparadas, dão os seguintes resultados:

	1909	1910
Direcção e administração.....	9:723\$381	9:922\$850
Movimento e Trafego.....	28:901\$426	29:831\$213
Via e Obras .....	27:019\$386	26:249\$326
Material e Tracção .....	40:560\$527	40:741\$979
Gastos Geraes.....	6:997\$479	10:740\$663
Totaes.....	<b>113:202\$199</b>	<b>147:456\$031</b>

Com respeito à linha de Mirandela a Bragança faz o relatorio salientar a «circumstancia digna de mensão especial de ter ella attingido no decurso do anno de 1910, com relação á receita, o rendimento kilometrico de réis 700\$000, minimo estabelecido para as despesas de exploração; facto tanto mais para notar que, enquanto a linha de Vizeu só no fim de 10 annos de exploração conseguiu attingir aquelle rendimento, na linha acima referida o facto produziu-se no fim de um quinquiennio, o que é animador. Assim, o numero de passageiros subiu de 57.514 a 59.157, e foi mais intenso o numero de mercadorias transportadas em grande e pequena velocidade, que foi respectivamente de 556 e 21.853 em 1909 e de 657 e 23.701 em 1910.

«Foi igualmente notável o accrescimo das receitas na linha de Vizeu, sendo maiores as cifras representativas dos transportes de sal, carvão, madeiras e minérios.

«O fundo de Reserva que estava em 32:385\$101 réis, foi accrescido das verbas de 826\$034 réis e 13:712\$171 réis; deduziu-se-lhe durante o anno a somma de 7:071\$513 réis, que representa a verba gasta em material e obras, que passou para o fundo applicado. Está, pois, representando o fundo de Reserva na verba do balanço de 39:851\$794 réis.

«O Fundo applicado, que no balanço de 1909 estava em 62:848\$372 réis passou, pois, a 69:919\$585 réis.»

A caixa de aposentações e reformas teve durante o anno uma receita de 10:902\$573 réis e a despesa de 7:246\$919 réis ficando um saldo de 3:655\$654 réis.

O fundo permanente desta caixa está em 13:851\$479 réis e a respeito da sua situação diz o relatorio:

«Temos visto como a nossa Caixa tem vindo, de anno para anno, aumentando os seus fundos, estando ainda as despesas muito longe de se approximarem das receitas, mas este periodo provisório que bem poderemos chamar da Creacão da Caixa, termina brevemente, e terminado elle, velhos e dedicados empregados da Companhia, sentindo-se esgotados pela idade e pelo trabalho virão certamente requerer a aposentação reclamando da Caixa os auxílios a que tem jus. Começará então o periodo normal a que se seguirá mui rapidamente o periodo critico, isto é: aquelle em que as receitas sejam inferiores ás despesas.

Então não serão suficientes os auxílios com que a Companhia já hoje contribue, e serão necessários auxílios extraordinários, que só poderão ser concedidos em função dos recursos da Companhia.

Esta é a situação da Caixa de aposentações e socorros dentro das tabellas do regulamento que a rege. Se alguém menos cautelosamente imagina poder exigir da Caixa melhores vantagens sem contribuir com maiores sacrifícios, illude-se, e a tornar-se efectiva e satisfeita tal exigencia, a ruina d'esta instituição não se faria esperar.»

E ainda sobre pessoal accrescenta que das concessões de melhoria que lhe tem feito, resulta um aumento de despesas de exploração e consequente diminuição dos lucros líquidos da Companhia o que a direcção procurará attenuar pela mais stricta economia nos materiaes, e reduzindo o quadro do pessoal ao minimo indispensavel.

O saldo em 31 de dezembro redusiu-se a 10:449\$261 réis que a direcção propôz se distribuisse:

5% para fundo de reserva.....	522\$463 réis.
12% para os corpos gerentes.....	1.253\$941

Os restantes 8:672\$887 para fundo de reserva.

A' assembleia a que presidiu o sr. Mello e Sousa, concorreram 65 accionistas, representando cerca de 600 votos.

Nella o sr. D. Antonio Chatillon combateu o relatorio e a direcção, fazendo-se eco do que tem publicado um journal de Vizeu, cuja leitura o orador fez.

Respondeu-lhe o Sr. doutor Gomes de Lima, affirmando que essas accusações são falsas como o demonstrou um inquerito a que mandou proceder.

Foi por fim, quasi por unanimidade, aprovado o relatorio, seguindo-se as eleições em que sairam votados:

Para a mesa da Assembleia Geral os srs.: Presidente, José Adolpho de Mello e Souza; vice-presidente, José da Paixão Castanheira das Neves; 1.º secretario, José Maria de Oliveira Simões; 2.º secretario, José Eugénio da Silva; 1.º vice-secretario, Manuel de Campos Ferreira Lima; e 2.º vice-secretario, Antonio José Dantas.

Para a Direcção os srs. (Effectivos): Antonio José Gomes Lima; Manuel Maria d'Oliveira Bello e Belchior José Machado; (Substitutos): Pedro Joyce Diniz; Ernesto Henrique de Seixas e Antonio de Vasconcellos Corrêa.

Para o Conselho Fiscal (Effectivos): Julio Henrique de Seixas; Frederico Pereira Palha e Eugenio Henrique Pires; (Substitutos): Hypacio de Brion; Augusto da Silva Carvalho e Antonio Mendes d'Almeida.

## A representação de Setubal sobre a linha do Sado

A extensão deste documento inhibe-nos de o reproduzir na integra. Convém, todavia, dar delle os principaes topicos.

Recorda a representação os sacrificios de boamente aceitos pela cidade, para levar a linha á margem do Sado e assegurar o seu prolongamento marginal, e a sancção dada a essa solução pelas leis promulgadas.

Põe em seguida em relevo a importancia do porto de Setubal.

Umas das primeiras vantagens da linha por Setubal, e que interessa fundamentalmente à cidade, é a do desenvolvimento do seu porto marítimo. O porto de Setubal, além do importante serviço de cabotagem, proprio do rio, e do serviço costeiro, feito por barcos de pequeno curso, recebe annualmente embarcações de longo curso num total superior a 300:000 toneladas de arqueação. Concorrem para este numero os vapores de navegação periodica de origem italiana, inglesa, hespanhola, hollandesa e allemã, os quaes o põem em contacto com os principaes portos da Europa, África e America. Não obstante o recente assoriamento da sua barra, no porto de Setubal entram embarcações de 5:000 toneladas, com 23 pés de callado, e nas obras que se estão realizando por conta do municipio, está incluido um molhe acostavel de 220 metros de extensão e 15 de largura, para navios de alto bordo.

Disto se infere que não se trata de um porto imaginario, que queiramos fazer á sombra da linha ferrea e em prejuizo do porto de Lisboa. Trata-se de um porto já feito, que exporta muitos milhares de toneladas de mercadorias produzidas no concelho e ampara a vida deste grande centro de trabalho.

Além disso, o porto de Setubal não implica só a propria economia d'esta cidade, pois importa á economia geral do paiz. Portugal, que quer ser e diz ser já o caes da Europa, possue unicamente um porto marítimo, o de Lisboa, porquanto o do Porto não se pode dizer, com o seu mediocre abrigo de Leixões, um porto moderno, e o proprio porto de Lisboa não consente acostagem superior a 10:000 toneladas. (?) Esta afirmação implica a necessidade da divisão do trafego marítimo por mais do que um porto, e na carta do litoral marítimo português só avulta, como estuário importante, além dos estuarios que podem ser fornecidos pelos rios Tejo e Douro, aquelle que, naturalmente e sem maior dispêndio que não seja o desassoriamento da sua barra, é proporcionado pelo nacionalissimo rio que se chama o Sado.

E quando nações mais pequenas em seu territorio do que a nossa, e sem posição atlantica, se preparam para a grande luta económica, que tem as suas avançadas nesses grandes caes marítimos, empregando centenas de milhões para converterem portos interiores em portos marítimos; quando a Belgica, por exemplo, (nação que tem uma área inferior em cerca de 3:000 kilometros á da região portuguesa chamada transtagana e da qual o Sado é verdadeira testa marítima), depois de ter dispêndido quantiosas somas para converter o porto de Anvers no segundo porto continental europeu, não se poupa a empregar avultados capitais para transformar Bruges num porto que vai crescendo de importancia, e tem prestes a inaugurar-se o porto de Bruxellas, sem ter medo de com estes menospresar os interesses do seu primacial porto: recusar a Setubal o movimento das mercadorias que lhe podem

vir das explorações agrícolas, industriais e mineiras do Alemtejo, que assim poupariam no seu transporte ferro-viário os quilómetros que vão a mais, por qualquer que seja o traçado, até ao porto de Lisboa, será não só condenar a uma decadência forçada uma cidade que, industrialmente falando, é a terceira do país, mas também, salvo melhor opinião, cometer um erro económico.

Para ser o cais da Europa é preciso ter portos modernos, onde a toda a hora e com a máxima rapidez realisem o seu tráfego mercantil essas poderosas unidades da navegação bôdierna, que hoje chegam a exceder 40.000 toneladas de arqueação. E para receber e abrigar tais unidades, não se encontra em todo o litoral português senão dois estuários naturalmente preparados e que, com pouco artifício, podem ser completados: — o do Tejo e o do Sado, oferecendo o último melhores e mais seguras condições de acesso e de abrigo, pela ausência completa de correntes violentas e de estoques de água, bastante frequentes no primeiro.

A directriz, portanto, do caminho de ferro do Vale do Sado, tendo por testa o porto de Setúbal, importa não já uma utilidade limitada aos interesses de Setúbal, mas uma necessidade que se impõe no futuro do movimento económico-marítimo do nosso país.

Refere-se em seguida a representação às explorações das marinhais, à indústria rolheira que a facilidade de transportes faria desenvolver, à indústria da serração, às fábricas de adubos de Setúbal, à horticultura na zona marginal do Sado. Sobre a importância do excursionismo para Setúbal são feitas as seguintes considerações:

Todos concordam que Portugal necessita de valorizar a sua excepcional posição, debaixo do ponto de vista climático e pitoresco, quer nas províncias do norte, quer nas do sul, e o concelho de Setúbal, com a linda serra da Arrábida, as villas de Azeitão, que foram a Cintra dos primeiros tempos da nossa nacionalidade, tem belas naturezas, paisagens surpreendentes que excedem aquelas que são de reconhecida fama mundial, e elogiadas em todos os guias de viajantes. Quem percorre os tratos de terreno que demoram desde a cidade de Setúbal até Coimbra, tem ocasião de gozar de um panorama dos mais vastos e encantadores que possue Portugal, e decerto ninguém pode contestar que tal riquesa de paisagem deve atrair os viajantes que, comparando-a com outras de maior fama, mas de menos valor, em pouco fariam conhecida e concorrida a região setubalense.

Os formosos pomares, a cintura intensiva dos arredores de Setúbal, as matas e florestas que se estendem de Azeitão pela serra da Arrábida, os relevos orográficos do extremo da península, os vastos horizontes limitados pelas linhas fluviais do Sado e do Tejo, e a grande orla atlântica, constituem um todo único no conjunto das paisagens mais bellas do nosso país.

Pode afiamente dizer-se que, se pela sua vida industrial, Setúbal é comparada a Nantes, pelo seu clima excepcional devia ser a Nice portuguesa, e a grande estação de inverno que emparelharia com as mais famosas da Côte d'Azur.

Ora se a linha do Vale do Sado fosse desviada desta cidade, não só levaria consigo o melhor meio de tornar a cidade conhecida e de impô-la à admiração de muitos viajantes portugueses, mas levar-lhe-ia o direito de partilhar mais tarde das vantagens de uma linha internacional, que fará passar por aqui o «Sud-express» conduzindo os viajantes ricos. Não basta a iniciativa particular creando hotéis e edificando «villas»; não são suficientes os sacrifícios que o município faça embellecendo a cidade e os povoados; torna-se necessário maior número de comodidades pela viação acelerada para, feita a ligação com o sudoeste da Espanha, atrair, por uma viagem mais rápida, os turistas que visitam as históricas cidades da Andaluzia e que farão, assim, pela linha do sul até Setúbal, o verdadeiro circuito peninsular.

A variante por Valdera oppõe a representação os seguintes argumentos:

Realisa-se com esta variante da linha um encurtamento de 6 quilómetros e uma economia de 200 contos de réis. Mas o encurtamento de 6 quilómetros pouco poderá interessar ao tráfego de mercadorias que, sendo tarifadas por zonas de 30 e 60 quilómetros, não chegarão a ser atingidas por essa diferença de percurso, e trata-se ainda, ao falar em tal, de uma hipótese inadmissível que é a de procurar o porto de Lisboa, preferindo o de Setúbal, que fica mais próximo. E se os interesses de Grandola e da mina de Louzal justificam, e muito bem, o aumento de 3 quilómetros, feito ultimamente, porque não hão de justificar o aumento de 6 quilómetros os interesses desta grande cidade?

Para os passageiros, esse aumento de percurso representará uma diferença de alguns minutos a mais, é certo, mas a demora do entroncamento em Valdera seria ainda peior, sem a compensação dos variados pontos de vista que o traçado por Setúbal oferece, e que não tem comparação com qualquer traçado através de uma charneira.

Aém disso, o sim capital desta linha não é só servir a região, pondo-a em relação com o mercado e o porto de Lisboa, o que lhe não daria todas as vantagens; mas sim pondo-a também em relação, pelo percurso mais útil, com o porto marítimo mais pro-

ximo. Isto comprehende-se intuitivamente. O contrário seria ir de encontro aos interesses da propria região, expressos nitidamente pela Société Belge des Mines d'Aljustrel, Direcção da Mina da Serra da Caveira e pelo sr. Bartissol, em documentos que acompanham esta exposição: seria ir de encontro aos interesses do país, porque o traçado por Setúbal á beira de água e afastando-se da charneira, é o único que logicamente se impõe, servindo a região mais productiva e facilitando uma linha internacional, de que depende o futuro desta parte do país, como estação de inverno das mais dignas de apreço.

Quanto á economia resultante do traçado por Valdera, quasi não vale a pena falar. Só um errado critério faria prevalecer tal motivo. Os caminhos de ferro, fazem-se por onde são mais úteis, e só dentro deste preceito é que há lugar para economias. Não queremos, porém, deixar de pé um único argumento contra as justas pretensões desta cidade, e por isso diremos que para realizar essa economia não era preciso recorrer ao traçado mandado estudar agora. Sem prejudicar esta cidade nas vantagens que uma lei lhe garante, e propondo apenas uma variante que não aumenta o percurso da linha nem a desvia de Setúbal, já em 11 de julho ultimo o sr. Bartissol, em ofício dirigido ao ex.<sup>mo</sup> ministro das obras públicas, se responsabilisava por construir a linha de Alcácer a Setúbal, segundo as margens do Sado, por 843:860\$000 réis, quantia em que essa economia se realiza, e acrescentaremos ainda que, quando assim não fosse, todo o dinheiro gasto a mais seria capital optimamente colocado, porque o traçado por Setúbal comporta muito menos rampas e declives que qualquer outro, aproximando-se do patamar, de que resulta sempre uma exploração da maior renda com o mínimo dispêndio, vantagem cuidadosamente procurada por todas as boas administrações.

Finda a representação affirmando a confiança que a cidade tem de que serão respeitados os seus direitos, fazendo-se a linha segundo o projecto aprovado.

Convém também reproduzir, para completa documentação do assunto, uma carta do sr. Bartissol ao sr. ministro do fomento, publicada no *Diário de Notícias*:

«Sr. ministro: Li no Diário de Notícias de 5 e 6 do corrente a representação que vos foi dirigida pela comissão dos promotores da construção do caminho de ferro do Vale do Sado. Permitte-me que acrescente a esse documento muito interessante e consciente, que se os engenheiros procuraram variantes ao projecto racional, que era o primeiro estudado, passando pelas margens do rio Sado, é porque a despesa com a construção da ponte a leste do rio Marateca lhes pareceu muito elevada.

Alteraram o traçado em 4 quilómetros mais de extensão para o levarem a 4 quilómetros mais ao cimo, no esteiro, de forma a ter 500 metros de largura para dar á ponte em vez dos 1:000 metros indicados no primeiro traçado.

Segundo o meu criterio, porém, a ponte pode deixar de se fazer, quer pela forma que vem indicada no primeiro traçado, quer pela do segundo, pois é inútil alongar o traçado, levando-o para a charneira, muito accidentada, visto poder ficar sobre as margens do Sado com um perfil horizontal.

Propus construir por empreitada o traçado sobre as margens do Sado, pelo mesmo preço que o traçado pela charneira, por que o teria construído sem fazer a ponte. Bastava, contudo, demonstrar a possibilidade do caso, o que não era difícil a quem, como eu, tão bem conhece a região. Construi duas linhas no esteiro, e ambas resistem perfeitamente ás vagas da baía de Setúbal.

Fechado o esteiro da Marateca por um simples dique, bastava ali deixar uma abertura para que as fragatas que vão buscar o sal ao esteiro podessem passar para lá do dique.

Também seria necessário fazer um pequeno canal para levar as águas do mar ás salinas, o que, tudo, poderia fazer-se com pequena despesa.

Mas este traçado é um verdadeiro traçado de progresso. As margens do Sado prestam-se a fácil transformação e em poucos anos podem ser grandes pomares de laranjas, porque a água doce se encontra em todo o percurso que vai de Setúbal a Alcácer do Sal. Pelo traçado da charneira, as terras continuariam a ser estreitas, por que ficam secas.

Fazendo-se um dique no esteiro da Marateca, em vez de ponte, conseguir-se-há um lago de água doce de cerca de 2.000 hectares, o que será de grande vantagem para Setúbal, pois será fácil realizar ali um viveiro de peixe de água doce. Além disto, o dique serviria a peões, ao passo que a ponte só serviria para o caminho de ferro.

O porto de Setúbal que, desde há muito tem um movimento importante, dia a dia prospera, isto apesar de muitos navios não chegarem ao leste, por se não ter pensado até agora em dotar o porto com um caminho de ferro de penetração.

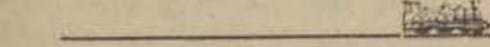
O caminho de ferro do Vale do Sado é o caminho de ferro de penetração de Setúbal, e recusar a esta cidade este elemento de progresso e de prosperidade, é o mesmo que desconhecer os verdadeiros interesses do país.

Numa carta anterior disse que o Algarve aproveita em que o traçado passe pelas margens do Sado, pois assim tornar-se-ha menos monoton a viagem por esta linha, que certamente com o tempo virá a ser internacional.

Acrescentarei que a nova republica deveria tambem fazer ligar esta linha com outra de Cacilhas a Lisboa, porque um tunel de cerca de 4 kilometros pôde completar esta obra magistral.

Hoje, com a tracção electrica pôdem fazer-se rampas e declives de 5 a 6 centimetros por metro, e este tunel, à rasão de 500\$000 réis por metro que é o custo de tuneis neste genero, poderia fazer-se com 2:000 contos de réis.

E' emprehendendo grandes obras, como o caminho de ferro do Sado e o tunel sob o Tejo, que a joven republica ha de afirmar-se.



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### Espanha

No Congresso Internacional de Direito que se reuniu em fin do mez ultimo em Madrid, foi discutido o regimen jurídico das aeronaves.

— A conhecida aviadora Dutrieu, ao effectuar um voo em Ciudad Lineal, caiu do aeroplano que tripulava, ficando o apparelo inutilizado, mas nada tendo sofrido a aviadora.

### França

Em Chevreuse, um official de marinha que pilotava um aeroplano, caiu, morrendo pouco tempo depois.

— Quando o aviador Delange, em Betheny, dava durante um voo, uma volta muito apertada, o apparelo voltou-se, caindo da altura de cem metros.

O aviador ficou ferido gravemente.

— Em Coublay, um capitão que evolucionava com um aeroplano, caiu com o apparelo, morrendo instantaneamente.

— Na Escola de Aviação Blériot, em Pau, foram feitas experiencias com um aeroplano de novo tipo, o Blériot 13, para passageiros, que voou durante oito minutos, transportando pessoas cujo peso era de 475 kilogrammas.

O apparelo tem doze metros de comprimento, treze de envergadura, quarenta metros quadrados de superficie e seiscentos kilogrammas de peso. O motor é de Gnôme, de 100 cavallos.

Os logares do piloto e dos passageiros ficam sob as azas, tornando assim o equilibrio mais estavel pela desida do centro de gravidade.

Esta disposição tem ainda a vantagem de deixar vê livremente o terreno, podendo assim disfrutar-se largamente os pontos de vista.

### Alemanha

Continuam os trabalhos para conclusão do dirigivel «Suchard» em que o aeronauta Bruker se propõe fazer a travessia do Atlântico.

A animal-o na sua tentativa veio um millionario americano, oferecendo-lhe um quantioso premio pecuniario no caso delle effectuar a arriscada empresa.

### Brazil

Em S. Paulo, realizou o aviador Plauchut uma ascensão, num apparelo Blériot, para conquistar o premio «Bartholomeu de Gusmão», que devia ser conferido ao aviador que fizesse o percurso da praia de Itaipus, regressando ao ponto de partida.

A prova realizou-se com a maxima felicidade, elevando-se o aviador a vinte metros, e seguindo em voo rapido pela ilha de Urubueçaba, praia do Itariré, ponta dos Itaipus e forte Duque de Caxias, regressando pelas ilhas das Palmas, praia do Goes, Ponta da Praia e Boqueirão, onde desceu, tendo feito o percurso de quarenta e cinco kilometros.

Os nossos irmãos do Brazil não esqueceram, como se vê, o nome de Bartholomeu de Gusmão, o investigador português que, como os antigos navegadores portugueses ensinando ao mundo o caminho dos mares, quiz ensinar aos vindouros o caminho dos ares.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Lisboa

Um desastre que, a dar-se seria uma grande fatalidade, esteve imminente ha dias, na avenida Fontes, indo um carro, com 22 pessoas, quasi a despenhar-se dum altura de mais de 10 metros.

Dá-se como rasão que, desde o alto da rua Antonio Augusto de Aguiar, nenhum dos dois freios funcionava. Isto, que bem custa a acreditar, porque, pelo menos, o freio manual funciona sempre, prova que numa cidade tão accidentada como a nossa, a vigilancia sobre esses meios de defesa contra enormes desastres não anda bem feita, e que os freios não são de boa qualidade.

Não se explica como, neste caso, o guarda-freio não inverteu o movimento, para o que tem deante de si uma simples alavanca.

Emfim, o desastre seria fatalissimo, não só para os passageiros, como para os transeuntes que áquelle hora, 6 da tarde, percorriam a avenida, e só a um acaso feliz se deveu o carro ter estacado á beira do abysmo, como o cavallo de D. Fuas Roupinho.

Não podemos, à vista do facto, deixar de recordar, com orgulho de nella termos tomado parte activa, a campanha que por mais de uma vez se debateu, para impedir que se estabelecesse linha de electricos no Chiado.

Se ali sucedesse um desastre destes, os mortos seriam ás dezenas.

### Espanha

Vae começar a construcção da linha de tremvias de Armilla a Gabia Grande, em Granada.

### Alemanha

Nos caminhos de ferro do Estado prussiano estão em serviço umas carruagens electricas em que a energia é produzida por meio de motores de benzol, ligados directamente aos dynamos, apresentando, assim, não só todas as vantagens da tracção electrica, mas tambem a independencia absoluta da velocidade de marcha e da velocidade de rotação do motor de explosão.

A variação da velocidade obtém-se variando o campo do dynamo gerador.

Uma carruagem com a força de 50 HP. pode transportar cincuenta passageiros e rebocar outra com igual lotação á velocidade de cincuenta kilometros.



## Linhos ferreas allemães em 1909

Durante o anno de 1909, a extensão media de linhas de via normal explorada foi de 1051 kilometros.

O aumento de receitas sobre o anno anterior foi de 6,89 % para passageiros, e 5,71 para mercadorias. As receitas totaes da exploração tiveram o aumento de 5,39 %, nas despesas 1,19 %, e a receita liquida 16,33 %.

Na rede de linhas de via media, o exercicio accusa um aumento, em viajantes para distancia inteira, que passaram de 556938 a 594921; a tonelagem de distancia inteira, passou de 808711 a 841794. O coefficiente de exploração passou de 72,27 a 69,39 %.

A rede de via estreita tinha no fim do exercicio a extensão de 2173 kilometros. O material circulante compunha-se de 492 locomotivas, 1297 carruagens para passageiros, 226 fourgons e 10709 vagões de mercadorias.

O coefficiente de exploração passou de 78,62 a 81,93 %.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas em Badajoz

**Feira, corridas de touros, e commemoração da batalha de La Albuera**

Já se encontram affixados em Lisboa alguns exemplares dos magnificos cartazes illustrados que a alcaldia de Badajoz acabou de publicar anunciando a feira e festividades que se vão realizar este mez naquellea cidade.

Esses cartazes são um verdadeiro primor artistico e tem feito despertar entre os nossos compatriotas, um vivo entusiasmo pelo programma que contem e que é o seguinte:

*Dia 10*—Alvoradas. Inauguração da feira. Corridas pedestres e de bicycletas.

*Dia 11*.—Tiro aos pombos; concurso de foot-ball e fogos de artificio.

*Dia 12*.—Feira de gado.

*Dia 14*.—Corrida de touros.

*Dia 15*.—Batalha de flores em que tomarão parte equipagens lindamente ornamentadas.

*Dia 16*.—Commemoração do centenario da batalha de La Albuera; concurso de aviação; jogos floraes.

Durante todos os dias de festa haverá deslumbrantes illuminações electricas e à venesiana, concertos musicaes nos passeios publicos e bailes nas sociedades de recreio.

Os 6 touros que hão de ser corridos no dia 14 são pertencentes à afamada *ganaderia* de D. Juan de Contreras, e serão estoqueados pelos distintos *diestros* Bombita e Bienvenida, os quaes se farão acompanhar das suas *cuadrillas*.

Os cartazes anunciadores desta corrida que são, como todos os da especialidade, feitos em Espanha, bastante sugestivos, já tambem se acham affixados em Lisboa.

Como dissemos no nosso ultimo numero, os Caminhos de Ferro Portugueses fazem o serviço que indicámos.

Alem d'esse serviço, porém, tambem a Companhia da Beira Alta estabelece bilhetes reduzidos de ida e volta, das suas principaes estações para Badajoz, cujos preços são os seguintes:

	1.º cl.	2.º cl.
Cantanhede.....	4.660	2.470
Santa Comba.....	4.820	2.480
Nellas.....	5.260	2.720
Mangualde.....	5.440	2.810
Gouveia.....	5.650	2.130
Celorico.....	6.000	3.120
Guarda.....	4.900	2.500
Vilar Formoso.....	5.570	2.860

Em vista das attracções de que são revestidas as festas e da modicidade dos preços dos bilhetes, é de esperar por esta occasião uma extraordinaria concorrencia de portugueses a Badajoz.

## Malas e caixas com amostras, dos caixeiros viajantes

Segundo os regulamentos em vigór na Companhia Portuguesa, é concedido aos caixeiros viajantes portadores de bilhetes de excursão da Tarifa P. n.º 4 g. v. e de bilhetes de identidade para viagens a meio preço, da tarifa 22, o despacho como bagagens das malas ou caixas com amostras de que sejam portadores, gosando assim do transporte gratuito até 30 kilogrammas, sendo o peso excedente taxado como bagagem pela tarifa geral.

Por uma recente disposição da companhia a concessão é modificada na taxa applicavel ao peso excedente de 30 kilos que passa a ser processada pela base de 63 réis por tonelada e kilometro, mais as respectivas despesas de manutenção, sempre que esse excedente seja constituído por caixas ou malas com amostras.

Com esta modificação são bastante favorecidos os caixeiros viajantes, porquanto o novo processo de taxa para o excedente dos 30 kilos é mais economico que o adoptado até aqui.

## Transporte de cordeiros

Segundo um Aviso ao Publico, dos Caminhos de ferro Portugueses, passam a ser considerados incluidos os cordeiros no § 3.º da tarifa especial n.º 1 de grande velocidade.

Até aqui estes animaes eram taxados como os carneiros pela Tarifa Geral a 8,82 réis por cabeça e kilometro. Pela inclusão na tarifa 1 passam a ser taxados a peso como os cabritos e leitões, e portanto com grandes vantagens para os negociantes do genero.

## Transporte de madeira para vazilhame

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste em combinação com a Companhia Portuguesa, ampliaram, a partir de 20 do mez passado, a tarifa especial P. n.º 11 de pequena velocidade, aos transportes de madeira cortada para vazilhame, aduellas, fundos e tampas de vazilhame, quando procedentes de quaequer estações do Sul e Sueste com destino ás de Aveiro a Porto-Campanhã, ou vice-versa, pelos preços correspondentes á 8.ª serie da mesma tarifa.

Esta medida que veiu satisfazer os desejos de muitos comerciantes interessados nesses transportes, é de grande vantagem para o desenvolvimento do trafego dos vinhos e aguardentes entre o Sul e o Norte do Paiz.

## Caes do Rego

Em virtude das disposições do decreto do Governo Provisorio da Republica, de 31 de Dezembro de 1910, sobre a abolição de imposto de consumo que incidia sobre varios generos, a Companhia Portuguesa vae autorizar dentro em breves dias a expedição para Caes do Rêgo nas condições expressas no Aviso ao Publico B. 1561 de 17 de Julho de 1907, remessas de azeite de oliveira e meudesas de gado bovino que já são isentas do referido imposto; e a partir de 1 de Agosto proximo futuro, das seguintes mercadorias: banhas de porco em rama e derretidas; chouriços de sangue e mourros; farinheiras; meudesas de gado bovino despachadas em separado das reses correspondentes; meudesas de gado suino; porcos vivos; idem mortos completos (excepto os intestinos); tripas de gado bovino e suino frescas ou salgadas; toda a outra carne de gado suino, fresca, secca, fumada, salgada ou por qualquer outra forma preparada, incluindo o toucinho.

Também a Companhia vae tornar extensivas ao Caes do Rêgo as disposições sobre armazenagens gratuitas nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra, do Aviso ao Publico B. 1943 de 24 de Fevereiro de 1911, para as mercadorias transportadas ao abrigo das tarifas especiaes internas de pequena velocidade N.º 3, 11 e 13 e combinadas P. N.º 7 e N. B. 6, com excepção das que são captivas do imposto de consumo que não podem ser expedidas para Caes do Rêgo.

## FEIRAS

### Em Villa Nova de Famalicão

Realisa-se nos dias 7 e 8 deste mez em Villa Nova de Famalicão a importante feira annual, que costuma atrair grande numero de forasteiros das imediações.

Por tal motivo a Companhia dos Caminhos de ferro do Porto à Povoa e Famalicão estabelece um serviço especial de comboios e de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos desde o dia 6 até 9 inclusivé, e também para ida e

volta no proprio dia em 7 e 8, dias em que se effectuam os comboios especiaes.

Os preços, incluido o sello, são os seguintes:

Ida e volta desde o dia 6 até 9, inclusivé.—Porto, 1.<sup>a</sup> classe, 1\$670; 2.<sup>a</sup>, 1\$020; Senhora da Hora, 1\$550. 940; Custoias, 1\$500, 910; Crestins, 1\$400, 870; Pedras Rubras, 1\$360, 840; Villar de Pinheiro, 1\$270, 780; Modivas, 1\$220, 740; Mindello, 1\$110, 680; Azurara, 1\$010, 620; Villa do Conde, 960, 580; Povoa, 870, 530; Amorim, 740, 470; Laundos, 630, 390; Rates, 460, 300; Fontainhas, 400, 240; Gondifellos, 280, 160; Outiz, 160, 100.

Bilhetes de ida e volta, nos dias 7 e 8.—Porto, 1.<sup>a</sup> classe, 1\$200, 2.<sup>a</sup>, 600; Senhora da Hora, 1\$120, 560; Custoias, 1\$080, 540; Crestins, 1\$000, 500; Pedras Rubras, 980, 490; Villar de Pinheiro, 920, 460; Modivas, 880, 440; Mindello, 780, 400; Azurara, 720, 370; Villa do Conde, 680, 320; Povoa, 620, 280; Amorim, 540, 250; Laundos, 440, 220; Rates, 340, 160; Fontainhas, 300, 140; Gondifellos, 220, 90; Outiz, 120, 60.

Com tão importante reducção de preços é de esperar grande concorrencia à magnifica feira, onde todos os annos se realizam muitas operações commerciaes.

#### Em Montemór-o-Novo

A feira annual de Montemór-o-Novo marca como que o inicio da serie de feiras que por esse paiz fôra se realiza durante a estação calmosa, e ao mesmo tempo que vae na vanguarda é tambem uma das que offerecem bastante interesse, tanto pelo lado commercial como pelo pitoresco. Todos os annos ali affue grande multidão de visitantes nos dias da feira, 1 a 3 d'este mez, que ali vão, uns, tratar dos seus negocios, outros procurar uns momentos de distracção.

Este anno a concorrencia deve exceder a dos anteriores em vista de se realizar no dia 1 uma magnifica corrida de touros.

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste fazem serviço especial a preços reduzidos das suas principaes estações a Montemór e volta, e comboios especiaes nas madrugadas de 1 e 4, sendo os bilhetes validos para o regresso até o dia 5.

#### Em Garvão

Nos dias 10 a 12 deste mez effectua-se na villa de Garvão a feira annual, que é, por assim dizer, o mais importante motivo para a riquesa commercial dessa bonita povoação alemtejana.

A feira que é sempre muito concorrida, tem um caracter peculiar e para os apreciadores dos nossos costumes é deveras interessante.

A Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste faz serviço de bilhetes de ida e volta reduzidos nos dias da feira, e que são válidos para ida de 8 a 12 e volta até 14 inclusivé.

Os preços das principaes estações são os seguintes:

Lisboa-Terreiro do Paço, 2.<sup>a</sup> classe 4\$200 réis, 3.<sup>a</sup> classe 2\$700 réis; Setubal 3\$900, 2\$500; Beja 1\$200, 800; Cassevel 400, 250; Tunes 1\$500, 1\$000; Silves 1\$800, 1\$200; Portimão 2\$000, 1\$400; Loulé 1\$900, 1\$300; Faro 2\$200, 1\$500; Tavira 2\$700, 1\$800; Villa Real de Santo Antonio 3\$200, 2\$100.

#### Apeadeiro de El Collado

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal acaba de estabelecer o servico de grande velocidade para remessas de peso não superior a 50 kilogrammas no apeadeiro de El Collado, situado entre as estações de Martin del Rio e Santi-Spiritus, na linha de Salamanca a Ciudad-Rodrigo.

Em vista disso as estações dos Caminhos de ferro Portugueses vão passar a aceitar, tanto para expedição para aquelle apeadeiro, como para a entrega de remes-

sas delle procedentes, volumes que não excedam o peso de 50 kilos e que sejam expedidos ao abrigo das Tarifas Geraes e das especiaes combinadas S. F. n.<sup>o</sup> 1 e 2 de grande velocidade.

A distancia de applicação da fronteira de Villar Formoso a El Collado é de 60 kilometros.

#### Expedições para Cerro de la Plata

Segundo un Aviso ao Publico que os Caminhos de Ferro Portugueses acabam de publicar, as estações das suas linhas acceptam para expedição de Cerro de la Plata, que é uma dependencia da estação de Madrid-Atocha, da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante, remessas de vagões completos das mercadorias a seguir designadas, quando nas respectivas notas de expedição se indicar como destino Madrid-Atocha (Cerro de la Plata): Aguardente, alcool, areia, azeite de oliveira em pipas ou ódres, brita, cal, carvão mineral, cascalho, cimento, coke, ladrilhos, lenha, luzerna, madeira, palha, pedra para alvenaria, pedra para calcetamento, telha, terra refractaria e vegetal, tijolos e vinhos.

As remessas serão taxadas até Madrid-Delicias pelos preços das tarifas combinadas com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal, indo no restante percurso a taxar.



#### Passeios por Espanha

##### III

**A ida a Tanger.** — Viagem cara e vapor mau. — **A chegada.** — **O hotel, a cidade e os burros.** — **Tremvias de quatro pés.** — **Triste recordação histórica.**

Céu nublado, vento suave, mar pouco agitado; não ha duvida de tomar o vapor para a travessia a Tanger nem receio de que a viagem se torne incommoda.

Porque — os leitores habituados destas chronicas já conhecem a nossa maneira de pensar — viagem por mar só a comprehendemos por absoluta necessidade, ou então, quando por mero recreio, com tempo bom, sem ameaças de nos vermos aos tombos sobre a coberta, o que não consideramos divertimento.

O vapor balouça-se ao largo, onde o vamos tomar num pequeno vapor da agencia.

A passagem toma-se ou de vespera, na agencia, ou, à ultima hora na barraca que está no caes.

Preço: 1.<sup>a</sup> classe, 28 pesetas; 2.<sup>a</sup>, 21 pesetas. É a viagem mais cara que conhecemos. Cobrar 28 pesetas por umas simples 5 horas e meia de vapor, sem comida e num barco pouco commodo, equivalendo a 1\$000 réis por hora, corresponderia a pagar-se entre Lisboa e Madeira, 60\$000 a 70\$000 réis, enquanto que os bellos vapores da Mala Real, com todos os confortos, excellente e abundissima comida, só exigem 5 libras e meia, ou uns 25\$000 réis.

Da frota da Companhia Valenciana que é a que boje tem arrematado o servico do correio entre Cadiz, Tanger, Gibration e outros pontos da costa mediterranica, o «A. Lazaro», que nos levou, está ornamentado com certo luxo e conforto, preparado para uma projectada viagem do rei de Espanha a Marrocos. Tem acomodações para 48 passageiros de 1.<sup>a</sup> e 46 de 2.<sup>a</sup>. Já se vê que é um pequeno barco.

CAMINHOS DE FERRO

Buenos Aires, 1910: 4 Grands Prix

**WOLF**

MAGDEBURGO-BUCKAU

Representante: H. CHAVES & C.<sup>o</sup>

RUA AUREA, 232, 2.º — LISBOA

## I-FIXAS E LOCOMOVEIS

DE VAPOR SOBREQUECIDO

ribuidores de precisão, SEM VALVULAS

adas R. WOLF, de 10 a 800 cavallos

feiçãoada e mais económica

as às administrações dos caminhos de ferro de Portugal,  
Russia, Hollanda e França

al: 760.000 cavallos

## ABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

onstruídas inteiramente d'ago.—Perfeita circulação da agua.—  
elosíveis.—Económicas.

ta mais de 9.000.000 cavallos de força funcionando

imbem se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas  
áticas.—Aquecedores d'agua d'alimentação.—Purificadores  
a.—Chaminés de aço.—Transportadores para carvão.—Guin-  
s electricos.—Tubagens de todas as dimensões e para todas  
essões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: BABCOCK — LISBOA

## FRANCO-BELGE

### TERIAES DE CAMINHOS DE FERRO

000 de francos

e l'Opera, 18, PARIS

em RAISMES (França)

porto de Valenciennes (Norte de França)  
(La Louvière) BELGICA

DE FERRO E DE TRAMWAYS

agens, vagons para todas as vias

## Technique Industriel

— 8 — RUE NOUVELLE — PARIS

### ÉCRIVEZ-LUI

A tous ceux qui ont des ennuis ou qui veulent entreprendre un travail, *l'Institut technique du M. S. I.* offre ses conseils pratiques et sa documentation; il vous guidera par des Bibliographies, des Mémoires et des Conseils pratiques; il déposera vos Brevets; il vous aidera en vous donnant des Conseils juridiques, en vous tracant une méthode rationnelle d'organisation de votre usine ou de votre comptabilité.

(1) Spécimen gratuit 160 pages contre 0 fr. 40 en timbres du pays.

(2) *Le Foyer de la Documentation*, 90 pages luxe contre 0 fr. 50 en timbres du pays.



TINGE SEDA, LÃ, LINHO E AL-  
GODÃO, EM FIO OU EM TECIDOS,  
BEM COMO FATO FEITO OU DES-  
MANCHADO. ENCARREGA-SE DA  
REEXPEDIÇÃO PELO CAMINHO  
DE PESSOAS, CORREIO OU OUTRA  
QUALQUER VIA

## TINTURARIA

P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. DA ANNUNCIADA, 16 & 175-A, RUA DE S. BENTO, 175-A

OFFICINAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

LINPA PELO PROCESSO  
SIENSE FATO DE HOMEM  
TIDOS DE SEDA OU DE LÃ  
SEM SEREI DESMANGEL  
OS ARTIGOS DE LÃ LIER  
ESTE PROCESSO NÃO ES  
JEITOS A SEREM DEPOIS  
CADOS PELA TRAÇÃO

**Felten & Guilleaume Carlswerk Act. Ges.**  
Mülheim am Rhein

# Fios Conductores e Cabos

Representantes em Portugal:

Para o Sul: (Comprehendendo Coimbra e Beira Baixa) H. F. Cast — 160, Rua da Alfandega, 2.<sup>o</sup> — Lisboa

Para o Norte: F. Henrique von Hafe — Rua da Paz, 32 — Porto



Disponivel

Querão  
pedir  
de

Catalogo n.º 24-4

Lavabos  
Retretes  
Urinoes  
Banhos  
Banhos Regador

Inteiramente  
prontos para  
montagem  
em quartéis,  
fábricas, es-  
colas etc.

Julius Zintgraff

Colonia a. Rh.  
Allemanha  
Accetam-se agencias techniques

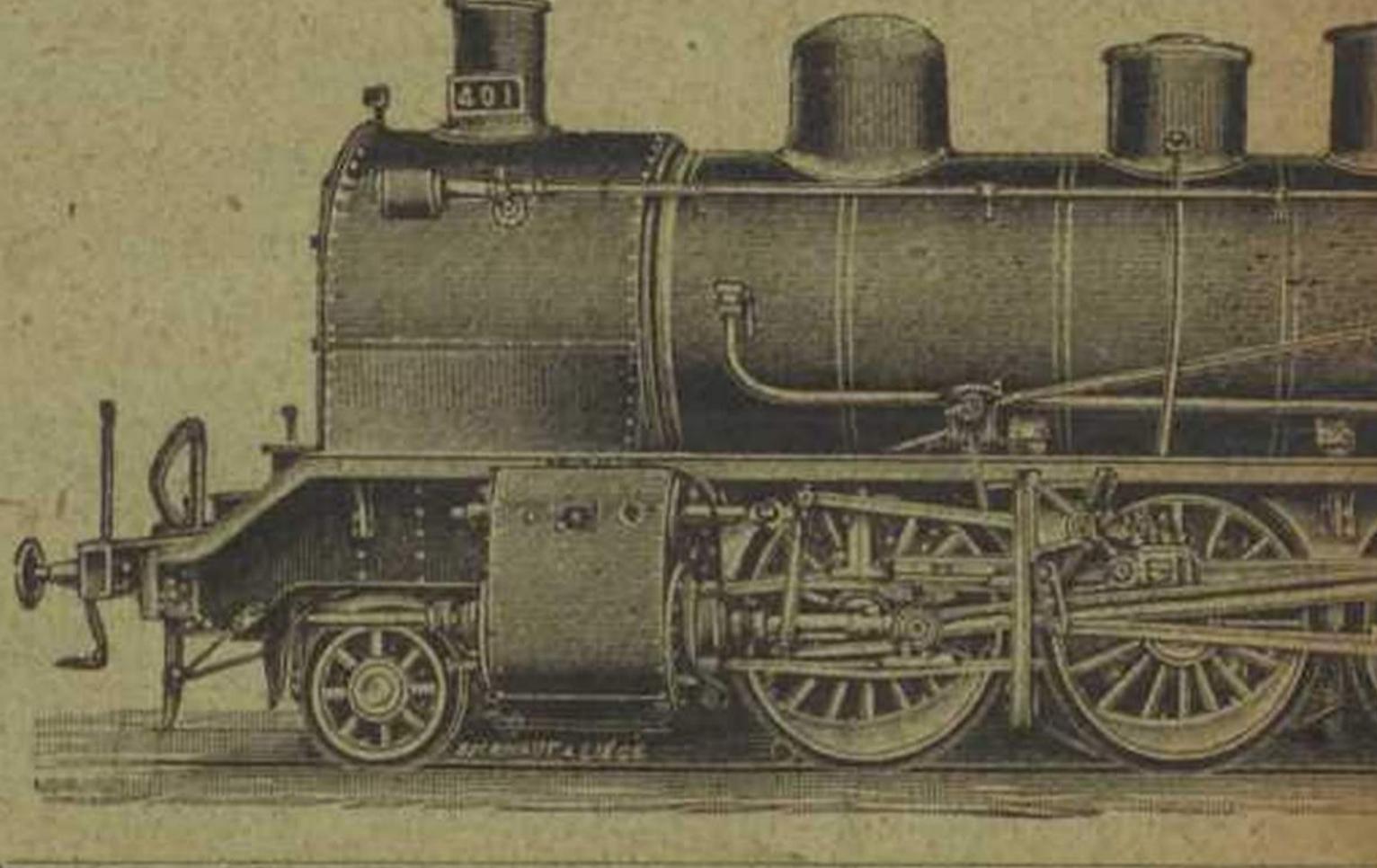




# SOCIÉTÉ ANONYME

LIÈGE

LOCOMOTIVAS para grandes linhas, para  
Locomotivas para servi



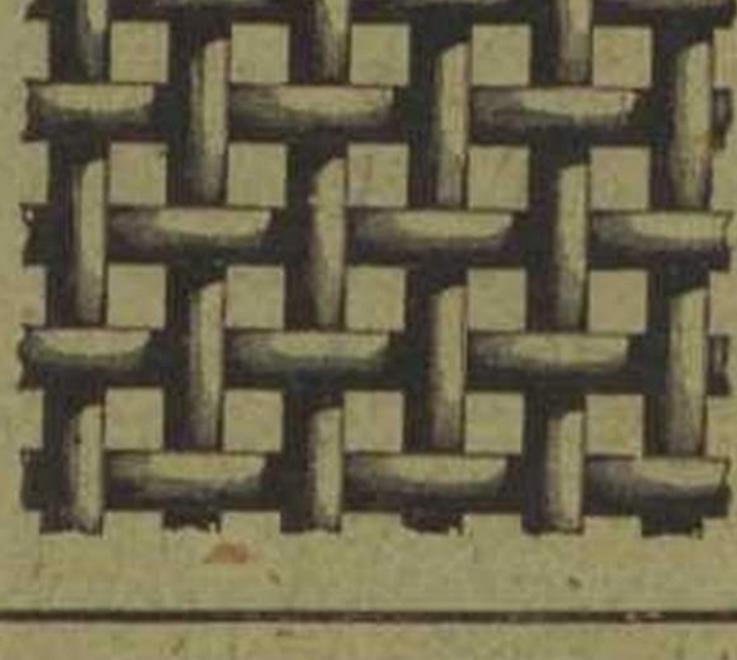
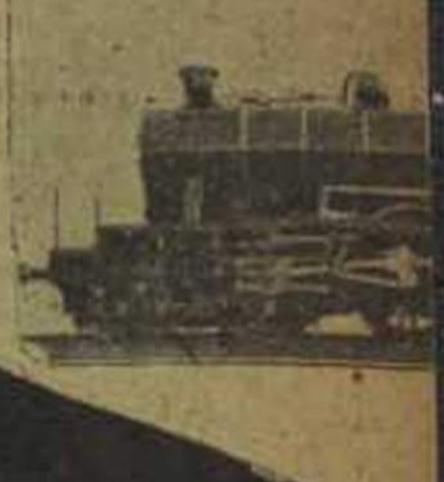
ATELIERS DE CONST R  
(SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION BOUFFIOULX)

Locomotivas

de todas as forças

Gruas de todos os

sistemas



# TECIDO

ESPECIAIS

## MINERAES

para todas as ap

# RIVIÈRE

CASA FUNDADA EM 1854

Rêdes de todas as el

Arames e artigos de arame, Cabos, Rêde, Crivos, Espinho a

Lampadas de segurança p

Representantes em

LISBOA : H. Vaultier, Rua Vaseo da

PORTO : Alvaro de Souza & Comp.,

Os outros, a julgar pelo «Vicente La Roda» em que regressámos, são uns chavecos sem comodidade nem grande aceio.

O almoço a bordo não é coisa de apetecer; e como, partindo ás 7 da manhã, se chega pela 1 hora, ao hotel, melhor é reservamo-nos para comer abi.

A travessia é agradável, indo-se sempre com terra à vista; quasi sempre a costa espanhola, desde a ponta de Cadiz até o cabo Trafalgar com o seu alto pharol, e desde meio caminho as montanhas marroquinas com o cabo Espartel; à esquerda desenha-se o estreito de Gibraltar cujo *penón* avistamos entre a bruma; até que a cidade branca nos apparece, com todos os seus caracteristicos da vida arabe; a Kasba lá no alto, as casas pequenas amalgamando as suas paredes caiadas entre as quaes se destacam algumas pintadas a azul; a longa muralha que cerca a povoação, a interminavel fileira de burros, seguindo ao longo da praia grande, e alguns cavalleiros galopando rápidos como... árabes, nos dois sentidos.

Um enxame de botes rodeia o vapor, guiados por barqueiros de traço mouro.

Para não ser explorado, o viajante tem que prevenir-se com certa prática de viagens e muita paciencia. Aquella aconselhou-o a fixar de antemão, o hotel em que vai alojar-se.

O *Bristol* é muito recommendavel. Casa aceiadissima, boa cosinha, quartos espaçosos, gerente amavel falando todas as linguas; bem collocado no centro do maior movimento da cidade.

Neste ponto não ha que temer o ruido da rua visto que não ha tremvias nem automoveis, e apenas ao alto da rua chegam furtivamente umas desconjuntadas diligencias que fazem o serviço dos arredores, uma vez por dia.

Mas voltemos ao barco: Fixado o hotel, convém entregar as malas e a direcção do desembarque ao corretor do hotel que é ainda assim, o meio de sermos... menos explorados.

O bote traz-nos á ponte onde ha que pagar 25 centimos, e em frente, á entrada da porta, espera-nos a alfandega, representada por dois respeitaveis marroquinos, de pernas crusadas e longo cachimbo, assentados sobre o seu estrado.

A um signal seu, abrimos uma maleta que logo mandam fechar, sem lhe tocarem. Estão, como se vê, muito civilizados aquelles aduaneiros, e é uma offensa que lhes fazemos quando, queixando-nos das nossas alfandegas, as compararmos ás de Marrocos.

A cidade compõe-se de ruas irregulares, estreitissimas —algumas de pouco mais de metro de largura—em que se entremeiam as velhas casas árabes com as construções europeias, algumas mesmo de certa elegancia, estranguladas, constrangidas entre aquella multidão de pequenas habitações indígenas.

Nas ruas uma multidão em continuo movimento, de gente de todas as castas, falando todos os idiomas, vestindo todos os traços, num cosmopolitismo de que Tanger é centro conhecido.

Para quem não tenha visto, como nós, (e aqui o descrevemos) os grandes *Suks* ou *Zoks* de Tunis, aquelles microscópicos estabelecimentos mouros, em que o vendedor vive agachado entre as fazendas que vende, junto da porta; aquelles tecidos de cores berrantes—o laranja, o azul claro e sobretudo o rosa, brilhante como não se encontra na Europa—aqueles montes de tapetes de Rabat, de manufacturas de couro vermelho bordado a ouropel; de objectos de latão gravado; o mercado das carnes com as suas sujidades caracteristicas; as instalações pobres e sujas dos judeus, em que se vendem ferros e toda a casta de objectos velhos, poeirentos, quebrados, devem produzir uma impressão muito duradoura.

As mulheres andam todas envoltas em *bornós* brancos,

tapando a cara para não serem vistas pelos homens. E nisso bem fazem porque são, em geral, feias.

Nas mesquitas não entram europeus.

Vista a cidade, que se percorre toda em duas horas; visitada a *Kasba* ou cidadella moura na qual um ciceroni nos mostra o tribunal, a cadeia e a antiga casa da Moeda, onde parece nunca ter havido sindicacias, o que não impede que—também por lá—houvesse traficacias, e tanto que hoje nem as machinas existem... o desejo nos vem de um passeio mais largo, aos arredores, ao cabo Spartel, ou, pelo menos, até a nova vivenda de Abdul Aziz, a quem não sabemos hoje se devemos chamar o antigo sultão se o novo, porque no actual momento ninguem sabe qual dos dois sultões ficará, ou se ficará um outro.

Mas a dificuldade é o veículo que nos leve.

Não ha tremvia, não ha diligencias, não ha trens, porque, dizem, não ha ruas por onde elles possam passar. Veremos se, em breve, talvez, a influencia francesa não faz alli instalar uma rede de tremvias que, desde o Mercado Pequeno (à porta do hotel Bristol) alcançaria com pequena dificuldade a porta da Barra de onde teria caminho desafogado tanto para o norte como para o sul ou para leste pela nova estrada que estão abrindo.

Temos, pois, que nos servir do cavallo ou do burro, que são os *carros electricos* lá da terra, andando muito mais de vagar, mas causando muito menos desastres. Que, diga-se em verdade, não é à falta de encontrões que levamos quando andamos a pé por aquellas ruas, onde homens e burros nos empurram continuamente com uma semcerimonia arabe.

Os arredores são bonitos e os panoramas que se disfrutam do alto da montanha muito apreciaveis. O caminho «del monte», onde reside o nosso ministro (que recebe muito carinhosamente os seus compatriotas que ali vão cumprimental-o), é também muito pittoresco.

Eis finalmente o que se vê nessa joia outrora portuguesa, que a incompetencia de um rei e a estulta perfidia de uma rainha engastaram, com outras de ainda mais subido valor, (como Bombaim) na coroa de noivado da infanta D. Catharina, pelo ominoso tratado de 23 de junho de 1661, assignado em White Hall.

## Os «fiacres» de Paris

Hoje, que as relações internacionaes se tornaram rápidas e economicas, poucos portugueses dos medianamente remediados desconhecem Paris; teem, portanto, muitissimos dos nossos compatriotas aproveitado o «fiacre» como meio de transporte.

Alguns, mais investigadores, em vão teem procurado encontrar a origem da denominação daquelles veículos.

Com efeito, essa origem é pouco conhecida e, sem alardes de erudição, vamos ter o prazer de satisfazer essa curiosidade dos investigadores.

Nos tempos da menoridade de Luiz XIV, —*Luiz, o Grande*, como o denomina a Historia, o *Rei Sol*, como elle proprio se denominou — sendo ministro o Grande Cardeal, um individuo chamado Sauvage teve a ideia de montar em Paris uma industria até então desconhecida: a de alugar carruagens aos dias e às horas.

Estabeleceu-se na rua Saint-Martin, no velho bairro do Templo, rua onde actualmente se elevam o Conservatoire des Arts et Métiers, e o theatro Gaité.

O vasto edificio em que foram installadas as cocheiras, cavallariças e escriptorio, era um antigo palacio em cuja fachada se ostentava, como era então de uso e entre nós se vê ainda em antigas edificações, um retabulo, representando um santo.

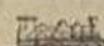
O santo era São Fiacre.

O nome do santo passou ao estabelecimento. Quando alguém queria referir-se ás carroagens de aluguer dizia:

um São Fiacre. Com o andar dos tempos, o principio da tendência para o menor esforço cortou o São e deixou apenas o Fiacre.

Hoje os parisienses e os estrangeiros que vão a Paris já não empregam vulgarmente o termo «fiacre», senão rarissimas vezes; o trem de praça que os leva através da vasta Babylonia moderna, a cidade do luxo e do prazer, passou a ter outro nome, devido ao apparelho de contagem do percurso: chama-se «o taxi».

O São Fiacre já perdeu a nomeada; apenas conserva a memorial-o a pequena rua no Boulevard Poissonnière.



## AS TARIFAS DAS LINHAS MOSCOVITAS

Os maus resultados produzidos pela ultima alteração das tarifas para passageiros levaram o Governo russo a restabelecer a tarifa de julho de 1908.

Ao contrario do que se esperava, a ultima tarifa provocou a descida do numero de passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, para a 3.<sup>a</sup>.

O numero dos passageiros das duas primeiras classes, que até então tinha aumentado de anno para anno desceu, aumentando o dos passageiros das duas outras, mas sem que este aumento compensasse a falta de receita causada pela diminuição de passageiros da primeira e segunda classe.

Entrando novamente em vigor a tarifa de 1908, os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe que custavam o triplo dos de 3.<sup>a</sup>, e os de 2.<sup>a</sup> que custavam um e trez quatros mais de que os de 3.<sup>a</sup>, passam a custar, respectivamente, duas vezes e meia, e vez e meia mais do que os de 3.<sup>a</sup>.

Nos comboios expressos e directos as sobretaxas são 60 %, para as duas classes, do preço da 3.<sup>a</sup>.

A tarifa é applicável a todas as linhas excepto ás da Siberia.

A maneira do que se dá em quasi todas as rôdes europeias, o Governo criou nas suas linhas, provisoriamente, e só durante o verão, bilhetes kilometricos para viagens circulatorias em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe.

Cada viagem comprehende um percurso de mil kilometros, aproximadamente, e cada coupon com distancia de cem kilometros á rasão de 1\$335 réis por coupon para a 1.<sup>a</sup> classe, e de 800 réis para a 2.<sup>a</sup>.

Cada bilhete dá direito ao transporte de dezeseis kilos de bagagem.



## O MARTYROLOGIO DA AVIAÇÃO

Dos desportos modernos nenhum ha que em tão pouco tempo tenha produzido tão largo numero de victimas.

Na opinião de um dos mais celebres aviadores, tamanho numero de desastres é devido apenas á imprudencia dos pilotos.

Leblanc, o aviador a que nos referimos, fez uma lista dos accidentes de que resultou a morte nestes ultimos trez annos, e que a seguir publicamos.

A auctoridade incontestavel de Leblanc no assunto é garantia da sua verdade.

Em 17 de setembro de 1908, Tenente Selfridge; em 7 de setembro de 1909, Lefebvre; em 22 de setembro de 1909, Enca Rossi; em 22 de setembro de 1909, Capitão Ferber; em 6 de dezembro de 1909, Fernandez; em 4 de janeiro de 1910, Delagrange; em 2 de abril de 1910, Leblon; em 13 de maio de 1910, Hauvette-Michelín; em 18 de junho de 1910, T. Robl; em 3 de julho de 1910, Wachter; em 10 de julho de 1910, Dan. Kinet; em 12 de julho de 1910, Rolls; em 3 de agosto de 1910, Nic. Kinet; em 25 de agosto de 1910, Vivaldi Pasquo; em 27 de agosto de 1910, Van Maadsyck; em 25 de setembro de 1910, Poillot; em 27 de setembro de 1910, Chavez; em 29 de

setembro de 1910, Plochman; em 4 de outubro de 1910, Haas; em 8 de outubro de 1910, Capitão Maziewitch; em 23 de outubro de 1910, Capitão Madiot; em 25 de outubro de 1910, Tenente Mente; em 26 de outubro de 1910, F. Blanchard; em 27 de outubro de 1910, Tenente Saglietti; em 17 de novembro de 1910, R. Johnstone; em 3 de dezembro de 1910, Tenente Cammarata; em 3 de dezembro de 1910, Castellani; em 22 de dezembro de 1910, Cecil Grace; em 26 de dezembro de 1910, Picollo; em 28 de dezembro de 1910, Lafont; em 28 de dezembro de 1910, de Pola; em 30 de dezembro de 1910, Tenente de Caumont; em 31 de dezembro de 1910, J. Moisant; em 31 de dezembro de 1910, Hoxey; em 9 de janeiro de 1911, Rusyan; em 6 de fevereiro de 1911, Tenente Stein; em 8 de fevereiro de 1911, Jules Noël; em 8 de fevereiro de 1911, de La Torre.



## A RÊDE DA «CENTRAL CORDOBA»

E esta, sem duvida, uma das principaes rôdes ferroviarias da Argentina. Foi o primeiro caminho de ferro de via estreita, de um metro, construido no territorio argentino.

Foi aberta a linha ao publico, sob o titulo de «Cordoba a Tucuman», em secções successivas, à maneira que avançava a construcção, sendo solemnemente inaugurada em toda a sua extensão em 1876.

A extensa rôde da Central Cordoba abarca trez secções e duas linhas directas:

A primeira secção, que é a principal, tem o seguinte percurso: Cordoba a Tucuman, 545 kilometros; ramal de Recreo a Chumbicha, 176 kilometros; ramal de Frias a Estero, 162 kilometros; ramal de rio Caballos, 25 kilometros.

A segunda secção, entre Cordoba e San Francisco, mede 210 kilometros.

A terceira secção compõe-se da linha de Lamadrid a Tucuman, 145 kilometros; ramal de Concepcion a Medianas, 11 kilometros; ramal de Aberdi a La Cocha, 22 kilometros; e ramal de Muñecas, 16 kilometros.

Uma das linhas directas é a de Rosario a Buenos Ayres, medindo trezentos e cinco kilometros; a outra é a de Cordoba a Rosario.

Explora tambem esta Companhia a linha de S. Francisco a Rafaela, 66 kilometros; um ramal para Rafaela, 56 kilometros; e outro entre Coronel Fraga e Pueblo Ma-reio, 16 kilometros.

A extensão total da rôde da Central é, pois, de 1979 kilometros.

Para uma rôde de tal importancia, tornava-se indispensavel uma estação central condigna.

Assim, a Companhia vae proceder á construcção de uma estação magnifica e luxuosa, em Buenos Ayres, cujo corpo principal medirá cento e quarenta metros de extensão, para o que se está já procedendo a importantes remoções de terras para conquistar terrenos ao rio.



## A LINHA DE SAINT JEAN D'ANGÉLY A SAINTES

Esta nova linha francesa, de dupla via, mede vinte e cinco kilometros de extensão.

No traçado, todas as curvas são de grande raio, e as rampas não ultrapassam o limite de 10 m/m por metro.

A sua construcção exigiu importantes trabalhos, tanto em aterros como em obras de arte, devendo citar-se entre estas os viaductos de Bautonne, de Thonne, de Feotcouverte e de Chaumet, e o tunnel de Jérusalem, proximo de Saintes.

O fim principal desta linha é substituir, na de Paris Montparnasse a Bordeus, a actual secção duma só via entre Saint Jean d'Angély a Taillebourg, que está construida em condições que muito deixam a desejar.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.** — Assembléa Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas. — Nos termos dos Artº 31º e 39º dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alyará de 30 de Novembro de 1894, são convocados os Srs. Accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede social, em Assembléa Geral Ordinaria, no dia 31 de Maio proximo futuro, ao meio dia.

### Ordem do Dia

1.º Apresentação das contas respectivas ao Exercicio de 1910, do Relatorio annual do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º Quaesquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Artº. 38º dos Estatutos.

3.º Eleição de um Vogal do Conselho de Administração, nos termos do Artº. 13 dos mesmos Estatutos, podendo ser reeleito, segundo o referido Artº., o Administrador que completa o seu periodo de exercicio.

4.º Eleição de dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Artº. 24º dos ditos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o citado Artº, os vogaes que completam o mesmo periodo.

5.º Eleição do Presidente e Vice-Presidente da Meza da Assembléa Geral, que tem de funcionar nos annos de 1912 a 1914 inclusivé, segundo o Artº. 35º dos Estatutos.

Esta Assembléa, segundo os preceitos do Artº. 28º dos mesmos Estatutos, compõr-se-ha dos Srs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Acções da Companhia.

Para poder tomar parte na Assembléa devem as Accções nominativas ter sido averbadas até ao dia 1 de Maio proximo futuro inclusivé, e as Accções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 16 do mesmo mez:

*Em Lisboa*: na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Acores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais;

*No Porto*: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto.

*Em Paris*: nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris te des Pays-Bas;

*Em Londres*: nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & Cº.

*Em Berlim e Francfort*: nas Caixas do Bank für Handel und Industrie.

Os bilhetes de admissão á Assembléa serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Accções ao portador.

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar, nos termos dos Artº. 32º, 33º, 36º, 37º e 39º dos Estatutos.

**Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.** — Foi convocada a assembléa geral ordinaria desta Companhia para o dia 14 de maio p. f., pelas 3 horas da tarde, na rua dos Retrozeiros, 113, 1.º, a fin de discutir e votar o relatorio e contas da gerencia de 1910 e proceder á eleição dos vogaes efectivos e suplentes do conselho fiscal.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de abril de 1911.

Não se publicaram, durante a quisena, providencias algumas notaveis pelo ministerio das Finanças. Temos só, pois, que nos ocupar do projecto de nova Moeda que o sr. Carlos Serzedello, antigo chefe do laboratorio da Casa da Moeda, apresentou ao governo e fez publicar em pequenos projectos, um dos quaes temos presente.

O sr. Serzedello estabelece como base o escudo, valendo 5 luços, ou 10 tostões e cada um destes dividido em 100 centavos.

Propriamente, a base fica sendo o tostão, e por ella se calcula as grandes verbas. Quinhentos quarenta e tres mil réis actuaes chamar-se-hão cinco mil quatrocentos e trinta tostões ou quinhento: quarenta e tres escudos. Dos luços ninguem fará caso.

Ficamos, assim, melhor, incomparavelmente melhor do que hoje, mas ainda com a moeda-base reduzida a metade da base da

união latina. Teremos que multiplicar por dois para reduzir francos, liras, etc., a tostões.

Partindo do aphorismo de Leibnitz *Natura non facit saltus*, a theoria do sr. Serzedello agrada-nos porque é a transição entre o que temos e o que devíamos ter, e se o titulo da nossa prata fica equiparado ao da união latina, e o luzo terá igual peso e valor ao franco, facilmente teremos a admissão reciproca de francos e lusos, aqui como nos outros paizes.

A moeda de 1000 c., ou Escudo, é a nova unidade usual das moedas de ouro, tem o toque de 900 mill. adoptado por quasi todas as nações do mundo e o mesmo peso 1.6129 g. que a moeda de 5 francos na União latina; por consequencia o mesmo valor.

Também nos agrada a ideia de fazer as moedas de níquel fundidas, o que é meio pratico de evitar a sua confusão com as moedas de prata.

As accções da Companhia dos Caminhos de Ferro firmaram-se nos arredores de 725000 réis e a continua procura promette fazelhas subir.

A respeito deste papel diz a pena autorizada de mr. Kergall, presidente do comité de Paris, na sua *Revue Economique et Financière*:

"Se a alta das obrigações dos caminhos de ferro portugueses foi uma surpresa, não, com certeza para os leitores da «Revue» aos quaes vimos dizendo ha quatro mezes, e repetimos ainda ha oito dias, que a baixa destes títulos não tinha razão de ser; que a paz publica não é turvada em Portugal, que a situação da Companhia continua sendo progressiva sob todos os pontos de vista, que as receitas em 1910 permitem não sómente manter-se o pagamento de 12,50 francos por coupon, mas talvez o coupon por inteiro. E de resto o pagamento por inteiro que se dá como explicação e como razão de ser da situação actual. A notícia é prematura, no sentido de que o conselho nada estabeleceu a este respeito. Mas, se devido a eventualidade, não se realizar completamente as cotações actuaes não seriam menos justificadas tanto pela situação presente da empresa como pelas perspectivas do futuro. As cotações eram injustamente depreciadas e retomam o seu nível logico e natural".

O Sr. Victorino Vaz, presidente do conselho da administração foi a Paris conferenciar com o comité francez sobre as propostas com que será encerrado o relatorio para a assembléa geral que já está anunciada para 31 de Maio; as afirmações do presidente de aquelle comité dão certas esperanças de que obrigatarios e accionistas terão uma agradável notícia—tal seria a da integralização do coupon do 2.º grau.

Realizou-se no dia 27 a assembléa geral da infeliz sociedade Bairro Europa, aprovando o relatorio e contas que se cifravam em bem pouco:

A direcção, por mais que fizesse, durante o anno, como nos oito anteriores, para conseguir que a camara municipal aprovasse o projecto deste bairro, que seria um importante melhoramento para a capital, nunca o conseguiu até ha ponco, e essa aprovação que lhe foi dada agora impõe tales condições que se torna absolutamente inaceitável.

Assim o entendem a assembléa, pronunciando-se por que o único caminho a seguir é desistir da construção do bairro e vender o terreno em talhões para exploração agricola.

Mais lhe vale isso, porque salva o dinheiro que deu pelos terrenos e um pequeno juro dos nove annos que o tem tido sem render, do que emprehender a construção de toda uma rede de bons 5 kilometros de arruamentos, para os entregar à camara e ainda ter que lhe pagar a conservação reputada num capital de cerca de 200 contos.

Afinal, é a cidade que perde um grande beneficio. Mas que se queixe das vereações passadas e presentes.

E as futuras serão a mesma coisa, estejam certos.

A junta fez no dia 27 o concurso para fornecimento de 25.000 libras em cambias, destinadas ao coupon externo de julho, sendo adquiridas 5:000 a 4.5940 cada uma e 20:000 a 4.5941. No dia 4 de maio efectuar-se-ha igual concurso.

O Banco Nacional Ultramarino chama a nossa atenção para o seu serviço de cartas de crédito circulatorias, tão úteis aos viajantes.

Por experiência própria conhecemos a utilidade deste sistema de crédito em viagem — de que não achamos nenhum outro melhor — e como as cartas circulatorias do Ultramarino são vantajosas para o excursionista.

Em França, a combinação é feita com o Comptoir National d'Escompte, que tem agências em todas as povoações; e como este está em relações com os principaes bancos estrangeiros, o viajante tem crédito em quasi todas as terras do mundo, com a apresentação da sua carta circular.

A commodidade deste sistema é incomparável pela facilidade de se obter os fundos necessarios justamente no ponto em que se deseja.

Como o banco se encarrega também da cobrança de coupons cheques, juros, dividendos, etc., creditando o seu importe na conta do viajante, este pode não ter necessidade de depositar fundos para haver a sua carta de crédito, quando tenha coupons dividendos ou outros créditos a haver enquanto anda em viagem.

Os cambios tiveram um leve aumento como se vê no quadro que publicamos.

A libra comprou-se a 4\$910 e vendeu-se a 4\$950.

O Rio-Londres ficou a 16 1/16, o que corresponde a 14.769 réis por libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE ABRIL		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 5/8	48 1/2	48 1/2	48 3/8
" 90 d/v .....	49 3/16	—	48 7/8	—
Paris cheque .....	584	587	586	589
Berlim "	241	242	241 1/2	242 1/2
Amsterdam cheque .....	408	410	409	411
Madrid cheque .....	895	905	900	910

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

## ABRIL

Bolsas e títulos	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	—	—
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	—	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% essentamento	38,70	38,70	38,65	38,65	38,65	38,65	38,60	38,60	38,60	—	—	38,46	—	—	—
Dívida Interna 3% coupon	—	38,65	38,65	38,60	38,60	38,60	38,60	—	—	38,60	—	38,50	38,40	—	—
" 4% 1888, c/premios	21.200	—	21.200	—	—	—	—	—	—	21.100	—	21.100	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	—	253.700	—	253.700	—	253.700	—	253.700	—	253.600	253.500	—	—	—
" 4% 1890	—	—	454.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 1/2% 1905 c/premios	9.000	9.000	9.000	—	9.000	9.000	9.000	8.900	8.900	8.900	8.850	—	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	79.000	79.100	—	79.100	79.000	—	—	80.000	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	79.000	79.100	—	79.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	65.600	65.500	65.500	65.400	65.400	65.300	65.350	65.300	65.400	65.400	65.400	65.400	65.400	—	—
" 3% 2.ª serie	63.800	—	64.000	—	63.800	63.800	—	—	—	—	—	63.800	63.800	—	—
" 3% 3.ª serie	66.600	66.500	66.700	66.600	66.500	66.600	66.500	66.600	66.600	66.600	66.700	66.700	66.700	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal	153.800	—	—	—	153.000	—	—	153.000	153.000	153.000	153.500	153.700	154.000	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	125.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124.000	—	—
Nacional Ultramarino	—	93.000	—	93.000	92.900	—	92.900	92.900	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	98.200	a98.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	72.500	—	—	—	—	—	—	—	—	71.500	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.500	59.500	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	58.500	58.500	58.500	58.000	—	58.500	58.200	58.200	58.200	58.200	58.200	58.200	58.000	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	87.000	—	86.900	—	86.900	—	86.900	—	86.900	—	86.800	86.600	86.600	66.500	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	55.000	55.000	—	55.000	54.800	—	—	—	54.600	54.600	55.000	54.900	54.950	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	17.000	—	—	16.800	—	—	—	—	—	—	—	—	16.600	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	62.000	—	61.800	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	83.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%	—	70.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70.200	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie	—	66,25	66,30	66,15	66,05	—	66,25	66,50	66,40	66,57	66,45	—	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port.	—	372	379	—	—	372	375	—	—	—	369	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	40	40,50	—	41,25	41	40,25	—	41,25	40	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	432	432,50	432	430,50	432,50	432	432,50	433	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	264	—	262,50	—	261	264	263	261,60	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	—	339	338	338	338	339	338	338	338	337	337	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	284	281	283	283	—	283	284	283	283	283	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	305,75	301,50	302,50	306,50	304,50	305	305	305	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	158,50	158,50	157,25	157	156,25	157	158,50	158	158	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez	—	66	66,15	66,15	66	66	66	66	66	66	66	66	66	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa	—	86,50	87,50	—	—	—	—	87,30	86,60	—	87,40	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS T
--------	------------------------------	-------------

# AUTOMOBILISMO

## Portugal — A greve dos chauffeurs

Annuncia-se que amanhã, 2, não haverá automoveis em Lisboa.

Apesar de entusiastas por este genero de locomoção, sentimos um certo prazer de descansar um dia do perigo em que andamos pelas ruas, visto que essas machinas até já perseguem os incautos viandantes sobre os passeios, para os matarem, aos pares, como ha dias na rua da Palma.

A greve tem origem nas providencias que o sr. governador civil entendeu dever adoptar para evitar a continuaçao de desastres diarios.

Contra essas providencias que são a bem do publico que não anda de carrinho e tem o direito de não ser trucidado, revoltam-se os *chauffeurs*. Querem andar a correr, querem fazer-se acompanhar, no assento deanteiro, por qualquer amigo.

Não nos chega o espaço, limitados como estamos nessa secção pelas exigencias da paginação invariavel do journal, para dizer o que se nos offerece sobre o assunto.

Limitamo-nos, pois, a louvar simplesmente o regulamento e a desejar que, emfim, se pense a sério na necessidade que ha numa cidade com ruas tão estreitas como as de Lisboa, de adoptar providencias rigorosas que evitem desastres continuos.

Ha poucos dias duas colisões se deram aqui em pleno Chiado, ao voltar para a Rua do Alecrim e para a do Carmo.

Ha muito que ali deviam existir taboetas, salientes dos cunhaes—como se faz em toda a parte—dizendo «vehiculos a passo». Bem largos são alguns crusamentos de ruas em Paris e lá estão esses letreiros.

A permissao de subida e descida de automoveis pelas ruas do Carmo e Almada vae necessitar ser regulada, sendo só permitida a subida por aquella e a descida por esta. O mesmo succede nas ruas Aurea e Augusta, que só permitem espaço para a circulação num só sentido.

Além disso, as curvas apertadas, como succede no Chiado, não se deviam passar sem previo aviso de trompa.

E, a propósito desta, bom seria que, assim como se acabou com as sirenas, se prohibisse tambem as gaitinhas de varios sons, que serão muito galantes, mas incomodam os ouvidos e não dão bem a noção da approximação dum «auto», como as trompas caracteristicas.

Tambem ha que providenciar sobre a descarga de vapor em plena cidade; mas não pôde ser tudo duma vez.

A greve não tem razão de ser. Se os «autos» querem liberdade, o publico, a quem a cidade pertence, tambem a quer e a ella tem direito, sem ter que ver a morte ou o atropelamento a cada passo.

## Espanha

Foi pedida a respectiva licença para estabelecer um serviço regular de automoveis entre Barcelona e Bubi, utilisando a estrada de Gracia a Mareresa.

## França

O imposto sobre automoveis, que era de cinco francos por cavallo vapor indicado nas experiencias do fabricante, no maximo, passou a incidir apenas sobre o numero de cavallos da sua força real.

Vae fundar-se em Lyon um club de automobilismo com a designação de Auto Club de Lyon.

## Inglaterra

Foi, ha dias inaugurado em Londres um club automobilista, o mais luxuoso da Europa.

A installação custou 300.000 libras, ou sejam 1:350 contos da nossa moeda.

Conta mais de seis mil socios.

## Estados Unidos

Os ultimos accumuladores do celebre inventor americano Edison teem dado, na pratica, os melhores resultados.

São economicos, de grande duração, leves, de pequeno volume, facilmente manejaveis, e superiores a todos os accumuladores até hoje conhecidos.

Desde 1 de janeiro deste anno, a fabrica que explora o privilegio tem produzido duas mil baterias para carros. Como, porém, as encomendas recebidas são superiores à capacidade productiva da fabrica, estão sendo installados, com a maxima rapidez, os mecanismos necessarios para a producção diaria de seiscentos elementos, devendo dentro de pouco tempo ser a producção elevada a mil elementos, diariamente.

Este desenvolvimento indica claramente os bons serviços devidos ao novo accumulador.

A maior parte dos carros para passeio estão sendo construidos de maneira a receberem a installação do accumulador Edison.



## AS RODAS DE BORRACHA

*O ceci tuera cela* de Victor Hugo applica-se actualmente a todas as industrias.

As innovações celebradas de hoje passam a ser velharias inuteis amanhã, para serem, por sua vez, postas de parte no dia immediato.

Assim vae succeder com as rodas de borracha, que durante alguns annos deram um cunho de opalencia ás equipagens luxuosas que calcavam as avenidas consagradas pela moda, das grandes capitais.

Um curtidor de Londres descobriu o succedaneo da borracha nas rodas dos vehiculos de luxo; é a pelle de porco.

Experiencias feitas durante dezoito mezes nas ruas de Londres provaram que a pelle de porco sujeita a um determinado tratamento era immensamente superior á borracha, nas rodas das carruagens.

A pelle de porco não retém a lama, não é prejudicada pela passagem sobre os carris dos tremvias, não fende com o uso e resiste de maneira extraordinaria ao attrito de rolagem.



## CONCURSO DE ESTAÇÕES FLORIDAS

O «Touring Club de France» instituiu um concurso original no anno passado, e que vae repetir-se no anno corrente.

Os premios serão conferidos ás estações de linha ferrea das rôdes francesas que melhores decorações florais ou arbustivas apresentem durante a primavera.

E' esta uma ideia que devia ser aproveitada em Portugal, cujo clima é tão favoravel á flora de todas as zonas.



## FREIO DE AREIA

Na Belgica teem sido feitas experiencias com um freio de areia, nos tremvias, com o fim de evitar accidentes. Este freio faz suspender instantaneamente a marcha do vehiculo, espalhando a areia sobre os carris.

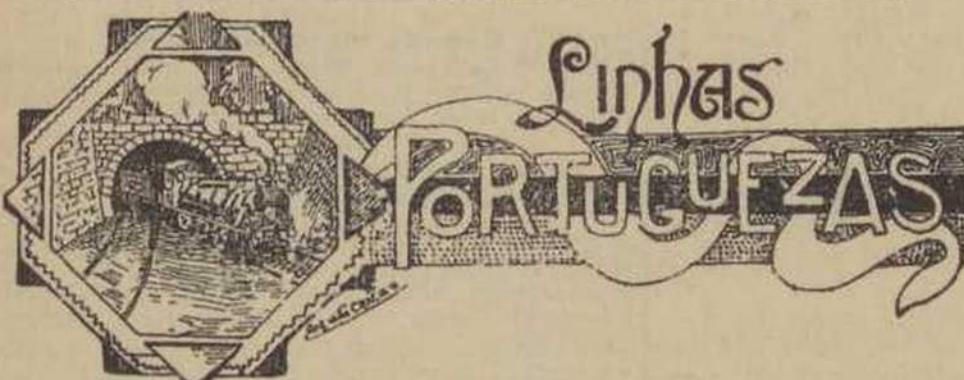
Em frente de cada roda ha um deposito de areia. Ao alcance das mãos do guarda-freio está uma alavanca que, movida, faz descer os depositos e as rodas, cravando-se na areia, o vehiculo pára instantaneamente.

Um movimento inverso da alavanca repõe as caixas no logar primitivo.

Alem de impedir os desastres pela paragem subita do carro, servem estes depositos para espalhar a areia sobre os carris para favorecer a marcha quando estes se encontram molhados.

As experiencias feitas com um vehiculo marchando com a velocidade de quinze kilometros à hora, mostraram que a paragem se faz no espaço de cem metros.

Era bem bom que por cá se fizesse a experencia desse freio e no caso de dar bons resultados, ser imediatamente applicado aos nossos carros electricos, que são origem constante de desastres.



**Caminhos de ferro Portugueses.** — Foi experimentada mais uma das novas locomotivas de grande velocidade, da serie 350, tendo dado as experiencias satisfactorios resultados.

Para garantir a segurança no cruzamento dos comboios, sem necessidade de manobras, vão ser prolongadas as vias das estações de Caxaria, Mealhada, Mogofores, Estarreja, Cacem e Verride.

Em virtude do aumento importante do tráfego de mercadorias, vão ser alargadas varias estações das linhas do Norte e Leste.

**Valle do Sado.** — Devem começar ainda esta semana os trabalhos de construção desta linha, sendo iniciados em varios pontos simultaneamente.

São dirigidos pelo engenheiro sr. Arthur Mendes.

**Valle do Vouga.** — Foi submetida á aprovação do Governo a garantia de juro desta linha, relativa ao primeiro semestre de 1910-1911, na importancia de 9:284\$000 réis.

**As campainhas.** — Vae acabar nas linhas da Companhia Portuguesa o uso de campainha para signaes da partida dos comboios, limitando-se estes ao toque de pequena trombeta, como se usa em França.

Na Alemanha só se usa um pequeno silvo da locomotiva, e nos Estados Unidos nem isso: o conductor ao pé do comboio, pronuncia, em voz não muito alta o «all aboard» e quem não o ouvio que fique à espera doutro comboio.

**Alto Minho.** — Uma comissão de representantes de Arcos-de-Val-de-Vez procurou o snr. ministro do Fomento, para instar pela construção desta linha, sendo informado de que o snr. Brito Camacho já estudou o assunto e brevemente irá ali interir-se pessoalmente da questão.

Também o snr. Canha, socio da firma Canha & Formigal, concessionaria das referidas linhas, procurou o snr. Brito Camacho para o mesmo fim.

**Mondego e Gouveia.** — A Companhia do Caminho de Ferro do Mondego insistiu junto do Governo pela conclusão da linha de Louzã a Arganil, pedindo também para ser ouvida ácerca de qualquer deliberação sobre a projectada linha do Entroncamento a Gouveia.

**Arganil a Vizeu.** — Foi presente ao ministro do fomento uma representação dos habitantes do concelho de Oliveira do Hospital, para que se proceda o mais brevemente possível á construção desta linha.

**Carregado a Peniche.** — As camaras municipaes de Alemquer, Cadaval, Obidos e Peniche representaram ao ministro do fomento para mandar proceder aos estudos da construção desta linha.

**Villa Nova de Gaya a Sobrado de Paiva.** — Alguns habitantes do distrito de Aveiro pediram ao Governo para que nesta linha seja adoptada a tração electrica.

**Estremoz a Castello de Vide.** — Foi pedido ao Governo, pelo distrito de Portalegre, para que se proceda com a maior brevidade á construção desta linha.



### Espanha

Constituiu-se uma companhia com o fim de construir a linha de Bequena a Baeza e Valdepeñas.

Foram sujeitos á aprovação das estações competentes os projectos das linhas estratégicas de Burgos a Santander, e de Calatayud a Burgos, por Soria.

### Turquia

Foram outorgadas as concessões para a construção da linha de Heliópolis a Bagdad, 600 kilometros; e de um ramal de Osmanié a Alexandretta, 70 kilometros.

### Estados Unidos

As administrações dos caminhos de ferro de Oregon e Washington decidiram substituir definitivamente o emprego da hulha pelo do petroleo.

Para esse efeito estão sendo modificadas as locomotivas antigas.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

##### Fornecimento de carga e descarga de balastro a extrahir da ribeira de Garvão

No dia 15 de Maio de 1911 pelas 12 horas do dia, na Secretaria da 4.ª Secção de Via e Obras, em Beja, perante o respectivo Chefe de secção, terá lugar a arrematação para a 2.ª empreitada de fornecimento, carga e descarga de 3017 m. c. do balastro a extrahir da ribeira de Garvão. O deposito provisório para ser admitido a licitar é de trinta e um mil seiscentos e oitenta reis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as 10 da manhã ás 4 horas da tarde na Secretaria da referida secção em Beja e na da secção de expediente do serviço de Via e Obras, no Barreiro.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Venda de sucata metallica

No dia 15 do corrente mez, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolónia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admitido a licitar deve ser feito até a 1 hora precisa do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

## LUBRIFICADOR

Adolphe Pribil deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que neste paiz lhe foi concedido pela patente N.º 6625 para «apparelho de lubrificação com obturador esferico».

Para tratar e informações o agente oficial de patentes, J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º Lisboa.

# AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarras-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Propriétaire, Victor Sassetti.

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel—  
Grande Hotel

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral.—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2.<sup>o</sup>

**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 eléctrica — Telefone n.º 15 — Pregos rasonáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

**GUIMARÃES** Grande Hotel do Toural.—  
15 Praça dos Tourais 19 Estação.

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

**PORTO** **João Pinto & Irmão.**—Despachantes,  
D. Maria da Cunha, 123.

**GRANDE HOTEL FARNESIO**

**SETUBAL** grande hotel Esperança. Avenida Todi, em frente do theatro: sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1911