

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 562

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

Engenheiro-consultor

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoria, 27

LISBOA, 16 de Maio de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste.—3.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 11, p. v.; 3.ª modificação á tarifa especial interna n.º 4, p. v.; 5.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 13, p. v.
Companhia Portuguesa.—Tarifa especial n.º 101, p. v.

SUMMARIO

	Paginas
O Turismo em Portugal.....	145
Caminhos de ferro em estradas, por J. Fernando de Souza.....	146
Parte official—Portaria de 9 de maio de 1911, do Ministerio do Fomento.....	147
Velharias, por Mello de Mattos.....	147
Um brinde aos nossos leitores—Das Companhias de Orleans e Meio-Dia.....	150
Aviação e aerostação — A aviação na marinha militar — Portugal — França.....	150
Inglaterra — Estados Unidos.....	150
As novas locomotivas da Companhia Portuguesa — illustrado —.....	152
Viagens e transportes.....	152
As linhas europeas.....	153
Commercio portuguez.....	153
Notas de viagem. — Passelos por Espanha. — IV — Jerez de la Frontera. — Uma adega de vinhos notaveis. — Huelva melhorada — D'ahi a Ayamonte. — Regresso a Portugal. — Um hotel muito razoavel. — Fim do passelo.....	154
Assembleia da Beira Alta.....	155
Parte financeira.....	155
Carteira dos Accionistas.....	156
Boletim Commercial e Financeiro.....	156
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	157
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	157
A linha Internacional do Berlim.....	158
Os caminhos de ferro brasileiros.....	158
«Portugal-Espanha».....	158
Publicações recebidas — Linea do Barcelona a San Juan de las Abadesas — Vou ver.....	158
Os caminhos de ferro egypcios.....	158
Linhas portuguezas — Caminhos de Ferro Portuguezes — Valle do Vouga — Aveiro e Cantanhede.....	158
Linhas estrangeiras. — França — Italia — Alemanha — Russia — Tunisia.....	158
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 10 de maio de 1910.....	159
Arrumatações.....	159
Agenda do Viajante.....	160
Morario dos combolos.....	160

O turismo em Portugal

Está reunido entre nós o IV Congresso de Turismo franco-espano-portuguez; natural é, pois, que o jornal que, primeiro entre os primeiros, tratou da fundação, entre nós, de uma associação que se occupasse deste importante assunto, lhe consagre o seu principal artigo, e nelle, comece por dar as boas vindas aos estrangeiros que honram a nossa patria com a sua visita.

E não é só a visita que deve lisongear-nos, porque sempre nos honram visitas de quem amavelmente escolhe o nosso paiz para objecto das suas excursões e estudos, mas a distincção que nos foi feita, sendo preferida a capital portugueza para a reunião de um congresso de verdadeiro interesse para os trez paizes, e em que se devem fundar as bases de uma união íntima e intensamente productiva de beneficios para elles.

Ha muito que as outras nações se occupam de fazer valer aos estrangeiros as suas bellezas naturaes e artisticas. Aqui o temos dito muitas vezes e ocioso seria repetir os dados esclarecimentos, detalhes e demonstrações com que o temos feito.

Póde quasi dizer-se, e dizer-se de ha muito, que não ha um recanto do mundo, onde exista gente civilisada, que não tenha uma associação, um comité, um syndicato ou cousa parecida que ali chame estrangeiros. Bem afas-

tada no Sul do archipelago aziatico se encontra a ilha de Java, e os seus luxuosos folhetos-reclamos invadem toda a Europa.

Quando em 1903 percorremos o Japão, aquelle paiz, ainda mal refeito da guerra com a China e vestindo a sua armadura para se preparar para a da Mandchuria, lá tinha já a sua *Wel-come Society*.

Só em 1906, Portugal acordou para este movimento, a um tempo civilizador e lucrativo, e escusado é repetir o nome de quem, ruminando a ideia desde oito annos antes — isto é, muito antes do que em Portugal e até mesmo em alguns outros paizes importantes (o Touring-Club de França foi fundado dois annos depois; os syndicatos de iniciativa franceses, os Touring Clubs da Suecia, Noruega, Italia etc., são muito mais recentes) essa ideia germinasse.

A essa iniciativa correspondeu um natural movimento de simpatia em todo o paiz, e se bem que, menos comprehensor dos seus proprios interesses,—resultado do atrazo cultural do seu espirito,—o publico só numa proporção restricta se inscrevesse auxiliar dessa associação, ella foi prosperando, graças ao esforço persistente do seu fundador, auxiliado por varias pessoas que elle soube escolher e agrêmiar para esse fim.

Não lhe faltaram trabalhos; tem tido delles o premio consolador de muitos que apreciam o seu sacrificio; naturalmente tambem os dissabores e os desgostos, por parte de alguns dos proprios que não deviam dar-lhos, tambem vieram em premio vulgar e sabido completar a prova de gratidão.

Não é occasião para desfiarmos este ponto; e se nos referimos á fundação da Sociedade Propaganda foi só para registarmos que a ella se deve precipuamente o ter Portugal hoje a honra de reunir o 4.º congresso de Turismo.

A primeira reunião deste congresso, então ainda restricto á região pyrineaica e ás provincias limitrophes na Espanha, teve logar em Zaragoza, em 1908, por occasião da exposição espano-franceza que ali se realisou.

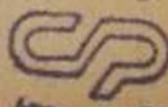
Para a segunda, em San Sebastian, foi convidada a Propaganda de Portugal e esse convite foi apresentado e discutido numa sessão de Direcção. Houve quem opinasse pela não acceitação, fundando-se em que se tratava de regiões bem afastadas do nosso paiz que não podia, segundo o modo de ver do impugnante, interessar com a sua intromissão naquelles interesses.

Insistiu o apresentante da proposta por que o convite fosse acceito, porque isso representaria não só uma honra para o nosso paiz, como o estabelecimento de uma reciprocidade de interesses com aquellas regiões.

E com effeito, sabido quanto é enorme a corrente de excursionistas que, da America, vem annualmente á Europa, se as regiões pyrineaicas buscam, com justa razão e por energicos meios, chamal-a ali, o nosso interesse está — e bem valioso é elle — em que a viagem se oriente pelo nosso porto, de preferencia a outro do Atlantico.

Prevaleceu esta ideia, e a nossa Sociedade fez-se representar no 2.º congresso, e logo ahí, os delegados portuguezes propuzeram que uma futura sessão se realisasse em Lisboa.

ARQUIVO



Consola-nos ver que o resultado daquellas insistencias fructificou.

No congresso de Toulouse, no anno passado, a que já deviam concorrer, não 2 mas uns 28 delegados portugueses, — e a que só assistiram 2 que se achavam em viagem, não indo os demais por virtude dos acontecimentos politicos que cinco dias antes se deram em Portugal — foi proclamado que a quarta sessão se realisaria em Lisboa.

Bom é, pois, deixar bem registado:

Que a fundação da Sociedade de Propaganda se deve termos hoje aqui a reunião do congresso turistico.

Isto posto, não fazemos a apreciação dos trabalhos de que o congresso se occupa, bastando que consignemos que elles são importantes.

*

No ministerio do Fomento vae ser creada uma repartição de turismo, conforme foi já oficialmente declarado no congresso.

Esta repartição occupar-se-ha do estabelecimento de novas ligações internacionaes terrestres e maritimas, e o melhoramento das actuaes no que respeita a commodidade, rapidez, facilidades aduaneiras, sanitarias ou outras, tendo em vista o desenvolvimento do turismo de estrangeiros, no paiz; estudará e proporá os meios de melhorar as condições de transporte, circulação e hospedagem dos turistas no paiz; fará com oportunidade no paiz, e principalmente no Estrangeiro, a propaganda necessaria para o conhecimento perfeito de Portugal, como paiz do turismo; manterá relações com as repartições, associações e syndicatos similares nacionaes e estrangeiros; estudará os motivos de turismo existentes no paiz e a criação de novos motivos, como base dos serviços anteriormente designados; fornecerá ao publico indicações de toda a natureza, relativas ao turismo no paiz e elaborará a estatistica deste movimento no paiz.

A repartição será dividida em secções, occupando-se de ramos especiaes do serviço, ás quaes pode ser aggregado pessoal technico permanente ou temporario, de reconhecida competencia.

A missão da «Propaganda» passa, pois, para uma repartição official, e a Sociedade deixa de ter razão de existir.

Morrerá, pois, mas morrerá coberta de gloria.



Caminhos de ferro em estradas

Ocioso será ponderar quão longe estamos de possuir uma rede completa de vias ferreas, ainda mesmo reduzida aos seus principaes lineamentos. Não que essa obra tão util de fomento exceda os nossos recursos ou represente encargos improductivos.

Podiamos ter feito mais e muito mais. Tem-nos faltado ora a fé na força progressiva da economia do paiz, ora a continuidade de acção perseverante e methodica.

Que admira que nem iniciada sequer tenhamos a vicinalidade dos nossos caminhos de ferro, quer em leito proprio, quer aproveitando o das estradas, fóra dos grandes centros e dos seus arrabaldes? Com que inveja vemos os capillares da rede ferroviaria derivando na França, na Inglaterra, na Belgica, as pequeninas parcellas do trafego para engrossarem o caudal das linhas de interesse geral!

Ha cerca de cinco annos foi promulgado pelo distincto engenheiro, conselheiro Pereira dos Santos, o regulamento da concessão de caminhos de ferro nas estradas, de 21 de abril de 1906.

Por portaria de 1902 fóra nomeada uma commissão para formular as regras a que se deviam subordinar essas concessões. Foi o trabalho desta que serviu de base áquelle diploma, publicado em tempo na *Gazeta*.

Deixa-se á iniciativa privada a faculdade de suscitar a construção das linhas que julgue viaveis, mas precede-se a concessão de inquerito administrativo de utilidade publica, em que qualquer interesse que se julgue lesado possa ser allegado.

Os requerentes de uma concessão, logo que, em vista do inquerito, o Governo resolve fazel-a, elaboram o projecto e teem o direito de opção no concurso, sendo-lhes pago o projecto pelo concorrente preferido, em harmonia com o valor que lhe fôr attribuido.

O concessionario paga ao Estado, pelo aproveitamento da estrada, determinada quantia annual fixada pela praça, com o minimo de 50\$000 réis por kilometro. A conservação da estrada fica a cargo do Estado e a da linha ao da empresa.

A concessão é feita por periodo que não pode exceder 75 annos.

*

Apenas uma concessão, que me lembre, foi feita, de caminhos de ferro nas condições do decreto: da estação de Penafiel á Lixa. A do *tramway* de Faro a Loulé fóra feita por alvará de 20 de março de 1906, anterior, portanto, ao regulamento.

Nenhuma dellas vingou, por emquanto, o que não admira, attentas as circumstancias excepcionaes da quadra que o paiz tem atravessado e a difficuldade de atrair capitales sem juro garantido.

Foi ha pouco pedida pelo considerado negociante do Porto, o sr. Wandschneider, uma concessão que merece referencia especial.

O requerimento em que foi formulado o pedido é do teor seguinte:

«F... em conformidade com o regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, approved por Decreto de 21 de Abril de 1906, vem pedir a concessão dum caminho de ferro assentando na sua quasi totalidade nas estradas e parte em leito proprio, que, partindo da cidade de Aveiro junto á estação do caminho de ferro do Valle do Vouga e seguindo pela estrada districtal n.º 72, passando por Ilhavo, Vagos e Mira, venha terminar, seguindo a estrada real n.º 47, em Cantanhede junto á estação do caminho de ferro da Beira Alta, com um ramal que partindo de Mira e seguindo a estrada districtal n.º 72, passando por Tocha e por Quiaios, venha terminar na Figueira da Foz.

«Em conformidade com o artigo 3.º do dito regulamento, fez o requerente o deposito de 5\$000 réis por kilometro ou sejam 428\$500 réis, como prova pelo recibo passado pela Caixa Geral dos Depositos que junta, correspondentes aos 85,7 kilometros de extensão total approximada, da referida linha, cuja extensão approximada por troços, é:

Aveiro a Mira.....	32,2 kilometros
Mira a Cantanhede.....	15,8 »
Mira a Figueira.....	37,7 »

«Em conformidade com o artigo 2.º, junta o requerente a carta chorographica com a indicação do traçado seguido, designando o numero e classificação das estradas seguidas assim como as localidades servidas.

«A largura da via será dum metro, o systema de tracção, a vapor, empregando-se vagões com bogie, afim de poderem entrar facilmente nas curvas de pequeno raio, para passageiros e para transporte de mercadorias; o rail será de 20 kilos por metro corrente e assente sobre travessas.

«Nesta conformidade pede a V. Ex.ª se digne mandar satisfazer ao disposto no artigo 4.º, afim de que seja auctorisado o requerente a proceder aos estudos respectivos.»

Dos caminhos de ferro pedidos, apreciaremos primeiro o de Aveiro a Cantanhede e em seguida o ramal de Mora a Buarcos e á Figueira.

O primeiro é formado de dois troços, que constituem uma linha quebrada, de Aveiro a Mira e de Mira a Cantanhede, completando um quadrilátero com os dois troços de via larga: Aveiro á Pampilhosa e Pampilhosa a Cantanhede.

Atravessa a linha os concelhos de Aveiro, Ilhavo, Vagos e Mira e Cantanhede, com a seguinte população, segundo o censo de 1910:

Aveiro.....	24:919
Ilhavo.....	13:163
Vagos.....	11:954
Mira.....	8:075
Cantanhede.....	27:976
	<hr/> 86:087

Numa extensão de 48 kilometros, a linha serve, pois, uma região de população densissima, na zona littoral, que enviará o molliço, a cal, o sal, o peixe para o interior, pela linha do Valle de Vouga.

Longe de ser concorrente das linhas de via larga, a nova linha activará o movimento regional, facilitará as relações e trará áquellas em Aveiro, Cantanhede valioso tributo de trafego.

Não deixa tambem de ter importancia a linha de Mira á Figueira, com 38 kilometros. Bastarão decerto as relações do concelho da Figueira, que tem 43:032 habitantes, com os que acima mencionámos, o transporte de productos das fabricas do Cabo Mondego e outros ramos de trafego, valiosos em zona tão povoada, para fazerem do ramal util complemento da linha de Aveiro a Cantanhede.

Segundo parece, na linha do Vouga vai-se trabalhar de novo com actividade para assegurar a sua conclusão. E' de esperar que num futuro proximo se construam a linha de Gaia a Sobrado de Paiva e o ramal de S. Jorge. Ficará, assim, iniciado um grupo interessante de linhas secundarias numa das zonas mais povoadas do paiz.

Se em vez de loucuras criminosas inspiradas ha muito pela ruinosa politica de que soffremos, tratassemos a serio dos interesses do pais?

J. Fernando de Souza.



MINISTERIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Havendo a Compagnie Française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'étranger, mostrado por documento que pelo Governo Provisorio da Republica Portuguesa foi julgado bastante, estar agora habilitada a concluir a construcção da linha do Valle do Vouga de que é concessionaria.

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que em nome da Republica se decretou, para valer como lei, que a referida Companhia é relevada da penalidade em que incorreu por não ter dado cumprimento ao disposto na clausula 24.^a do seu contrato e que lhe é concedida uma prorrogação por dois annos, contados da data da approvação definitiva do projecto da parte da linha que falta construir, do prazo para a conclusão da construcção e abertura á exploração da linha de Valle do Vouga, mediante as condições seguintes:

1.^a O projecto será entregue ao Governo por intermedio da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, no prazo improrrogavel de trez mezes contados da data do presente decreto:

2.^a Os troços de linha já construida, comprehendendo a parte em exploração, constituirão deposito de garantia para todos os effeitos do contrato.

3.^a Por cada mez de demora, em relação ao novo prazo fixado pelo presente decreto, na entrega á exploração da linha completa, pagará a companhia ao Estado, a titulo de penalidade, a somma de 3:000-5000 réis, reservando-se, contudo, o Governo, caso a companhia incorra nesta penalidade, o direito de rescindir pura e simplesmente o contrato sem direito da companhia a qualquer indemnização, em harmonia com as clausulas do contrato e com dispensa para o Governo de concurso previo para nova adjudicação da linha:

4.^a Ficam substituindo todas as clausulas do contrato de 5 de fevereiro de 1907, que não são revogadas ou modificadas pelo presente decreto com força de lei.

Determina-se, portanto, que todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

O Ministro do Fomento o faça imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 9 de maio de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho* — O Ministro das Finanças, *José Relvas*.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 14 do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, approved por decreto de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente nesta Repartição, até as 4 horas da tarde do dia 22 do corrente mez, o projecto apresentado pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa para o estabelecimento de uma linha de tracção electrica entre o Largo do Intendente e a Rua dos Anjos, pela Avenida Almirante Reis, desta cidade.

Todas as reclamações contra a approvação deste projecto devem ser presentes nesta Repartição, dentro do citado prazo.

Lisboa, 6 de maio de 1911. — O Chefe da Divisão, *Luis Campos Fragoso*.



Velharias

O professor e jornalista snr. Carlos de Mello, lamentava ha dias, na Academia das Sciencias de Portugal, que ainda não possuíssemos uma historia scientifica do nosso paiz, e, de facto, ao sairmos da escola trazemos a noção antipatriotica de que nada produzimos no campo scientifico e philosophico. Trazemos o cerebro cheio de nomes francezes, allemães ou inglezes, alguns italianos e nenhum hespanhol ou portuguez.

Assim, em philosophia conhecemos, pelo menos de nome, Descartes, mas ignoramos Francisco Sanchez que antes de aquelle sustentou o *Nihil scitur*, que é tambem uma formula do *cogito ergo sum* do grande philosopho francez.

Da attracção universal sabemos o nome de Newton, mas ignoramos o de Antonio Luis.

O doutor Ribeiro Sanchez é conhecido graças aos trabalhos do sr. dr. Ricardo Jorge e, por certo, ha de ser com esforço que muito intellectual se recordará de que o *Tratado da conservação da saúde dos povos* tem ideias tão novas, relativamente á hygiene social, que foi preciso seculo e meio para que as acceitassem os hygienistas.

Os ratos transmissores de pestilencia já encontram lugar no livro do doutor Sanchez, que mal se conhece, por ter tido a desventura de ser escripto em portuguez ahí pelos meados do seculo XVIII.

Hoje os medicos acceitam as ideias do doutor Sanchez e algumas foram redescobertas nos nossos dias.

O mesmo poderíamos dizer de outros ramos do saber humano, em que os portuguezes mostraram a sua capacidade inventiva e o seu espirito scientifico, mas que mal se conhecem e que nunca se citaram nas nossas escolas.

E' que a asserção que o sr. dr. Horta Sarmento Osorio sustentou no seu livro *A mathematica na economia pura*, a proposito das «Investigações sobre os principios mathematicos da theoria das riquezas», de Cournot, é verdadeira em mais de um ponto para alguns investigadores portuguezes.

Diz o sr. dr. Horta Osorio que «as ideias novas precisam de tempo para envelhecer» e o que se vê é que

algumas preconizadas pelo dr. Sanchez careceram de seculo e meio quasi para serem acceitas.

Não procedem assim os outros povos e até aquelles cuja unificação só ha pouco se realizou ou os que vivem como nações independentes ha menos de um seculo procuram fazer lembrados os nomes dos seus homens de sciencia.

Citar exemplos seria enfadonho, porque haveria que esquecer muitos; mas a prova de que essa tendencia avassala os espiritos, nota-se até nas estatuas que as pequenas localidades em França erigem nas suas praças. Não poucas são as que rememoram quasi que um desconhecido, mas instinctivamente demonstram a asserção de Augusto Comte de que os mortos dominam os vivos, ou a phrase de Pascal, que compara a humanidade a um só homem que aprende continuamente.

Os srs. Drs. Alfredo Bensaude e Balthazar Osorio, teem trazido para as revistas scientificas nomes já esquecidos mas que demonstram que a distincção de espécies mineralógicas e uma das grandes leis da biologia moderna, a da concorrência vital, se encontram em livros portuguezes de ha muito escriptos, mas não lidos.

Como contribuição modesta á historia da engenharia portugueza, lembrarei um invento devido a um homem de sciencia que viveu nos fins do seculo XVIII.

É o do cylindramento nas estradas.

De facto, num livro publicado no Porto em 1790, vê-se que, mais de cincoenta annos antes que Polonceau publicasse a sua memoria sobre os rolos compressores nas estradas, já os empregara, com exito, José Diogo de Mascarenhas Netto.

O livro alludido intitula-se «Methodo para construir as estradas em Portugal, dedicado ao Senhor D. João, principe do Brazil» e, no frontespicio, a par, este titulo encerra este distico

*Quelque soit le pouvoir, qui nous tombe en partage,
Que le bien des humains soit toujours notre ouvrage.*

em seguida ao que vem o logar da impressão, a data e a indicação das licenças na seguinte forma

Porto

Na Officina de Antonio Alvarez Ribeiro

Anno MDCCXC

Com licença da Real Meza da Commissão Geral sobre o Exame e Censura dos livros.

No verso de esta folha encontra-se a confirmação de que logo nos principios de 1790 estava escripta e impressa esta obra, pois que se lê: *Foi taixado este livro em papel a 320 réis. Mesa 18 de Janeiro de 1790. Com tres rubricas.*

Apenas no fim da dedicatoria se encontra o nome do auctor e, apoz esta, seis paginas sem numeração, em que faz uma resenha dos trabalhos nas estradas e allude áquella que principiou, de Guimarães ao Porto.

Mas quem era Mascarenhas Netto? perguntarão os leitores que tiverem a paciencia de ler esta prosa e comprehendam as alegrias de cortar as folhas de um livro roido pela traça na lombada e que as baratas e os ratos começaram já a destruir, como succedeu no exemplar que encontrei por mero acaso.

Essa pergunta fiz eu proprio ao folhear o volume, mas não me foi difficil satisfazer a minha curiosidade, não ali, por encontrar publicações que delle falavam.

Algarvio, pois que nasceu em Alcantarilha, José Diogo Mascarenhas Netto era filho do capitão mór de Silves, Manuel Mascarenhas Netto.

Seguindo o curso de direito na Universidade de Coimbra, foi nomeado primeiro juiz de fóra em Leiria e seguidamente em Guimarães.

Como muitos outros magistrados de aquellas epocas, entre os quaes predomina Bento de Moura Portugal, não se

contentou com as minucias do processo nem com as rabulices dos advogados e interessou-se por mais de um assumpto de ordem scientifica.

Assim é, que o vemos escrever uma memoria sobre as antiguidades das Caldas de Vizella, que parece não ser mais do que um capitulo de obra de maior tomo, que se propunha publicar sobre a antiga provincia de Entre-Douro e Minho, em que a consideraria sob o ponto de vista historico, commercial, industrial, agricola, tudo deduzido de observações que tinha feito pessoalmente.

Com o seu cargo de juiz de fora accumulou as funções de director das obras da estrada de Guimarães ao Porto, conforme então succedia com quasi todos os trabalhos de obras publicas.

O corregedor Francisco de Almada é um dos exemplares mais perfeitos do que se fazia nessa epoca segundo esta orientação, pois que muitos são os melhoramentos que áquelle magistrado deve a cidade do Porto.

Foi durante a execução das obras da estrada de Guimarães ao Porto, que Mascarenhas Netto fez observações interessantissimas, que depois consignou no seu methodo.

Mais tarde falarei de algumas e, por enquanto, direi que nomeado superintendente geral das calçadas e correios, ainda ahi Mascarenhas Netto evidenciou a sua alta capacidade administrativa, regulamentando todos os serviços postaes e organisando o transporte de cartas por mala-postas.

Para facilitar a distribuição das cartas na cidade de Lisboa, a elle se devem os lettreiros com os nomes das ruas, de que ainda vestigios gravados em cunhaes se divisam em alguns dos predios da Baixa. Tambem foi Mascarenhas Netto que mandou numerar as portas das casas em Lisboa e estes dois serviços, que nos passam despercebidos, mostram bem o talento organisador de aquelle magistrado.

Certo é que não devia ser grato aos olhos dos muitos Pinas Maniques daquelle tempo, e por isso, não se pode averiguar se com rasão, ou sem ella, é que foi convidado a sahir do paiz logo depois da *setembrisada* (1810).

Primeiro em Inglaterra, não tardou a ir viver para Paris, onde publicou de collaboração com o doutor Francisco Solano Constancio, Candido José Xavier e com seu genro Luiz Mousinho de Albuquerque, o grande geologo, engenheiro, ministro, poeta e militar dos primeiros tempos do constitucionalismo, os *Annaes das Sciencias, das Artes e das Lettras*.

De leitura ainda hoje agradavel, aquelles dezeseis volumes encerram noções muito interessantes sobre assumptos do quasi todas as sciencias naturaes, principalmente nas suas applicações.

Tal foi o auctor do *methodo para construir as estradas em Portugal*.

Resta-nos falar de esta obra e do invento que ella preconisa, que muito antecedeu o que mais tarde Polonceau veio novamente a descobrir e que difficilmente se impoz á administração de Pontes e Calçadas, conforme bem claramente o diz nas *Routes et Chemins Vicinaux* o engenheiro Durand-Claye.

O *methodo para construir as estradas em Portugal* consta de trez capitulos, uma dedicatoria ao principe que depois foi D. João VI e uma introdução historica muito erudita. Uma das singularidades do livro, em referencia á epoca em que foi escripto, bem entendido, é a divisão dos capitulos em paragraphos, que tomam como que a forma de ordenanças, ou *artigos de guerra*, conforme ao tempo se dizia para designar o que hoje se denomina regulamento disciplinar do exercito ou da armada.

Ora, ao tempo, as formas diffusas e cheias de exclamações eram as que tinham acceitação nos livros e, por isso, tantas phrases de que hoje nos rimos representavam in-controversas verdades, provocadoras de admirações e pasmo, que para muitos nós foram bellas nos tempos da mo-

cidade, quando cristalizadas em estylo imitativo do de Victor Hugo.

No livro de Mascarenhas Netto é o sentido que convem procurar, pois que se observa que o auctor o que quiz foi ser claro e falar de modo que todos o entendessem.

Isso que hoje é uma virtude não se apreciava naquellas eras e talvez assim se explique o facto de não terem sido cortadas por quem escreve estas linhas, as paginas de um livro que já estava sendo roído na lombada pela traça e pelas baratas.

Dos trez capitulos que conta o livro, refere-se á direcção, construcção e methodo de trabalhar nas estradas e do seu governo economico, o primeiro.

O segundo trata «da conservação das estradas artificiaes e das commodidades que as devem acompanhar e o terceiro allude aos meios por que se podem fazer as estradas e da sua administração e governo».

Em todos surgem as ideias novas e numa epoca em que não se conhecia sequer a engenharia civil em Portugal, escrevia Mascarenhas Netto no paragrapho 118 do seu livro:

«Os philosophos, e os mathematicos da nossa Universidade seria a unica classe de homens, que em Portugal se podia destinar para este emprego que as suas faculdades estabelecidas neste reino por um plano sabio, formado, sobre os das nações mais civilizadas, pelas luzes, e trabalho do ministerio do Senhor Rei D. José, pertence privativamente os conhecimentos annunciados no paragrapho 156».

A proposito das viaturas que percorrem as estradas, disse Mascarenhas Netto: «Os carros de que usam os povos, principalmente na nossa Extremadura e provincias do norte são contrarios á conservação das estradas, á facilidade do transporte e á agricultura, elles vão continuamente rompendo e excavando as mesmas estradas, não só com os pregos e ferragem aguda das suas rodas mas tambem pelo augmento da resistencia que se deduz do muito que se enterra a dita ferragem, ao angulo que se forma entre a potencia e o fulcro, por serem as rodas muito baixas e ultimamente de se mover o eixo e não as rodas». ⁽¹⁾

Nem a arborização deixou de ser attendida por Mascarenhas Netto, pois que o paragrapho 102 da sua obra diz: «Todos os confinantes das estradas devem ser obrigados a plantar arvores das que forem mais uteis e se crearem melhor no paiz, preferindo-se sempre as que de verão contem mais folha e de inverno se conservam sem ella, pois que a primeira qualidade não só faz o commodo mais agradável á viagem e ao transporte, mas tambem contribue para que no verão haja menos poeira por effeito da sombra que conserva mais ligadas e endurecidas nas horas do calor as particulas da superficie da estrada e a segunda deixa entrar o sol no inverno, que faz agasalho aos passageiros e conserva tambem mais duro e enxuto o corpo da estrada». ⁽²⁾

Como exemplares do estylo de Mascarenhas Netto basta o que fica escripto; mas o que o torna credor da admiração e da lembrança dos engenheiros é a applicação que primeiro que ninguem fez dos cylindros compressores de ferro para o recalque dos aterros e para o dos empedramentos.

De facto, alludindo ao trabalho dos transportes de terras, escreveu:

§ LV

«Estes carros servem ao mesmo tempo para calcar o corpo da estrada, para o que terão as suas rodas o trilho de seis pollegadas de largura; e tanto para aproveitamento do tempo como para evitar o effeito contrario á solidez da estrada não devem voltar os ditos carros, mas sim os bois ou bestas que os levarem e despejada metade da

terra no mesmo movimento dos carros se tira o cambão e voltando os bois se vai metter no gancho opposto, ficando então o carro prompto para o despejo na boca em que os bois puxavam antes.

§ LVI

Além do peso continuo dos meteoros e do trilho do transporte e viagem, é preciso calcar artificialmente as materias da composição da estrada; por meio de rolos de ferro, puxados com uma cangalha, que lhes evite voltarem sobre os seus lados, por ser este movimento opposto á solidez da estrada, como contrario ao principio e demonstração dos §§ 10 e 12 applicavel tambem ao § antecedente. O corpo da estrada se disporá em camadas, que não tenham mais de meio palmo de grossura e sobre cada uma de ellas trabalhará o rolo pela maior distancia possível, por se ganhar o tempo que se emprega na volta da cangalha, quando esta machina rola em pequenas distancias. Os mesmos rolos se devem empregar quando as terras estão humidas ou por meio das chuvas, ou com agua conduzida e applicada com machina proporcionada ao terreno.

§ LVII

Não é conveniente usar dos rolos na occasião em que chovem muitas aguas, pois que alem de impedirem o seu trabalho, se forma com elles muita lama, por não estarem ainda unidos os saibros por meio da conglutinação, ficando por isso inutil o mesmo trabalho.

§ LVIII

Estas machinas devem ser de ferro, pois que a respeito das de pedra, fazem um effeito na razão inversa do seu maior peso e menor volume, devendo regular-se a sua configuração pelo segmento que fórma o abaulado, afim de que os rolos pesem igualmente sobre a superficie, em que trabalham e para que vão logo concorrendo para a formatura da estrada.

§ LIX

O uso dos maços que praticam os inglezes posto que façam um bom effeito para calcar o corpo da estrada, podem ser supprimidos pelos rolos, que, com a terça parte da despeza, tenho observado que fazem o mesmo effeito.»

Ora, Mascarenhas Netto aconselha uma mistura de pedra e saibro (paragrapho 1) e o perfil-tipo que dá em gravura que acompanha o livro bem demonstra que foi o systema Mac-Adam que empregou.

Accresce ainda que já o diz na introdução da sua obra e transcrever para aqui as phrases que traçou a esse proposito seria alongar este artigo, basta que se fixe que diz que se propõe escrever sobre o methodo de construcção usado na Inglaterra e na Escocia, principiado a empregar na França e que experimentou tambem na estrada «que principiei de Guimarães para o Porto», escreve.

Ora o grande engenheiro francez Polonceau só em 1834 é que tornou publicas as suas ideias sobre cylindramento, e, embora muito racionaes, grande foi a lucta que emprehendeu para as fazer vingar.

Hoje ninguem as contesta, mas o que é triste verificar é que perto de meio seculo antes ellas fossem postas em pratica em Portugal e aqui mesmo se desconheça este facto.

E' necessario, portanto, que tal não continue e que a lenda de parasitismo scientifico e industrial do nosso paiz cesse tanto mais cedo quanto possível.

Por isso como modesta contribuição para a historia do nosso movimento scientifico trago esta velharia, de que, se m'o consentirem, falarei no congresso do turismo que se acha reunido em Lisboa.

Mello de Mattos

(1) Obra cit. p. 53.

(2) Obra cit. p. 58.

(1) Obra cit. pags. 34 a 37.

UM BRINDE AOS NOSSOS LEITORES

das Companhias de Orleans e Meio-Dia

Estas companhias francezas acabam de nos offerecer, para os nossos assignantes, uma quantidade do seu bello album de primorosas photogravuras do «Macisso Central, Cevennes e Pyreneos» edição especial com o texto em portuguez.

O album tem 34 paginas em excellente papel *couché*, reproduzindo um total de 73 gravuras finissimas, com algumas paginas de indicações praticas da viagem nestas regiões, e um mappa.

As zonas a que este album se refere são das mais pittorescas da França, e para as visitar as companhias concedem bilhetes em condições de preços muito vantajosas.

Como a quantidade de albums recebida, uns 300, não chega para todos os nossos assignantes, só áquelles que, nol-o pedirem o enviaremos pelo correio ou para a estação do caminho de ferro, ou o entregaremos aqui a quem por elle mandar.

Os pedidos podem ser feitos por simples bilhete postal indicando o nome do assignante.

Esgotada a quantidade que temos, aos pedidos que ainda venham daremos outro folheto, tambem muito interessante, das mesmas companhias: «Touraina, Bretanha, Auvergne, Pyreneos».



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

A aviação na marinha militar

Para utilizar os aeroplanos nos serviços maritimos, grandes e profundos estudos estão sendo realizados.

Dois systemas tem até agora sido empregados. Um delles consiste em lançar o aeroplano, do convez de um navio especialmente preparado para esse fim. O outro systema consiste em munir o aparelho de fluctuadores que permittam alcançar sobre a agua a velocidade sufficiente para que o aparelho se eleve.

Nos Estados Unidos tem sido adoptado o primeiro nas tentativas realizadas até agora, mas já começaram a ser feitas tentativas para o emprego do segundo systema.

Portugal

Na redacção do *Diario de Noticias* está aberta uma subscripção publica para a compra de um aeroplano Nieuport, modelo escolhido para os exercitos francez e italiano, para ser offerecido ao Ministerio da Guerra.

França

Um engenheiro descobriu um processo para obter a estabilidade automatica nos aeroplanos.

A ideia é da maxima simplicidade: consiste em fazer girar o motor em direcção opposta á helice. Os dois effeitos giroscopicos das duas massas movendo-se em sentidos oppostos, sendo eguaes, dão o resultado de uma perfeita estabilidade automatica.

Experiencias feitas em Ivry-les-Moulineaux mostraram que se pode executar as mais extraordinarias evoluções, em segurança quasi absoluta.

— O aviador Védsines ganhou a taça Ernest Gabard, trabalho primoroso do escultor Palois.

O aviador fez o percurso de Paris a Pau em cinco horas e cincoenta minutos, em trez *étapes*; a primeira, de Paris a Paitins, com a velocidade de 112 kilometros á hora; a segunda, de Paitins a Eglisotte; a terceira, de Eglisotte a Captieux; a quarta de Captieux a Pau.

— O aviador Lamartin tem feito experiencias no seu aparelho em que procura aproveitar a aviação, não co-

mo simples prazer sportivo, mas como meio industrial de transporte.

Na sua ultima experiencia conseguiu manter-se no ar durante seis minutos, com oito pessoas no seu aparelho.

O peso levantado foi de 473 kilos, não contando com trinta kilos de oleo e essencia.

O monoplano da sua invenção pesa seiscentos kilos, tem a envergadura de treze metros, doze de comprimento, e a superficie total de quarenta metros quadrados. A armação das ázas é em cruzetas. O estabilizador fica collocado na frente, e o centro de gravidade muito baixo, ficando o piloto e os sete passageiros muito abaixo do nivel do plano de sustentação.

Inglaterra

Em Barrow-Furness, Lancashire, estava sendo construido por conta do Ministerio da Marinha e para o serviço da armada inglesa, um dirigivel do systema Lebaudy, mas em que tinham sido introduzidos melhoramentos importantes, sob grande segredo.

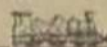
Quando se procedia a experiencias, a descer, tendo perdido as ancoras, derivou para cima dum grupo de arvores, onde foi esbarrar e explodiu.

Embora o aparelho ficasse completamente inutilisado, os tripulantes, tendo-se desembaraçado a tempo, ficaram incolumes.

Estados Unidos

Uma casa commercial de Columbus contractou com o representante dos irmãos Wright o carregamento em aeroplano de uma partida de tecidos de seda pela quantia de cinco mil dollars.

A fazenda acha-se em Dayton e tem que ser transportada para Columbus.



As novas locomotivas da Companhia Portuguesa

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes encommendou em 1906, um grupo de machinas poderosas, munidas de rodas de grande diametro (1.^m900) afim de poder augmentar a velocidade e a carga dos comboios rapidos da linha Lisboa-Porto e o «Sud-Express» que então começava a ser diario.

Essas machinas, de solida construcção, bastante economicas, fizeram magnifico serviço e ainda hoje rebocam, em boas condições de funcionamento, o «Sud-Express».

No emtanto, pela divulgação da commodidade destes comboios, as cargas dos rapidos foram augmentando, attingindo no verão 300 e 320 toneladas o que, attento o perfil desta linha com longas rampas de 15 e 18 ‰ por metro, representa um esforço de tracção muito elevado. Este augmento de tonelagem rebocada obrigou á acquisição de locomotivas ainda mais poderosas, de seis rodas conjugadas e *bogie* dianteiro, munidas de longas fornalhas com 4^m2 de superficie de grelha, locomotivas que, sem terem as dimensões das machinas typo «Pacífico», rivalisam com ellas e com as das principaes linhas estrangeiras, em potencia.

Devido ao seu peso, estas machinas só se empregam em comboios da linha Lisboa-Porto, cuja via é reforçada.

O desenvolvimento sempre crescente do trafego, que chegou a elevar os percursos medios das machinas em serviço ao numero excepcional e desconhecido, cremos, nas redes estrangeiras, de mais de 52.000 kilometros annuaes, tornou insufficiente o effectivo das machinas existentes e obrigou a nova compra.

Como era de toda a vantagem que estas machinas podessem circular tambem nas linhas secundarias, voltou-se

ao typo da encomenda de 1906 juntando-lheapparehos para o sobreaquecimento do vapor, o que, além de augmentar a potencia de tracção, torna a locomotiva mais economica, principalmente no caso presente de reboque de comboios rapidos e com poucas paragens.

Confiou-se a construcção desta ultima encomenda á casa Henschel & Sohn, em Cassel, e já algumas das machinas andam em serviço satisfazendo por completo o seu funcionamento.

Uma dellas rebocando o «Sud-Express» conseguiu fazer em menos 33' que o tempo concedido pela tabella desse comboio, o trajecto entre Pampilhosa e Lisboa, o que dá uma velocidade média commercial de 72 kilometros por hora.

Estas locomotivas, semelhantes ás da serie 300, salvo no que diz respeito a sobreaquecimento de vapor e nas alterações provenientes do emprego do vapor em elevado grau de temperatura, como, por exemplo, augmento de vo-

Caldeira

A caixa de fogo da caldeira é do typo Belpaire com suspensão movel da fornalha á frente.

Comprehende 118 tubos lisos de $\frac{45}{50}$ m/m de diametro e de 4,300 de comprimento e 21 tubos grossos de $\frac{100}{109}$ m/m para alojamento dos tubos do sobreaquecedor.

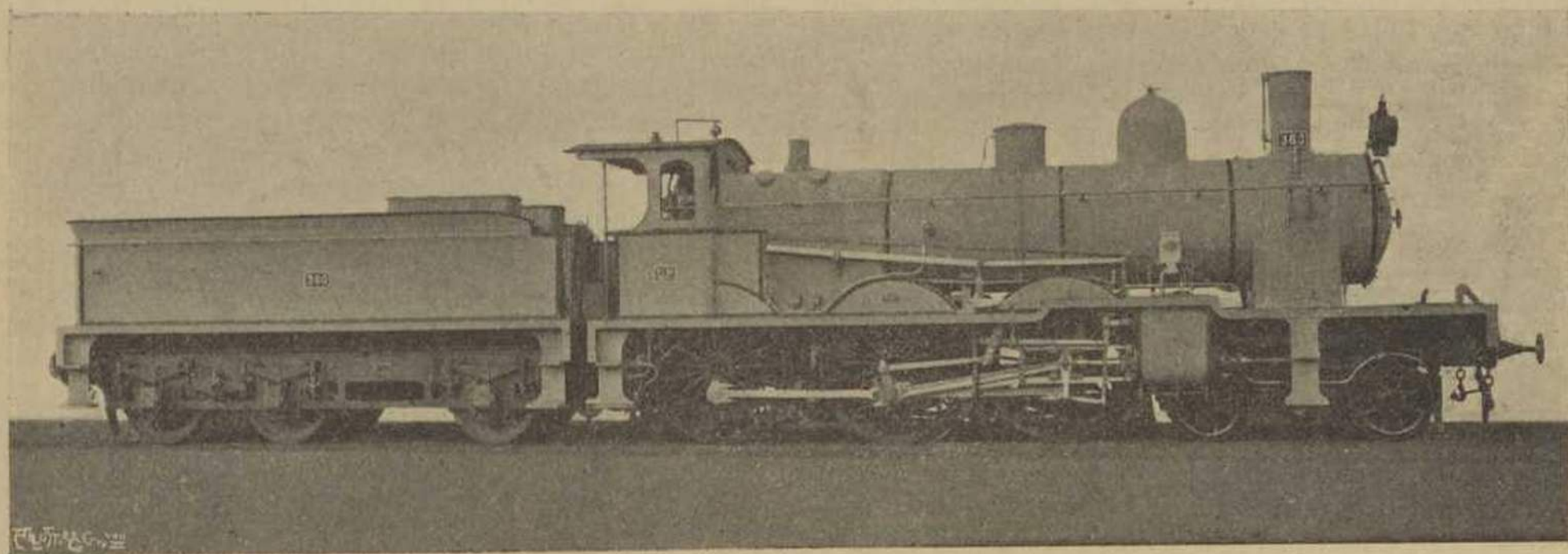
Na caixa de fumo, á frente, está collocada a caixa separadora do vapor sobreaquecido.

A caldeira é munida de duas valvulas de segurança Lethuillier Pinel, de 55 m/m de diametro, e de dois injectores de alimentação systema Friedmann.

Cylindros e distribuidores

Os cylindros de BP que são interiores, actuam sobre o primeiro eixo conjugado á frente, e os cylindros AP, que são exteriores, sobre o 2.º eixo conjugado.

Os distribuidores dos cylindros de alta pressão são cylindricos, fazendo-se a admissão pelas arestas internas.



Locomotiva da serie 300 da Companhia Portuguesa.—Constr. Henschel & Sohn., Cassel

lume de alta pressão; substituição do divisor plano por divisor cylindrico, tambem em alta pressão etc., teem as características seguintes:

Pressão da caldeira.....	15 kg.
Diametro médio da caldeira.....	1,455
Volume de agua.....	5,510
» de vapor.....	2,750
» total da caldeira.....	8,260
Superficie de grelha.....	3,17
» de aquecimento na fornalha.....	9,427
» » » tubular.....	115,117
» » » total.....	124,544
Diametro dos cylindros de alta pressão.....	380 m/m
» » de baixa pressão.....	580 m/m
Curso dos embolos.....	640 m/m
Diametro das rodas motoras.....	1,900
Distancia entre eixos extremos conjugados...	4,300
» » » extremos.....	8,150
» » » do bogie.....	2,100
Comprimento entre tampões.....	11,336
Peso total da locomotiva.....	69.500 kg.
Peso adherente.....	48.000 kg.

Tender

Volume de agua.....	20,000
Carvão.....	6 ton. ^{as}
Diametro das rodas.....	1,240
Distancia entre eixos extremos.....	4,700
» » tampões.....	7,700
Peso do tender em serviço.....	45.000 kg.

Locomotiva e tender

Distancia maxima entre eixos extremos.....	15,856
» » » tampões.....	19,036

Estes distribuidores comportam duas barretas com um metalico unico cada uma.

O seu diametro é de 200 m/m.

Os distribuidores de baixa pressão são planos.

Entre os cylindros de alta e de baixa pressão estão collocados os «receivers» moveis que estabelecem a comunicação para a athmosphera ou para o cylindro de BP permittindo trabalhar a machina em Compound ou com o auxilio de uma valvula que estabelece a comunicação entre a caldeira e o divisor de BP em admissão directa nos quatro cylindros.

A pressão de admissão no cylindro de BP é regulada a 6^k por meio de uma valvula de segurança.

Sobreaquecedor

O sobreaquecedor é do typo Schmidt installado nos tubos de fumo. A superficie de sobreaquecimento é de 34^m,4.

A temperatura do vapor é indicada por um pyrometro graduado até 400.º.

As temperaturas attingidas na marcha normal regulam entre 290 e 320.º, tendo-se já alcançado 350.º e mais.

Lubrificação

A lubrificação dos cylindros e distribuidores de alta pressão é feita por meio de uma bomba Friedmann com 6 sahidas (2 para cada divisor e 1 para cada cylindro) movida pela propria machina.

Os cylindros de BP são lubrificados automaticamente por um apparelho de condensação systema «Detroit» com duas sahidas.

As caixas das chumaceiras dos moentes dos rodados são lubrificadas a distancia por meio de copos graduados por parafusos de ponto, sendo este systema empregado em quasi toda a lubrificação das peças do movimento.

VIAGENS E TRANSPORTES

Temporada de banhos e aguas thermaes

Como nos annos anteriores, todas as administrações de Caminhos de ferro portuguezes estabelecem durante a epoca balnear o seu serviço especial de bilhetes a preços reduzidos, válidos por dois mezes, para as estações que servem as principaes praias e estancias de aguas.

A Companhia Portugueza já publicou o seu cartaz annunciando esse serviço, do qual, apesar de ser igual ao do anno passado, não deixaremos de extractar algumas das principaes condições e preços, para que alguns dos nossos leitores que, porventura, não conheçam o serviço e que delle pretendam utilizar-se, fiquem inteirados sufficientemente das vantagens que offerece.

A venda de bilhetes começa no dia 15 do proximo mez de junho em todas as principaes estações da Companhia para as de Mogofores, Aveiro, Estarreja, Ovar, Espinho, até Porto-Campanhã, Torres, Caldas, S. Martinho, Marinha, Cella, Vallado, Amieira, Figueira, Crato, Marvão, Castello Branco, Covilhã, Tortozendo e Belmonte.

Dentre as disposições insertas no cartaz, destaca-se pela sua importancia, a faculdade de os passageiros poderem deter-se, tanto á ida como á volta, em qualquer estação do percurso dos bilhetes, mediante a compra de senhas de paragem ao preço modico de 200 réis, cada.

Essa senha obtem-se mediante a apresentação pelo passageiro, do seu bilhete na estação em que deseja parar, antes de sahir da estação.

Esta vantagem dá o ensejo ao viajante de visitar, dentro do prazo da validade do bilhete de banhos, grande numero de terras.

Outra vantagem não menos importante é a concessão de ampliação do prazo de validade dos bilhetes, por um ou dois periodos de um mez, mediante apenas o pagamento de 10 % do custo do bilhete, e pode ser pedida em qualquer data, comtanto que não tenha sido ultrapassado o prazo maximo para que o bilhete se pode prorogar.

Tambem uma outra faculdade que convem referir e que é bastante interessante: a mudança de itinerario. Os passageiros a quem, segundo o quadro do itinerario que consta do cartaz, é dada essa faculdade, podem, tanto á ida como á volta, seguir indistinctamente por Lisboa-Rocio ou por Alfarellos, pagando para cada viagem na estação de procedencia ou de destino do bilhete, ou ainda nessas estações de paragem ou em transito, ao revisor do comboio, a sobretaxa de 2\$500 em 1.^a classe, 2\$000 em 2.^a e 1\$500 em 3.^a.

Outras condições ainda insere o cartaz, de bastante interesse para o publico, e que não inserimos, por falta de espaço, razão tambem porque não indicamos todos os preços dos bilhetes e nos limitamos a dar os de Lisboa, que são os seguintes:

De Lisboa-R. para:	Adultos			Crianças		
	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Mogofores	9\$280	7\$220	5\$140	4\$670	3\$630	2\$580
Aveiro e Estarreja	9\$520	7\$410	5\$280	4\$790	3\$730	2\$650
Ovar, Espinho, Granja, Gaia e Porto-Campanhã	11\$640	9\$050	6\$470	5\$850	4\$550	3\$250
Torres Vedras ...	2\$560	1\$940	1\$320	1\$310	990	670
Caldas da Rainha.	3\$860	3\$040	2\$120	1\$960	1\$540	1\$070
S. Martinho	4\$640	3\$610	2\$570	2\$350	1\$830	1\$300
M. Grande, Cella ou Vallado	4\$640	3\$610	2\$570	2\$350	1\$830	1\$300
Amieira	7\$510	5\$640	4\$170	3\$790	2\$840	2\$100
Figueira	7\$510	5\$640	4\$170	3\$790	2\$840	2\$100
Crato	7\$090	5\$510	2\$220	3\$580	2\$780	1\$120
Marvão	8\$470	7\$380	4\$700	4\$270	3\$710	2\$360
Castello Branco...	8\$040	6\$250	4\$460	4\$050	3\$150	2\$240
Covilhã ou Tortozendo	10\$560	8\$140	5\$820	5\$310	4\$100	2\$920
Belmonte	11\$190	9\$330	6\$210	5\$630	4\$690	3\$120

O serviço especial de banhos, pelas vantagens que offerece, de anno para anno tem tido maior aproveitamento, e este anno sem duvida não desmerecerá dos anteriores.

Os serviços combinados com as diferentes linhas portuguezas e espanholas ainda não são conhecidos, e é de esperar apresentem além das vantagens dos annos anteriores alguma materia nova em beneficio do publico.

Opportunamente nos occuparemos desses serviços.

Viagens de recreio do Porto ao Minho e a Traz-os-Montes

A Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro acaba de estabelecer um interessante serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, vendidos unicamente aos domingos e dias santificados, durante os mezes de maio a outubro, das estações de Porto e Campanhã para varias da linha do Minho e Douro que servem as principaes povoações do Minho e Traz-os-Montes.

Os preços deveras convidativos são os seguintes, incluindo o imposto do sello:

Para Barcellos, um dia, 1.^a classe, 1\$100, 2.^a, 800, 3.^a, 600; Vianna, um dia, 1\$600, 1\$300, 900; Ancora, dois dias, 1\$900, 1\$500, 1\$000; Valença, dois dias, 2\$500, 2\$000, 1\$400; Braga, um dia, 1\$200, 900, 700; Amarante, dois dias, 1\$400, 1\$100, 800; Villa Real, trez dias, 2\$500, 2\$100, 1\$500; Pedras Salgadas, trez dias, 3\$200, 2\$800, 1\$900; Vidago, trez dias, 3\$500, 3\$000, 2\$000.

Qualquer destas viagens offerece bastante interesse, pois, todas as localidades escolhidas para visita são dignas de ser visitadas, principalmente Braga, Vianna e Villa Real, e é de esperar que o serviço obtenha o melhor exito.

Noutros tempos era raro o portuguez que se ausentava de sua casa, por um só dia que fosse, para uma viagem; hoje, porém, graças ás facilidades e modicidade de preços que os caminhos de ferro vão offerecendo, vae o publico tomando gosto pelo excursionismo que augmenta consideravelmente de anno para anno, e que concorre sensivelmente para o desenvolvimento material e intellectual do paiz.

Por isso não poupamos nunca os nossos louvores ás direcções dos caminhos de ferro, sempre que entrem no caminho das facilidades, e se já bastantes teem feito, muito mais esperamos ainda, com o que só todos terão a ganhar.

As pequenas viagens, como as que o Minho e Douro agora estabeleceu, em todos os caminhos de ferro do mundo dão magnificos resultados, e estamos convencidos de que por cá succederá o mesmo.

Aluguer de encerados nas linhas do Minho e Douro

Os caminhos de ferro do Minho e Douro publicaram um Aviso ao Publico pelo qual é modificado o artigo 15.^o das suas tarifas de despesas accessorias, relativo a aluguer de encerados.

A nova redacção do referido artigo que entrou em vigor desde o dia 10 do corrente mez, é assim concebida: Aos expedidores de quaesquer mercadorias por vagão completo, cujo resguardo não é obrigatorio, e especialmente a cal, adubos, sal, carvão vegetal e palha, poderá ser facultado o aluguer de encerados, ao preço de 2 réis por encerado e kilometro, com o minimo de 300 reis por encerado.

Poderá igualmente ser facultado aos expedidores e consignatarios o aluguer de encerados, para serem empregados no resguardo das mercadorias, tanto nas estações

e é nas seguintes condições: obrigações amortisaveis em 25 annos, do valor nominal de 40\$000 réis, ao juro de 6 por cento, pagavel aos trimestres. Este emprestimo está garantido pela consignação de renda e hypotheca sobre as propriedades e territorios da companhia.

Os cambios melhoraram em geral, excepto a divisa Madrid que se manteve sem alteração.

A libra vendia-se a hoje 4\$940 e comprava-se a 4\$900.

O Rio-Londres está a 16 7/32, ou seja a libra 14.797 réis fracos.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MAIO		EM 29 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 7/8	48 3/4	48 3/8	48 1/2
" 90 d/y	49 1/4	—	49 3/16	—
Paris cheque	581	584	584	587
Berlim "	240	241	241	242
Amsterdam cheque	406	408	408	410
Madrid cheque	895	905	895	905

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	MAIO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,40	38,40	38,40	38,40	38,60	38,60	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	—
Divida Interna 3% coupon	38,40	38,40	38,45	38,45	38,70	38,80	37,80	38,80	38,78	38,75	38,75	38,70	38,70	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	—	—	21,150	21,200	—	21,200	21,200	—	—	21,100	21,100	—
" 4 1/2% 1888/9	—	54,000	—	54,000	54,000	—	53,700	53,700	53,500	54,000	54,000	53,500	53,800	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	8,750	8,800	8,850	8,850	8,850	8,850	8,800	8,800	8,800	8,800	8,800	8,850	8,850	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	80,000	—	80,000	—	80,000	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	79,500	79,300	—	—	—	79,300	—	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª serie	65,400	65,400	65,400	65,800	66,400	66,000	65,800	65,800	65,800	65,800	65,800	65,700	—	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	64,000	—	64,000	—	—	—	—	64,300	—	—
" 3% 3.ª serie	—	66,700	66,700	—	66,700	66,900	66,800	66,900	66,900	67,000	—	67,200	67,200	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	154,500	154,500	—	157,000	158,000	159,500	159,500	159,200	159,000	159,500	159,500	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	124,600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	94,500	—	—	96,000	—	—	—	—	95,500	—	—
" Lisboa & Açores	97,800	97,800	—	—	99,500	—	100,000	—	—	—	99,500	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	72,000	—	72,300	—	75,000	75,000	75,000	75,000	—	—	72,000	72,000	73,000	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	5,600	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	61,000	—	63,000	63,000	62,700	62,600	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	58,500	58,500	58,500	58,600	59,000	59,000	59,000	59,000	58,800	—	58,500	—	58,600	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	86,600	86,600	86,600	86,600	86,600	86,600	86,700	86,700	86,600	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	55,000	55,000	55,100	56,000	56,000	56,000	—	55,300	—	55,400	—	—	55,400	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	16,750	16,700	16,800	17,400	—	—	—	16,900	17,000	—	16,900	16,950	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%	—	83,500	—	83,500	83,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	77,000	—	—	—	77,000	—	—
" 4 1/2%	70,200	—	—	—	70,200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	67,85	68,10	68,10	68	68	68,15	68,00	68,80	68,50	68,80	69	68,55	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	365	—	380	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	39,50	—	—	39,50	—	41	41	41	41	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	432,50	433,50	432,50	430	430	431	429,75	430	429	—	—	—	—	—
" Andaluzes	262	259	259	260	257	260	—	258	256	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	334	339	335	338	336	—	336	337	337	336	336	336	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	285	287	289	289	292	292	289	286,25	288	287	285	285	—	—
" Companhia da Beira Alta	303	302,25	304,87	307	308,75	304	305	308	305,75	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	159,75	159,75	159,50	160	162	161,50	163	162,75	167	168	165	—	—
Londres: 3% portuguez	—	66	66,50	66,15	66,50	67	67	67	67	67	67	67	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	86,87	—	—	87,25	—	—	—	—	—	87,43	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1.º de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis		
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rêde geral	6 Maio	1.073	1.968.546.000	1.073	1.980.303.000	— 11.757.000	1.834.618	1.845.575	— 10.957
	Vendas Novas...	" "	70	26.887.000	70	31.035.000	— 4.148.000	384.100	443.357	— 39.257
	Coimbra a Louzã.	" "	29	8.284.000	29	7.665.000	+ 619.000	285.655	264.310	+ 21.345
Sul e Sueste.....	30 "	681	482.469.425	681	475.635.585	+ 6.833.840	708.471	698.436	+ 10.035	
Minho e Douro	" "	433	567.335.000	418	501.368.655	+ 65.966.345	1.310.242	1.199.446	+ 120.796	
Beira Alta	8 "	253	130.694.082	253	125.526.631	+ 5.167.451	516.577	496.152	+ 20.425	
Companhia Nacional	25 Março	185	36.625.353	185	33.859.789	+ 2.765.564	197.974	183.025	+ 14.949	
Guimarães	28 Fevereiro	56	19.969.925	56	16.696.248	+ 3.273.677	356.605	298.147	+ 58.458	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	25.242.836	64	24.884.167	+ 358.669	394.419	388.815	+ 5.604	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas		
Norte de Espanha.....	20 Abril	3.681	37.126.724	3.681	36.595.334	+ 531.390	10.086	9.941	+ 145	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	32.572.577	3.664	32.635.771	— 63.194	8.889	8.907	— 18	
Andaluzes	30 "	1.083	6.986.281	1.083	7.616.980	— 630.699	6.450	7.033	— 583	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	" "	777	2.758.843	777	2.590.469	+ 168.374	3.550	3.333	+ 217	
Zafra a Huelva	11 Março	180	700.429	180	609.537	+ 90.892	3.891	3.386	+ 505	

A linha internacional do Berlina

O systema de tracção adoptado nesta linha é o da electricidade. De uma só via, de um metro de largura, mede cincoenta e nove kilometros de extensão, e vae de Pontresina, que fica a 1775 metros de altitude, a Tirano, cuja altitude é de 429 metros, salvando o desfiladeiro do Berlina, á altura de 2:338 metros acima do nivel do mar.

Este caminho de ferro internacional, liga a linha suissa de Albula com a linha italiana de Valtelina.

A tracção é feita por adherencia simples, empregando-se locomotivas alimentadas por corrente continua á tensão de 750 volts.

Na vertente italiana, a linha tem a inclinação de um por cento; do lado suisso ha rampas cuja inclinação varia de cinco a sete e dois decimos por cento. O raio minimo das curvas é de quarenta metros, podendo ser percorridas com a velocidade de trinta kilometros.

As carruagens automoveis teem quarenta e trez logares, pesam, varias, vinte e oito toneladas, teem quatro motores de setenta e cinco cavallos e rebocam um comboio de quarenta e cinco toneladas, á velocidade de dezoito kilometros, em rampa de sete por cento.

OS CAMINHOS DE FERRO BRAZILEIROS

Segundo o relatório deixado pelo anterior ministro da viação, do Brazil, o doutor Francisco de Sá, este paiz tinha em 1909 apenas 19:537 kilometros de caminhos de ferro para uma população de 25 milhões de habitantes.

Em 1905 havia 16:746 kilometros e 18 milhões de habitantes.

Emquanto, pois, a população cresceu 39 p. c., a construção de vias ferreas elevou-se só 17 p. c.

A proporção de linhas ferreas para a superficie (8:337:186 k. c.) dá apenas, por k. c., 0,00234 kil.

«Portugal-Espana»

Recebemos o primeiro numero desta revista que em Barcelona iniciou a sua publicação.

Collaborada por varios dos principaes vultos da politica espanhola, insere artigos de interesse para a politica da península.

Afirmmando as suas ideias federativas, advoga a formação duma republica federal iberica, constituida por Portugal, Castella, Catalunha e Vascongada.

Trabalhando para a comunhão de ideias entre os dois povos vizinhos, esta revista occupa-se de lançar a semente para que entre portugueses e espanhoes deixe de existir a frieza de relações actual e para que as duas nações geographicamente tão proximas, deixem de estar espiritalmente mais afastadas do que se entre ellas varios Estados se interpusessem.

Agradecemos a visita e desejamos ao novo collega uma longa vida de prosperidades.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Linea de Barcelona a San Juan de las Abadesas. — Da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Espanha recebemos um elegante folheto, descrevendo os pontos pittorescos da linha que liga a formosa cidade do Mediterraneo, capital industrial da Espanha com a imponente cordilheira pyrenaica.

O pittoresco da linha, as obras de arte interessantissimas que podem ser vistas nas varias localidades do percurso, artisticamente reproduzidas no folheto, provocam o desejo irresistivel de ir visitar aquelle ponto tão admiravel da nação vizinha.

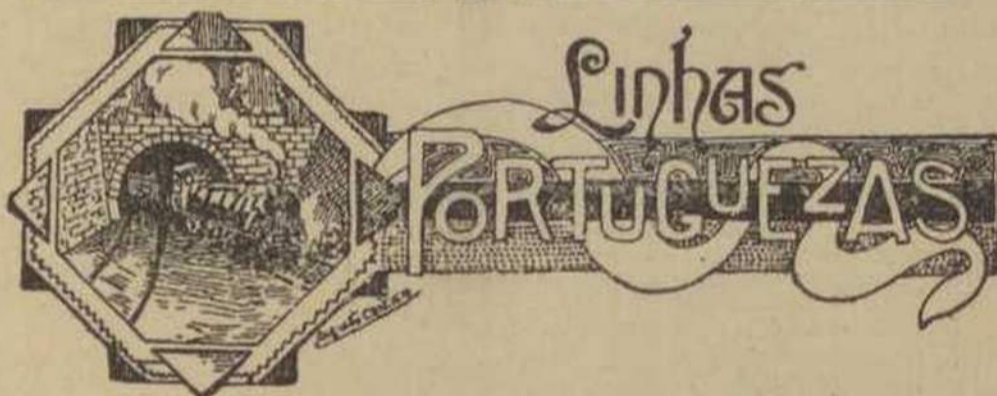
Vou vêr. — Começou a ser distribuido no primeiro domingo deste mez, um folheto annunciador, organizado á

maneira dos que são distribuidos em Paris, Londres, Nova York etc.

Nelle se encontra annunciios de todas as especialidades, tornando-se, por isso, interessante para o publico; e, porque é distribuido gratuitamente, vantajoso para o annunciante, vista a sua grande publicidade.

OS CAMINHOS DE FERRO EGYPCIOS

Em 1880, as linhas do Egypto, exploradas pelo Estado, mediam apenas 1448 kilometros de extensão. Dez annos depois, o augmento attingido era somente de 99 kilometros. Em 1902, subia a sua extensão a 2:334 kilometros. Em 1909, essa cifra elevava-se a 3:186 kilometros. Na sua totalidade, linhas do Estado e particulares, os caminhos de ferro do Egypto estendem-se por 4000 kilometros.



Caminhos de ferro Portuguezes. — Esta companhia submetteu ao governo uma proposta para acabar com os signaes de campainha para sahida dos comboios, sendo substituidos por um unico signal, toque de apito, feito pelos chefes das estações á hora exacta da partida.

Valle do Vouga. — Foi inaugurada a nova estação de Albergaria-a-Velha, nesta linha, a qual provisoriamente estava installada num barracão de madeira e tinha a designação de Albergaria-Valle Maior.

A Comissão Municipal do Concelho de Sever do Vouga representou ao governo para que a linha do Valle do Vouga passe pela margem direita do rio.

Aveiro a Cantanhede. — Foi pedida a concessão para uma linha, assente, parte nas estradas e parte em leito proprio, partindo de Aveiro, junto da estação do Valle do Vouga, e seguindo por Ilhavo, Vagos e Mira, até Cantanhede, terminando junto da estação da linha da Beira Alta.

Desta linha partirá, em Mira, um ramal para a Figueira, passando por Telha e Quiaios.



França

Foi aberta á exploração a secção da linha de Vesocel a Besancon, comprehendida entre Vesocel e Fretigney.

Está já aberta ao publico a secção da linha de Castres a Murat, comprehendida entre Pienne Légade e Lacau.

Italia

Deve ficar concluida em 1912 a primeira secção da linha italo-franceza de Toni a Nice.

Do lado italiano já estão abertos todos os tuneis. E' de crer que em 1914 já a linha esteja aberta ao publico.

Allemanha

Vae ser discutida no parlamento a proposta para a construção de uma linha ferrea ao longo do Rheno, de Bâle a Strasburgo, com o fim de dar sahida ao immenso trafego da linha já existente.

Russia

Foi inaugurada a linha de Haby, na fronteira allemã, a Kielce, passando por Czensto-Chowa, com a extensão de cento e vinte e duas encostas.

Está sendo estudado um projecto para a construção de uma via ferrea de Kielce a Sandonierz, no Vistula.

Foi auctorizado o estudo para a construção de uma linha de Lodz a Plock, atravessando o Vistula.

Tunisia

Vae ser augmentada a rede ferroviaria com uma linha, dos districtos de Nefzas e Nebeur a Bizerte, tendo a capacidade de transporte annual de 500.000 toneladas.



Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assemblêa geral dos accionistas, de 10 de maio de 1910.

SENHORES:

A Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas, em observancia ao preceituado no art.º 40 dos Estatutos, está fixada para o dia 10 de Maio proximo, afim de:

a) Apreciar as contas e os resultados da Exploração, no exercicio de 1910;

b) Discutir e votar o Relatorio do Conselho de Administração. Balanço e parecer do Conselho Fiscal.

c) Votar o quantum a distribuir ao coupon n.º 6 das Obrigações de 2.º grau;

d) Eleger, de conformidade com os artigos 22 e 34 dos Estatutos, dois Administradores e trez Membros effectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

Para cumprimento do que está também exarado no art.º 46 dos Estatutos, apresenta o Conselho de Administração ao vosso esclarecido exame o Relatorio e as contas do exercicio que findou em 31 de Dezembro de 1910.

Pelo acrescimo importante que accusaram as receitas da Companhia e pelas contas da exploração, em comparação com as de igual periodo anterior, notaes, com certeza, que o anno de 1910, tendo sido relativamente favoravel, distinguem-se por um forte impulso nos melhoramentos e aperfeiçoamentos que estão sendo, gradualmente, introduzidos em todos os serviços.

Foram, especialmente, os trabalhos de via, taes como renovação, reforço, ballastragem etc, os que, pela caracteristica particular, do nosso trafego, mereceram maiores attensões; devendo, por isso, proseguir-se, com celeridade, na execução cabal do programma já traçado.

No entanto, não quer isto dizer, que os outros ramos tivessem sido descurados, como verificareis mais adeante, pela leitura deste resumido Relatorio.

Resultados da Exploração

Receitas

As receitas brutas, menos a importancia dos reembolsos, ascenderam a..... Rs. 540:829\$500
A deduzir: impostos pagos ao Governo..... " 30:622\$576

Receitas liquidas..... " 510:206\$924
equivalente ao producto annual kilometrico de Rs..... 2:016\$627

As receitas liquidas realizadas em 1909, foram de..... Rs. 471:690\$311

Diferença a favor de 1910..... " 38:516\$613

apresentando um augmento superior a 8 % sobre os productos do anno precedente; tendo contribuido todas as cathogorias do trafego, como se verifica pela nota abaixo:

	1910	1909	Diferenças de 1910 em relação a 1909
Passageiros.....	200:502\$294	181:738\$083	+18:764\$211
Grande velocidade....	57:589\$017	48:255\$439	+ 9:333\$878
Pequena velocidade..	237:941\$204	227:220\$351	+10:720\$853
Receitas fora do trafego	14:174\$409	14:476\$738	+ 302\$329
Totaes.....	510:206\$924	471:690\$311	+38:516\$613

Passageiros.—Nesta secção ha a notar uma receita excepcional de cerca de réis 5:000\$000, proveniente das festas celebradas no Bussaco, por occasião do Centenario da Guerra Peninsular; to-

davia, abstrahindo este factor imprevisto, o trafego normal apresentou ainda um augmento computado em 8 % approximadamente.

As trez classes de passageiros mostram progressos sensiveis, conforme attesta o seguinte quadro:

	1910			1909		
	Numero	Totaes	Por passageiro	Numero	Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	26.452	51:497\$496	1.947	24.112	46:790\$402	1.940
2.ª ".....	68.575	46:464\$224	677	58.539	41:598\$836	711
3.ª ".....	301.648	111:935\$900	371	266.422	101:833\$839	382
Receitas supplementares.....	—	3:845\$790	—	—	3:598\$649	—
Totaes.....	396.675	213:743\$410	529	349.073	193:821\$426	545

Diferença de 1910 em relação a 1909			
	Numero	Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	+ 2.340	+ 4:707\$394	+ 7
2.ª ".....	+ 10.036	+ 4:865\$388	+ 34
3.ª ".....	+ 35.226	+ 10:102\$061	+ 11
Receitas supplementares.....	—	+ 247\$141	—
Totaes.....	+ 47.602	+ 19:921\$984	+ 16

O trafego internacional França-Portugal, registou também um incremento muito notavel, de cerca de 16 %.

Para facilitar ainda o seu desenvolvimento, esperamos organizar, em breve espaço, um novo serviço rapido, de accordo com as Companhias hespanholas interessadas, para ligação dos expressos 55/56 da Companhia Portuguesa com os n.ºs 9 e 10 da Companhia do Norte de Hespanha; encurtando, por esta forma, extraordinariamente, a duração do trajecto actual pelos comboios ordinarios. Além disso, projectamos introduzir nos novos comboios, grandes commodidades para os passageiros, pondo em circulação carruagens dos modelos mais aperfeiçoados.

Grande velocidade.—O importante acrescimo de Réis 9:333\$878, incide quasi exclusivamente sobre mercadorias e, em particular, sobre o trafego internacional; todavia, as encomendas postaes e o peixe concorreram também com resultados superiores aos de 1909.

Pequena velocidade.—A progressão que foi assignalada neste ramo, em 1909, manteve-se em 1910, por effeito, principalmente, das receitas satisfatorias obtidas com os transportes dos productos do solo. O augmento foi de réis 10:720\$853, achando-se distribuido, mais sensivelmente, pelas seguintes mercadorias:

Legumes.....	Rs. 1:673\$519
Madeiras.....	" 3:337\$893
Cereaes.....	" 1:709\$125
Cal.....	" 1:260\$117

As diminuções dignas de menção, só foram observadas nas seguintes:

Sal.....	Rs. 1:931\$714
Vinho.....	" 1:063\$937

Com respeito ao sal, a diferença pôde ser attribuída ao facto da produção ter sido mais escassa. O vinho influenciado, talvez, pelo retrahimento dos vendedores, que estão aguardando melhores preços, não teve o movimento habitual, apesar da colheita ter sido muito regular na região atravessada pela nossa linha.

(Continua)



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Venda em leilão duma porção de cereaes

No dia 18 do corrente, pelas 11 da manhã, na estação do Barreiro, proceder-se-ha á venda em hasta publica dos seguintes cereaes:

Trigo limpo, approximadamente 3:000 kilos; trigo com impurezas, 4:000; aveia, 600; alimpadura, 400.

A base da licitação é a seguinte: trigo limpo, 52 réis; trigo com impurezas, 46 réis; aveia, 25 réis, e alimpadura, 20 réis, por cada kilo.

A arrematação far-se-ha a quem maior lance offerecer.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissions, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro: sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1200 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4	4 14	4 41	4 56
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12 5	12 20

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	7 18	5 30	6 1
7 40	8 13	8 24	8 50
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 32	5 20	3 10	3 36
5 24	5 57	5 31	5 57
7	7 28	7 45	8 11
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 3		

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
5 30	6 34	6	7 4
6 15	7 19	6 55	7 56
8 10	9 6	7 40	8 35
a 9 10	9 46	b 7 48	8 35
9 45	10 41	a 8 56	9 32
a 10 40	11 16	9 15	10 7
10 45	11 49	a 9 56	10 32
12 15	1 19	10 50	11 54
a 1 40	2 16	a 11 26	12 2
1 45	2 49	12 15	1 19
a 3 10	3 46	1 50	2 54
3 15	4 19	a 2 26	3 2
a 4 40	5 16	3 15	4 19
b 4 47	5 37	a 3 56	4 32
b 5 20	6 10	b 4 28	5 14
a 6 10	6 46	a 5 26	6 2
6 15	7 19	6 15	7 19
a 7 40	8 16	a 6 56	7 32
7 45	8 49	b 7 5	7 51
9 15	10 19	8	9 4
a 10 40	11 16	9 20	10 24
10 45	11 49	a 9 56	10 32
b 12 25	1 15	10 50	11 54
		a 11 26	12 2

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 31	10 3	10 18	10 48
11 19	11 51	12 14	12 43
1 20	1 52	2 13	2 41
3 3	3 35	4	4 29
5 45	6 10	6 7	6 45
7 20	8 1	9 1	9 30

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 56	5 3	6 5
a 7 40	8 22	6 43	7 45
8	9 6	7 34	8 38
a 9 25	10 7	a 8 35	9 5
10 20	11 26	8 43	9 45
a 11 43	12 20	a 10 25	11 53
12 18	1 25	10 41	11 38
a 1 53	2 35	a 12 35	1 13
2 30	3 27	12 41	1 42
a 3 28	4 10	a 1 27	1 57
a 4 29	5 4	2 39	3 40
4 40	5 36	a 3 35	4 13
a 5 37	6 20	a 4 28	5 2
a 6 10	6 45	4 34	5 37
6 25	7 28	a 5 20	5 50
a 7 53	8 37	a 6 45	7 23
8 19	9 31	7 5	8 4
a 10	10 44	a 8 54	9 37
11	12 8	10 44	11 41
12 20	1 30	11 25	12 3

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 20	11 12
10 55	11 38	11 51	12 34
1 13	1 56	2 33	3 16
2 28	3 11	4 49	5 29
3 35	4 18	5 43	6 30
4 41	5 24	6 50	7 34
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 49

Mais os da Povoa.

Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 20	7 30	6 38	f 6 48
f 4 35	4 43	9	f 9 8
		5 10	f 5 20

Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
9 51	10 40	7 32	8 30
11 10	12 6	12 52	1 50

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
4 35	5 28	8 2	9 20
5 58	7 20	2 38	4 6
12 33	1 56	7 59	9 22

Mais os de Setil.

Lisboa	Setil	Lisboa	
6 54	8 50	7 23	9 20
4 35	5 58	3 27	5 15
		10 5	11 26

Mais os de Entroneamento.

Lisboa-R.	Entronec.	Lisboa-R.	
6 54	9 50	4 12	6 25
8 30	11 55	5 40	9 20
10 35	1 32	10 11	1 5
1 35	4 41	f 12 21	2 5
b 4 22	6 4	1 7	2 50
a 5 30	7 3	2 14	5 15
d 5 50	10 47	4	7 15
8	11 27	11	3 35
9 30	11 43		

Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	7 47	6 35	5 15
a 9 45	3 19	a 8 56	2 50
1 35	12 36	3 6	12 33
a 5 30	11 7	a 5	10 50
d 5 50	a 12 26	8 45	6 25
9 30	7 31		

Porto	Entronec.	Porto	
e 3 32	1 58		

Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 35	6 43	a 7 40	2 50
f 4 22	9 30	9 8	2 5
8	7 20	4 40	12 33

Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 35	9 34	a 6 5	2 50
b 4 22	11 30	5 44	12 33
8	7 7		

T.Vargens	Badajoz	T.Vargens	
4 30	9 34	6 5	9 43
8 34	11 30	10 45	3 44
2 44	7 7	5 44	8 24

T.Vargens	Valencia	T.Vargens	
3	7 20	4 49	8 23

Entronec.	Guarda	Entronec.	
2 37	11 12	4 20	12
12 45	9 33	3	10 18

Abrantes	Guarda	Abrantes	
3 27	11 12	4 20	10 52
1 50	9 53	3	9 20

C. Branco	Guarda	C. Branco	
2 42	10 42	6 40	2 12

Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
12 50	5 52	7 10	10 16
7 20	12 24	1 45	6 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Penafiel	Porto	
4 10	5 53	4 57	6 47
9 45	11 35	7 16	9 10

Figueira	Amieira	Figueira	
3	3 21	3 40	4 1
7 24	7 45	8 36	8 57
11 55	12 16	12 36	12 57

Figueira	Alfarellos	Figueira	
1 40	2 17	1 55	2 34
10 40	11 15	11 45	12 23
1 9	2 21	1 10	1 46
6 40	7 3	7 40	8 22
7 47	8 28	8 55	9 34

Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	a 5 55	7 40
4 19	6 17	11	12 36
		11 35	12 45

Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 30	12 40	2	3 3
3 54	5 9	5 24	6 33

Espinho	Porto	Espinho	
8 32	9 33	8 11	9 3
10 5	10 51	12 45	1 38
2 5	3 4	3 30	4 28
4 35	5 51	4 36	5 19
6 10	7 7	8 10	9 3
10 55	11 52	10 20	11 13

Ovar	Porto	Ovar	
4 50	6 34	5 18	6 51
7 20	8 56	5 58	7 30
8 30	10 9	12 20	1 50

Aveiro	Porto	Aveiro	
5 30	8 2	7 5	9 21
9 50	12 22	9 40	12 16
11 27	1 57	11 20	1 48
2 22	4 48	2 13	4 40
5 55	8 27	5 10	7 37

Figueira	Porto	Figueira	
7 50	1 57	6 35	11 48
7 5	11 17	9 56	6 3
		8 45	7 10

VALLE DO VOUGA

Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
5 5	6 33	1 30	2 57
11 30	12 57	5 15	6 43

Espinho	Albergaria	Espinho	
8 40	10 7	6 50	9 19
6 45	9 12	3 15	5 42

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	10	10 48
7 5	8 55	4 28	6 3

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 45	1 7	6 17	9 28

Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
4 25	12 55	9 35	3 52
9 50	4 12	a 1 47	6 36
a 1 28	7	4 5	11 40

SUL E SUESTE

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

Lisboa	Pinhal Novo	Lisboa	
8 20	9 24		

P. Novo	Aldegallega	P. Novo	
9 25	9 43	8 5	8 29
12 16	12 34	11 18	11 42
6 55	7 13	5 50	6 14
9 26	9 44	8 16	8 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	8 5	9 50
10 50	12 3		