

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 572

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Outubro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXO DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portugueses. — (Serviço combinado com o Minho e Douro). Aviso ao público sobre a linha do Pocinho a Miranda.

SUMMARIO

	Páginas
A testa das linhas do Sul e Sueste, por J. Fernando de Souza	305
Notas de excursão, por Mello de Mattos	309
Relatório sobre dragagens em Portugal, por André de Proença Vieira	311
Aviação e aerostação — A estabilidade dos aeroplanos — O Direito aéreo	311
Tracção eléctrica — França — Suíça — Alemanha — Canadá	311
Viagens e transportes	312
Notas de viagem. — VI — Um « auto » em « panne ». — Como dois países se defendem reciprocamente — A « tessera » italiana e as suas vantagens	
— A exposição de Turim. — Bom material de caminhos de ferro	
Machinas e palácios. — Vários sistemas de viação	313
O paquete « Vandyck »	314
O « Sud-express » e os rápidos do Norte, por G. M.	315
As linhas italianas	316
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	316
Boletim Commercial e Financeiro	316
Gotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras	317
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	317
Automobilismo — A velocidade dos comboios — França — Alemanha — Inglaterra — Estados Unidos	318
Linhas estrangeiras. — Espanha — França — Peru	318
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentado à assembleia geral dos accionistas, de 31 de maio de 1911 (Conclusão)	318
Arrematações	319
Agenda do Viajante	320
Horário dos comboios	320

A testa das linhas do Sul e Sueste

III

Antes de entrar na matéria do presente artigo, designada pelo seu título, julgo indispensável declarar muito categoricamente que, embora o meu nome figure no cabeçalho da *Gazeta* como de *redactor efectivo*, a minha colaboração e responsabilidade se limitam exclusivamente aos artigos técnicos, sempre assignados, salvo certas notícias da especialidade.

Nenhuma solidariedade, nem acquiescência, resulta d'essa situação a quaesquer afirmações que outros artigos apareçam, mórmente quando se afastam da indole puramente técnica d'esta publicação.

Definida assim clara e iniludivelmente a situação, passo a ocupar-me do tema do artigo.

É tempo de terminar este estudo, que se vai alargando além do rasoável, com risco de acabar antes a paciencia do leitor.

O assumpto é importante e complexo; vae nisso a minha defesa. Para completar o seu exame deveria elevar ao plural o título e referir-me ás *testas* das linhas do Sul e Sueste, porque já mostrei que o seu serviço terminal tem de repartir-se por mais de uma estação em cada uma das margens.

Na esquerda Barreiro e Cacilhas teem que dividir entre si o tráfego de pequena velocidade auxiliando-se mutuamente e tendo a grande velocidade exclusivamente em Cacilhas instalações eficazes para um serviço rápido e commodo.

Na margem direita a transacção possível com as oposições injustificáveis à instalação da estação no terrapleno da Alfandega, já há annos alvitrada, seria a transferencia para ali da grande velocidade apenas, procurando-se outros pontos da margem logar para a pequena velocidade. Essa solução teve já começo de execução com as duas estações de pequena velocidade criadas ultimamente, uma na doca do Terreiro do Trigo e outra na de Santo Amaro. Com essa divisão, mais dispendiosa a todos os respeitos, fica talvez a cidade melhor servida, e pode engrossar o tráfego fluvial pela expedição e entrega naquellas estações de remessas que hoje são expedidas ou recebidas no Barreiro. Nesse aumento de tráfego pode haver compensação, parcial ou total, para o das despesas.

Não se segue porém que o serviço de passageiros e recovagens haja de ficar indefinidamente no velho abarracamento do Terreiro do Paço. Não é ali o seu lugar, nem se devem fazer obras de vulto para melhorar tal instalação.

No dia em que neste paiz se trate de administração em vez de política, (feliz acontecimento que coincidirá talvez com a descoberta da quadratura do círculo) e em que as circunstâncias financeiras permittam a transferencia do Arsenal da Marinha, a avenida marginal ha de vir do Caes do Sodré ao Terreiro do Paço e a barraca do Sul e Sueste ha de desaparecer fatalmente. Um bom desembarcadouro e uma estação de grande velocidade nos devidos termos ocuparão parte do terreno, hoje desaproveitado e inaproveitável, em frente da Alfandega. O resto do terrapleno será utilizado no serviço da doca, e terá então acabado a vergonha de existir nella um muro acostável a que não encostam navios, porque aos interesses ligados ás fragatas não convém um serviço mais perfeito.

Não insistirei nesta questão, assas conhecida dos leitores e acerca da qual nenhum elemento novo ha que adduzir.

Supponhamos que se fez no Barreiro, em Cacilhas e em Lisboa o que importa para assegurar ás linhas do Sul e Sueste boas instalações terminaes.

Ter-se-á feito tudo o que a economia regional exige e os interesses do paiz aconselham?

Não o creio.

Importa não esquecer que de outro porto de embarque dispõem as linhas do Sul, proximo da sua testa, não devendo votal-o ao ostracismo.

Refiro-me ao porto de Setúbal, que está á mesma distância do entroncamento do Pinhal Novo que o Barreiro e cujas condições não são para desprezar.

Entram naquelle porto navios até 2:500 toneladas e a sua barra é susceptível de melhoria sem enorme despesa.

Apezar da lamentavel decadencia da exportação do sal, que nos meados do seculo XIX era ainda de 125:000 moios, ha ali commercio de valor.

Segundo os dados estatisticos colligidos na monografia do porto de Setúbal, que figura no magnifico trabalho do sr. Conselheiro Adolpho Loureiro sobre os portos portugueses, as principaes mercadorias exportadas em 1907 foram 8:969 toneladas de sardinha em conserva e 1:422 toneladas de cortiça em prancha. O sal, que em 1874 attingiu

ainda cerca de 147 milhões de litros, desceu a 41.708 toneladas em 1907.

A média do movimento de navios, de 1902 a 1906, representa 585 navios entrados com 321.607 metros cúbicos de arqueação, sendo 308 navios nacionais e 277 estrangeiros.

Todos os navios de qualquer calado podem fundear com segurança no porto de Setúbal, encontrando unicamente dificuldade na entrada da barra pela altura insuficiente de água e variações do *passe* em fundo e posição.

O calado máximo hoje é 20 pés com a arqueação de 2.500 toneladas.

Na opinião auctorizada do sr. Loureiro, fixada a posição da barra e assegurada a profundidade conveniente, os navios poderão entrar e sair com facilidade.

J. Rennie, que fez em 1855 um estudo rápido do porto, propôz em 1857 a construção de um quebra-mar desde a ponta de Adoxa na extremidade do cabedelo actual, podendo haver talvez necessidade da construção de outro molhe do lado N. da entrada.

A dragagem da barra poderia porventura facilitar a entrada.

O que é notável é que de porto tão importante apenas vejo mencionado para melhoramento de barra o plano de J. Rennie.

Todos os outros projectos de que a monographia do sr. Loureiro dá notícia referem-se a obras no interior do porto para rectificação da margem, estabelecimento de terraplenos, cais e docas.

O último projecto aprovado, do sr. H. Moreira, conta com uma doca a montante do baluarte da Conceição e entre este e a projectada estação marginal do caminho de ferro do Sado. O molhe da doca terá 15 metros de largura com as fundações a—6 metros, acostável portanto.

Os navios utilizarão a parte exterior do molhe. A doca, para pequenas embarcações, terá 38.640^{m²}.

A lei de 29 de março de 1883 auctorou o prolongamento do ramal de Setúbal até à margem do Sado onde teria estação terminal e ponte-cais. A lei de 12 de junho de 1901 auctorou um imposto especial de 1% *ad valorum* sobre as mercadorias exportadas e 30 réis por tonelada de arqueação dos navios de longo curso que saírem do Sado, com destino a obras municipais da construção do cais, doca de abrigo, ponte-cais e prolongamento do ramal.

O estudo da linha do Sado foi subordinada à saída directa de Setúbal.

Os diversos estudos efectuados levaram a uma solução aceitável, mais cara, é claro, que a saída de Valdéra, mas tendo a grande vantagem de servir directamente Setúbal e evitar mais uma bifurcação e as consequentes complicações de serviço.

Não repetirei agora o que em artigos anteriores expus sobre o assunto. Convém todavia referir os dados estatísticos relativos à estação de Setúbal em 1909 para se ver a sua importância.

Os passageiros chegados e saídos foram 161.407.

As recovagens sommaram 6.569 toneladas expedidas e 2.257 recebidas, representando o rendimento de 33 contos. Avulta o peixe com 5.741 toneladas, sujeito ao transporte em carroças até à estação.

Em pequena velocidade o movimento foi de 15.541 toneladas expedidas e 20.265 recebidas.

O ramal está prolongado até à margem. A estação foi projectada com largura para poder ter como anexo a ponte-cais ou o molhe da doca para fácil carregamento ou descarga de mercadorias.

Perguntarei agora: não é razoável utilizar o porto de Setúbal, pô-lo em condições aceitáveis, para o que não é preciso grande dispendio, e aproveitá-lo para parte do movimento d'exportação da região tributária das linhas do Sul e Sueste, em vez de pretender concentrar no Barreiro

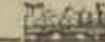
todo o movimento, mesmo o da zona que tem em Setúbal a sua natural saída?

E' convicção minha que assim se deveria proceder. Por estar o porto de Setúbal próximo de Lisboa, não deve ser desprezado e abandonado. Ha direitos adquiridos e interesses criados que se devem respeitar. Mais vale ao paiz ter multiplicados centros de vida e actividade comercial, que sacrificar tudo à plethóra da capital.

O porto de Setúbal com a sua estação ferroviária tem lugar marcado na economia das linhas de Sul e Sueste e deve ser considerado como *terminus* subsidiário do Tejo.

Um plano largo e methodico não pode deixar de lhe reservar lugar.

J. Fernando de Sousa.



NOTAS DE EXCURSÃO

Apenas de regresso a Lisboa e em seguida a três semanas de vida semi-vegetativa veio o chefe da typographia reclamar o artigo para a *Gazeta* e encontra-me como aquelle personagem do romance d'Edmond About que já ninguem lê e que se intitula *L'homme à l'oreille cassée*.

Baseia-se o romance na conhecida experiência que fez Claudio Bernard dissecando rotíferos. Os animaes entram num periodo de insensibilidade completa e podem permanecer assim por muito tempo, enquanto a atmosphera em que viverem estiver inteiramente privada de humidade. Introduzido vapor de agua e borrifados, estes seres curiosos tornam a agir como antes da experiência.

Não é provável que assim como no conto da *Belle au bois dormant* elles realizem o movimento iniciado uns annos antes, mas comprehende-se bem que uma imaginação viva aliada a uma boa forma litteraria possa estabelecer com este ensaio de laboratorio um romance que se leia com agrado.

Assim o fez o escriptor acima citado. Imaginou um oficial do exercito de Napoleão I que tem que ir levar uma ordem a Dantzig cercada pelos inimigos.

Disfarçado em camponez, lá vae passando, até que se lhe depara o mau encontro de uma patrulha ou coisa parecida, que o persegue e dispara sobre elle. Perigosamente ferido, ia ser fuzilado como espião, quando surge um medico alemão que pede o homem para uma experiência de paralysação vital.

Morre o sabio e esquecido lá num recanto do laboratorio fica o corpo do frances, que acorda ao cabo de muitos annos, a querer levar a ordem de Napoleão a Dantzig.

Volta a Paris com as ideias de *sabreur* que percorre o mundo na esteira do imperador, vê tudo mudado. A noiva farta de esperar por elle já era avó e o resto do mesmo modo.

Ora na vida de come e dorme a que me entreguei durante quasi tres semanas tenho, com o cerebro mais ronco do que de costume, de falar aos leitores da *Gazeta* de problemas technicos, sou obrigado a ver se na roupa de impressos que se teem acumulado sobre a minha banca de trabalho sou capaz de achar a nota moderna que interessa o leitor.

Mas todos esses papeis, livros, impressos e periodicos parece que estão deante da minha vista a repetir o distico da entrada da livraria em Alcobaça: *Viam sapientiae mostrobo* e, depois de os descintar e de lhes cortar os vincos das paginas succede-me como no velho convento.

Ali subi escadas, voltei para um lado e para o outro e encontrei por fim uma sala enorme da altura de dois andares com os estuques arruinados, cheios de fendas e as paredes nuas e frias na alvura da cal, nos sitios em que a humidade e a tinta das paredes não as esverdearam ou amarelleciam.

Aqui encontro-me deante de muitas paginas de papel,

escriptas em linguas varias e que pedem reflexão e tempo para serem interpretadas e lidas.

Na forma como as vejo, assim de corrida, são apenas signaes graphicos que mancham a alvura do papel, quer em desenhos, quer em letras.

Mas que bella pagina de escripta pessimista, toda cheia de sentenças, vasadas nos moldes do Ecclesiastes, patenteando a inanidade do saber humano, se não escreveria, comparando o vacuo da bibliotheca dos frades com a sentença latina que encima a parte de ingresso da bibliotheca!...

Agora que os livros desappareceram dali e só ficou o caminho que conduz ao local onde elles estavam como seria linda a paraphrase de uma celebre *fallencia da sciencia*, que deu que falar ha uns annos atraz. E como poderia ser ainda mais *schopenhaueriana* essa escripta se recordasse o estado de ruina e o desleixo em que os homens deixam ficar a casa, onde tantas ambições forjaram até documentos em que falsearam os factos de eras passadas. Que de vaidades não pereceram e se dispersaram com os livros que ali havia outr'ora e hoje se não lêem!

Se tivesse à mão *Les Ruines de Volney*, que é tambem um livro que ninguem já lê, poderia citar algumas palavras daquella meditação em que elle subordina ao titulo de «investigação da verdade» as contradições religiosas que dividem o mundo e talvez que, definindo a lei como synonimo de leitura, conforme elle a designou logo no inicio da sua lei natural, pudesse chegar à defesa do anarchismo, isto é, da ausencia de lei.

Que substanciosas reflexões não poderiam surgir da casa vazia em que estava a livraria do convento dos frades tão ricos quanto orgulhosos que habitaram aquelle immenso casario! Como viria de molde a maxima do negativismo da sciencia!

Mas fóra de propósito surgiriam reflexões philosophicas em quem apenas deve pensar em construir com materiaes palpaveis, ponderaveis e mensuraveis, especialmente sob o ponto de vista da resistencia.

E depois o cathecismo de lei natural de Volney é actualmente o que menos se respeita. A humanidade está passando por uma phase regressiva sob o ponto de vista moral. Volta a imperar a força, volta a cultura asselvajada da violencia e nem sequer as notas diplomáticas teem já a forma cuidadamente hypocrita de quem receia o julgamento dos vindouros.

No entanto, as reflexões que em mim provocou a sala da livraria do convento de Alcobaça e que poapo ao leitor paciente, não obstante a que peça ao Ministerio da Guerra que não deixe desapparecer de todo o estuque de estylisacão italiana caracteristica daquella casa. Não cuidar de aquelle vestigio de tempos faustuosos e deixal-o perder por desleixo é pelo menos lamentavel.

Nem tão rico é o nosso paiz em monumentos que consinta a ruina dos poucos que ainda nos restam e que bem merecem conservar-se, sem que se perca o vestigio do que outras eras ali cristalizaram em trabalho e em arte, embora nem sempre racionalmente orientada.

Comtudo desse trabalho de muitos seculos, sempre no mesmo local, modificando, alterando, destruindo, surge o encanto das coisas, das ambições que não voltam e por isso não julgo que devamos abandonar aos agentes da destruição o que entendemos, em nosso actual criterio, que não é artistico, porque não concorre para a unidade do edificio.

Conservemos tudo, ainda o que é relativamente moderno e que não oculta o mais antigo e de maior arte é isso o que peço para os estuques da bibliotheca de Alcobaça.

Visto entrar no capitulo do que os ingleses costumam denominar *suggestions*, não ha motivo para deixar de referir ainda casos que facilmente se emendariam numa excursão que todo o portuguez tem obrigação de fazer.

Em geral, as excursões que mais agradam são aquellas que se não preparam cuidadosamente, estudando horários, consultando roteiros e lendo Bedeckers.

Por isso, a despeito de seguir por uma regiāo que bem conhecia, quiz dar-me o prazer de alguns imprevistos e que o eram inteiramente para os meus companheiros de viagem.

Mas devo confessar que foram desagradaveis a maioria de elles.

Assim, cuidava partir de Leiria para a Batalha num dia e regressar outra vez a Leiria, para reservar o dia seguinte às visitas de Alcobaça e das Caldas da Rainha.

Consultado porém o guia dos caminhos de ferro, impossivel foi achar comunicação ferroviaria facil de Leiria para o Vallado e as Caldas.

Os meus companheiros de viagem não queriam outra, dados os bilhetes que tinham tomado ao sairem de Lisboa.

De principio acharam muito commodas as senhas de paragem, mas em breve começaram a emburrar com a obrigação de terem que partir da estação em que as tinham tomado.

«Que isto os obrigava a percorrerem duas vezes as mesmas estradas, diziam, e elles nada tinham que os interessasse a ponto de desejarem revê-las».

E eu defendia conforme podia e sabia as prescripções da exploração ferroviaria.

Mas, retoquiram, porque não ha de a Companhia ter uma senha especial de embarque em nova estação do percurso, que se compre juntamente com a senha de paragem?

E exemplificando. De esta maneira, paravamos em Leiria, viam a Batalha, regressavamos a Leiria e tomavamos a linha ferrea até ao Vallado.

De ali partiriamos para Alcobaça e, depois de bem visto o templo e o convento e a fabrica dos algodões, seguiríamos para as Caldas pela estrada ordinaria, mediante uma senha de embarque comprada em Vallado para as Caldas. Ahi tomariam a linha para ir mais para o sul, ou para Torres, ou para Lisboa ou para qualquer das estações do percurso.

E eram interminaveis discussões, em que nem sempre eu fazia a melhor figura, defendendo os caminhos de ferro.

Ainda tive uma certa vantagem em quanto sustentei que bastavam os comboios 202/223 e o 206/504, com o espadamento de 12 h. 19 m. entre o primeiro e o segundo, fazendo observar a maneira pausada como os passageiros desciam das carruagens e o vagar com que subiam para elles. «Mais comboios para quem mostra tão pouca pressa era luxo escusado», observava triumphantemente.

E obrigarem um excursionista a sair de Leiria ás cinco e meia da manhã para poder ver a linha e a paysagem, acha que é razoavel? perguntava um meu companheiro que gosta de sair tarde da cama.

A isso apontava-lhe para o verde negro monotono dos pinhaes e sustentava que era bem justificado o horario, até com o comboio numero 200, que dá tempo a que se vejam as Caldas e que ali se almoce quando haja quem queira percorrer a linha de dia.

E tem assim o prazer de viajar com a velocidade de 18 kilometros á hora, replicava outro que estivera a fazer calculos.

Porfim chegamos ao Vallado, mas chovia torrencialmente e a diligencia encheu-se num instante, de modo que tivemos que perder duas horas até que de Alcobaça mandassem uma carruagem.

Ora a permanencia no Vallado, mesmo sem chuva, é tudo quanto existe de menos apetecivel. Ainda ha o recurso de ir a pé, quando se deixam as malas depositadas na estação, mas com chuva á potes é que nem de esse meio se pode lançar mão.

Por isso uns companheiros meus olhavam para o cenho, còr de loisa ou para as cordas de agua que as

nuvens vazavam sobre a terra, substituidas umas pelas outras, porque o vento do sul as impellia de cada vez mais negras a aguar-nos o prazer da viagem.

Outros, impacientes, consultavam o horario para saberem quando tinham comboio para regressarem a Leiria, porque viam muito compromettida a hora do almoço.

Ao cabo de duas longas horas, bem inutilmente perdidas, lá apareceu uma carruagem pedida para Alcobaça.

Felizmente tinha boas molas e cavalos que andavam bem, o que poz quasi de bom humor os excursionistas.

Não custaria muito estabelecer uma comunicação telephonica da estação do Vallado para Alcobaça ou ter ali carruagens para a hypothese de que a diligencia se enchesse rapidamente e passageiros houvesse que ficassem em terra com o risco de perderem tres horas e vinte minutos à espera da diligencia que serve o comboio 201/239.

Possivel é que raros dias haja em que funcione a linha telephonica e menos ainda se contarão por certo em que os carros se utilizem, mas nem sempre se deve attender ao rendimento immediato em qualquer emprehendimento, enquanto a corrente se não estabelece.

E' sempre a conhecida maxima do semear para colher.

Todavia a linha telephonica a que se allude, essa daria uma boa solução ao problema e não muito dispendiosa.

Já que se pretende desenvolver o turismo, é necessario que se estabeleçam facilidades que poupem ao excursionista as horas de mau humor, que passei na estação do Vallado juntamente com os meus companheiros de viagem.

No entanto, todos se deram por bem compensados na visita do templo e principalmente às duas joias que constituem a mais bella tradução poetica em pedra de uma lenda que tão bem condiz com o feitio péninsular de amorosos e liricos que todos somos em Portugal.

Aquelles dois tumulos de D. Pedro I e da que depois de morta foi rainha dão para horas esquecidas de contemplação. A alliance dos estylos gothico, romano e byzantino é tão perfeita no seu conjunto que se não sabe mais o que se ha de admirar. A rosacea da cabeceira do tumulo de D. Pedro com as suas doze ediculas exteriores e as seis ediculas internas é todo um poema e por signal que, no rigor da representação figurativa segundo a substancial monographia do sr. M. Vieira Natividade «deve ali estar representada toda a historia de Ignez nas suas mais simples e verdadeiras linhas» (1).

Se até ha pouco tive que falar menos amavelmente dos meios de transporte nas linhas de oeste e nas estradas, em boa justiça devo applaudir o erudito auctor de esta monographia por a ter exposto à venda, embora modestamente na sacristia da egreja, mas em todo o caso bem procedeu em ali a ter.

Só me resta lamentar que por enquanto não esteja já publicada a obra sobre o Mosteiro d'Alcobaça que aquelle auctor promette para breve, pois que diz já a ter no prelo.

O episodio dos amores de Ignez de Castro e do filho de D. Affonso IV tem sido poetizado pelo espirito popular desde o sangue que enrubesce as pedras da fonte dos Amores na quinta das Lagrimas em Coimbra até à scena do beijamão depois da morte.

Cada geração tem trazido mais um tributo para a lenda tão poetica já no seu substratum e ainda o seculo passado já tão positivo e tão cheio de descrença e de livre exame deu a ella o seu contigente.

A posição dos tumulos, em que se contrapõem os pés dos dois amantes, originou a affirmativa de que D. Pedro assim o ordenara para que no juizo final em seu primeiro olhar avistasse a linda amada, apenas resurgisse à vida.

Como em todas as lendas que a phantasia do povo borda sobre os factos positivamente frios da vida, tem esta que ser posta de parte e não é sem pezar que assim procede o erudito auctor da monographia acima referida.

«Com muito e profundo desgosto vamos quebrar para sempre o mais recente mas o mais lindo capitulo da lenda de Ignez. E assim se vae provar que essa lenda, n'uma crescente phantasia veio criar a sua ultima nota poetica no primeiro quartel do seculo XIX, no periodo que mais se alargou a sua vasta bibliographia» (1).

Pena é comtudo que entre os argumentos aduzidos pelo sr. Natividade alguns haja irresponsiveis, porque a lenda vale bem mais do que a realidade.

Certo é que a citação de Fr. Manuel dos Santos pode dar ensejo a duvidas, porque se diz «e à sua mão direita a rainha D. Ignez de Castro sua mulher». Desse modo poderiam ficar as destruições do tempo dos franceses precisamente no sitio onde menos azadamente teriam campo para manejá os seus vandalicos utensilios os soldados de Massena.

A tal ponto previu esta objecção o sabio auctor de «Ignez de Castro e Pedro o Cru» que mais adeante escreve «os tumulos no cruzeiro ou no pantheon teriam a disposição primitiva: um ao lado do outro, mas em ordem opposta à descripta pelo chronista, D. Pedro daria a esquerda que podia ser, segundo o ponto de vista, a direita do observador» (2).

Mas nesse caso, como se explica o possessivo sua do texto de Fr. Manuel dos Santos que o sr. Natividade transcreve da «Alcobaça Illustrada» citando a pagina e a edição?

A descrição constante do codice 1434 da Biblioteca Nacional de Lisboa, que o erudito sr. Natividade tambem transcreve (3) está tão cheia de erros que facil é induzir o pouco credito que merece. Qualquer profano distingue muito bem a imagem de S. Vicente da de S. Pedro e não é provavel que o auctor do codice citado assim se equivocasse.

No codice referido lê-se a proposito da collocação dos tumulos: «neste logar (o cruzeiro) mandou D. Pedro colocar o seu sepulcro para facilmente poderem sair do altar... e lançarem agua benta os capellães...» etc.

Não se pode deduzir destas palavras que os tumulos não estivessem na disposição em que hoje se encontram no pantheon e assim se poderia salvar a lenda tão poetica do primeiro olhar dos dois amantes no tremendo passo da resurreição da carne, quando soar a trombeta no valle de Josaphat.

Acceitando a transferencia dos tumulos ahi por meados do seculo XVII para o pantheon, conforme o assegura o erudito auctor «de Ignez de Castro e Pedro o Cru» ali os encontrariam os franceses na posição apontada pelo sr. M. Vieira Natividade, isto é o D. Pedro à esquerda de quem entra e à direita o de D. Ignez.

A procura de thesouros, era natural que os selvagens da divisão do conde d'Erlon fossem escolher a passagem mais ampla para executarem a obra de profanação artistica que ainda hoje e já agora para todo o sempre ahi se deparara.

Mas ocorre contrapôr a estas hypotheses aliás plausiveis da obra do sr. M. Vieira Natividade ainda outras duas que talvez não deixem de ser fundamentadas.

A primeira seria a de que, no pantheon, o tumulo de D. Pedro ficasse à direita de quem entra e com os pés virados para a porta e à esquerda o de D. Ignez. Assim salvava-se o possessivo sua da obra de Fr. Manuel dos Santos.

Os vandais que andavam a forragear nos tumulos e sarcophagos, sem duvida que haviam de procurar distribuir-se em partidos ou *equipes*, como elles diriam por certo, afim de não fazerem concorrença uns aos outros. A maioria havia ali de postar-se à entrada e defendê-la contra as incursões de qualquer outra horda de selvagens de igual pensar.

Dentro ficariam os mais habéis na destruição, que atacariam o cunhal da esquerda dos pés do tumulo de D. Ignez e o da direita da cabeceira do de D. Pedro.

(1) M. Vieira Natividade, «Ignez de Castro e Pedro o Cru» perante a icono-

(2) Idem, idem, pag. 101.

(3) Idem, idem, pag. 100.

Assim, facil seria que mui poucos homens cercassem os tumulos protegendo a obra asselvajadamente ambicosa e vandalica de alguns.

Mas a lenda do primeiro olhar na resurreição perder-se-hia ainda nesta hypothese.

A outra, seria a de que os soldados do conde d'Erlon ocupariam a porta escolhendo o cunhal destruido para a sua obra de depredação por ser aquelle que recebia mais luz.

Nesse caso, ainda o ingresso seria vedado por alguns soldados e outros lá no fundo e longe das vistas estariam destruindo uma obra prima de cinzeladura.

Assim, os tumulos conservariam a posição em que hoje se acham e a lenda tão poetica e que tanto custa a destruir ao erudito auctor da monographia sobre os tumulos dos dois amantes salvar-se-hia e poderia até adquirir fôros de verdade historica.

Bem deseja quem isto escreve que estas linhas encontram boa acolhida por parte de algum erudito que descubra passagens de velhas obras onde se achem vistumbres de confirmação de esta ultima hypothese.

As realidades da vida são tão feias que a probabilidade historica de uma lenda que lhes dê algum encanto chega a ser uma attenuante para os que reforçem os textos escriptos, a fim que elles digam o que pretendem encontrar nelles.

Na *Reliquia* de Eça de Queiroz ha uma passagem bem caracteristica a este proposito e não resiste á tentação de a trazer para aqui só com o intuito de dar um pedacinho de relevo a toda esta descolorida maçadaria.

Mas primeiro irá a exposição do caso para espevitar a memoria do leitor.

O doutor Topsius da Imperial Allemanha e Theodorico Raposo, portuguez de á quem e de além mar, achavam-se deante de uma arvore de carrancudo aspecto.

«Era um tronco grosso, curto, atochado e sem nós de raizes, semelhante a uma enorme moca bruscamente cavada na areia; a casca corredia tinha o lustre oleoso de uma pelle negra; e da sua cabeça entumescida de um tom de tição apagado rompiam como longas pernas de aranha, oito galhos que contei, pretos, molles, lanugentos, viscosos e armados de espinhos... Fóra um galho igual (o nono talvez) que arranjado outrora em forma de corôa por um centurião romano da guarnição de Jerusalem armara sercasticamente no dia do suppicio a cabeça de um carpinteiro da Galiléa condemnado...»

«O erudito Topsius desdobrou lentamente o seu lenço de quadrados e declarou (contra a futile tradição latina e contra o ignarissimo Hasselquist) que a Corôa de Espinhos fôra arranjada de uma silva, fina e flexivel que abunda nos valles de Jerusalem, com que se accende o lume, com que se erriçam as sébes e que dá uma florzinha rôxa, triste e sem cheiro...»

«Eu murmurei succumbido:

«Que pena! A titi fazia tanto gosto que fosse de aqui Topsius».

Ora, applicando o caso, os sentimentaes todos que nós somos, fariam tanto gosto em que a tradição do primeiro olhar fosse verdadeira! E não coincidiria ella muito bem com aquella inscripção até a fin do mundo tão poetica na sua extrema singeleza?

Porque não ha de vir um Topsius com o alto saber germanico comprehendér que ás rasões de Estado e ás de Familia se juntam as do Sentimentalismo?

Assim como o seu imaginado compatriota estenderá a mão por sobre os tumulos e cobrindo-os «largamente com a garantia da sua sciencia» proferirá tambem palavras memoraveis e sublimes, sustentando a veracidade da lenda agora destruida pela consulta de velhos livros e pela argumentação sobre vandalismos de soldados embriagados de sangue, de aguardente e de polvora, e aberta assim a discussão, todos os pareceres valerão o mesmo.

Mello de Mattos.

Relatorio sobre dragagens em Portugal

(Conclusão)

Guadiana.

Barra do Guadiana. — Profundamento da Golada (Territorio Portuguez) cerca de 150.000^{m³} (areias).

Para executar este trabalho convem empregar ahi:

1 draga chupadora, maritima transportadora, á clapets, indo descarregar os productos da dragagem no mar, genero Aurora I ou outra analoga.

Barra Comum de Faro e Olhão.

Cubo minimo 50.000^{m³} (areias).

Para executar o trabalho convem empregar:

1 draga chupadora maritima transportadora, á clapets, indo descarregar os productos no mar (genero Aurora I, onde já trabalhou com algum sucesso).

Canal de Olhão — Canal de Faro.

Para o trabalho ser executado com utilidade, conviria ter uma draga de alcatruzes com uma longa calha para depositar em aterros dos lados, os productos da dragagem, com um callado de agua de 1,50, pouco mais ou menos, afim de evitar um cubo a dragar demasiado importante ou embaraços no trabalho.

Esta draga fazendo um canal pedido para a navegação executaria ao mesmo tempo cortinas que permitiriam conquistar terrenos agricolas.

Para dar inteira satisfação a Olhão, teriam de se dragar ahi approximadamente 200.000^{m³} (examinar a oportunidade do trabalho).

Uma draga chupadora, genero Aurora, adoptar-se-hia mal ao trabalho por demandar um callado d'agua demasiado para poder navegar no canal.

Canal de regularisação para chegar a Faro

Este trabalho importante exige que se examine a sua importancia com dados positivos, bem como a sua oportunidade.

O aparelho dragador a empregar seria o mesmo que para o canal de Olhão. (Draga chupadora maritima transportadora).

Barra de Villa Nova de Portimão (Rio Odelouca).

Cubo a dragar 200.000^{m³} (areia).

O aparelho mais conveniente será uma draga maritima chupadora á clapets.

Rio Sado.

Barra de Setubal. — Approximadamente 100.000^{m³} a dragar.

O aparelho dragador a empregar será uma draga chupadora maritima transportadora, de fundo á clapets para ir descarregar os productos da dragagem no mar. A Aurora I ou outra draga analoga.

Porto de Setubal. — A dragagem das escavações dos muros da doca a construir ahi e dos molhes para fazer caes exterior é importante assim como o aprofundamento da doca em construção. O aparelho a empregar, é uma draga d'alcatruzes com adjuncção d'um «refouleur» para aproveitar directamente os desaterros para os aterros a executar em volta da doca abrigo projectada. Esta mesma draga, para executar as escavações dos muros de caes, deverá ter ao seu serviço 2 ou 3 barcos clapets para descarga ao largo, e 1 rebocador.

Mondego.

Barra da Figueira da Foz. — Minimo 50.000^{m³}.

Aparelho dragador a empregar: Uma draga chupadora, maritima transportadora, á clapets, indo descarregar no mar os productos da dragagem.

Genero Aurora, ou outra analoga.

Porto da Figueira. — Approximadamente 200.000^{m³} (mínimo) para dar satisfação ao comércio.

Aparelho dragador a empregar:

Uma draga d'alcatrizes.

3 lanchões de 150^{m³} approximadamente.

1 rebocador.

1 «refouleur» indispensável, para descarregar os produtos da dragagem em aterro sobre a margem esquerda ou onde se determinar.

Barra de Aveiro.

Mínimo 50.000^{m³} para a abrir em logar propício.

Aparelho dragador a empregar:

Uma draga chupadora, marítima transportadora, à clapets, indo descarregar no mar os produtos da dragagem; gênero Aurora I, ou outra análoga.

Ria de Aveiro.

No inferior da Barra aprofundar-se-hia o canal de comunicação com Aveiro e muitos outros canais de navegação utilizando-se os desaterros para construir directamente diques de protecção assim de adquirir terrenos para a agricultura.

Ha importantes melhoramentos a fazer por este meio.

O aparelho a empregar é uma draga d'alcatrizes podendo trabalhar quer directamente com uma longa calha ou adjuncção d'uma bomba, quer com lanchões, 1 rebocador e 1 «refouleur» quando as distâncias entre os desaterros e os aterros são demasiado grandes para a acção directa.

O cubo a dragar seria muito importante, mas o seu custo seria mais que recuperado pela venda dos excellentes terrenos conquistados, terrenos que actualmente são innundados e perdidos a cada maré.

Rio Douro.

Barra do Porto. — O cubo a dragar ahi, pode ser approximadamente avaliado em 100.000^{m³}.

Conviria executar as sondagens geológicas, porque parece haver ahi rochedo, o qual se poderia destruir a dynamite e dragar em seguida.

Para desobstruir esta barra das areias, o aparelho a empregar é uma draga chupadora, marítima transportadora, d'alcatrizes, indo descarregar no mar os produtos da dragagem; gênero Aurora I mas se possível fôr mais forte. Para dragar os outros materiaes, tais como argila etc., seria preciso uma draga marítima transportadora à clapets e alcadrizes, trabalhando só, sem adjuncção de lanchões, clapets, ou rebocadores.

O movimento da agua e a estreiteza da barra não permite a passagem simultânea de dois barcos. Segue-se que o aparelho desejável para a barra do Douro, seria uma draga marítima mixta, transportadora à clapets, podendo indistinctamente trabalhar com alcadrizes e uma bomba.

Os trabalhos de dragagens agrupam-se, pois, no quadro abaixo, o qual indica o aparelho necessário.

Designações	Draga marítima transportadora à clapets	Aurora I	Draga de alcadrizes	3 lanchões ou 3 clapets	Rebocador	Refouleur	Draga marítima d'alcadrizes transportadora	Cubos approximativos a executar
Barra do Guadiana...	1 ou	1						150.000 ^{m³}
Barra de Olhão e Faro		1						50.000 ^{m³}
Canal de Olhão e Faro			1					200.000 ^{m³}
V. Nova de Portimão		1						
Barra do Rio Sado...	1 ou	1						100.000 ^{m³}
Porto de Setúbal....			1	1	1	1		250.000 ^{m³}
Barra do Mondego...	1							50.000 ^{m³}
Porto da Figueira....			1	1	1	1		200.000 ^{m³}
Barra de Aveiro....	1			1				50.000 ^{m³}
Ria de Aveiro....			1	1	1	1		300.000 ^{m³}
Barra do Porto....	1						1	

O Estado possue actualmente os aparelhos seguintes: Aurora I que pode trabalhar nas barras do Guadiana, Olhão, Faro e rio Sado; draga de alcadrizes Tejo, que está

apta a trabalhar nos canais de Olhão e Faro, nos portos de Setúbal e Figueira, e Ria de Aveiro.

Clapets, que podem satisfazer a uma parte da dragagem do porto de Setúbal. Rebocador Tavares Trigueiros, que asseguraria o serviço da draga Tejo.

Teria pois de se adquirir os aparelhos seguintes:

Draga chupadora, transportadora, à clapets, gênero Aurora I, mas marítima para as barras do Mondego (Figueira da Foz), de Aveiro e do Douro (Porto). Custo approximado, 50 contos. Esta draga devia ser «refouleuse» para ser completa.

«Refouleur»

Este aparelho é absolutamente indispensável; sem elle a draga Tejo pouca utilisação tem; deve ser munido de um aspirador para ser completo e servir tambem de draga chupadora. Este aparelho seria especialmente destinado aos trabalhos do porto de Setúbal, da Figueira e da Ria de Aveiro; custo approximado, 70 contos de réis.

Draga marítima de alcadrizes, transportadora.

Portugal tem necessidade de uma draga capaz de fazer os trabalhos mais difíceis, especialmente para a barra do Douro onde se acham outros materiaes além da areia. Esta draga é de resto utilizada em toda a parte onde a profundidade de agua atinge 4 metros; o seu custo approximado (segundo o tamanho) é de 100 a 150 contos.

3 Lanchões.

São absolutamente indispensaveis para servir a draga Tejo e um refouleur para os portos de Setúbal, Figueira da Foz, canais de Olhão, Faro e Ria de Aveiro; pode construir-se em Lisboa, por 15 contos de réis.

De tudo o que precede se conclue que, para todos os trabalhos de dragagens enumerados, que são indicados pelo mínimo, e que são de execução rápida, as aquisições de uma draga marítima chupadora, transportadora à clapets, d'um «refouleur», de uma draga marítima de alcadrizes transportadora e de 3 lanchões, impõem-se, trazendo consigo uma despesa de cerca de 250 contos. Por prudencia deve-se juntar a compra de um rebocador; sejam 20 contos; total 270 contos de réis. Portugal achar-se-hia então dotado com uma flotilha para dragagens suficiente para executar os trabalhos urgentes reclamados.

Estes 270 contos representam á primeira vista uma verba importante para os recursos orçamentais applicados em geral para o desenvolvimento dos nossos portos. Essa verba porém, representa apenas um adeantamento que o Estado faz em seu beneficio proprio e publico, adeantamento que, como já disse, em poucos annos desaparece totalmente já pela cobrança do imposto que o comércio e empresas de navegação aceitariam com satisfação em certos portos, como o do Guadiana, Sado, Figueira da Foz, Barra de Aveiro, Porto etc, já pelos benefícios que o Estado cobraria pela venda dos terrenos adquiridos por dragagens adequadamente feitas — (barra de Faro, Olhão, Aveiro, Figueira da Foz etc...).

Como exemplo bastará referir-me ao meu relatorio sobre dragagens no Porto da Figueira da Foz, e sobre a barra do Guadiana. Além destas considerações de ordem economica ha uma que a meu ver é preponderante, pois vem dar ensejo á nossa industria nacional de se desenvolver e de empregar utilmente os nossos operarios metallurgicos que tanto carecem de trabalho, nas actuais circunstancias. Considero que todo o material a que me referi pode ser construido sem dificuldade alguma em Portugal, não sómente nos estaleiros do porto de Lisboa e Porto, mas tambem em muitas outras officinas. As dragas em si, no que diz respeito á sua construcção, não passam de ser senão grandes lanchas de ferro de dimensões maiores ou menores como já teem sido construidas no nosso paiz.

Temos engenheiros e constructores suficientemente habilitados para garantirem toda a segurança desejada em identicas construções.

Caldeiras, bombas, tubagens, alcatruzes, e em geral todo o material de que se compõe uma draga pode ser executado no paiz, senão na mesma casa que construe as barcas; em todo o caso com o auxilio das outras da especialidade. Se porventura tivesse de ser construída qualquer peça especial, (patente) ou qualquer aparelho de tipo mais particular que não valha a pena ser construído no paiz, por se tornar demasiadamente cara a sua execução, para um numero restrito de dragas, as casas constructoras portuguezas, fariam o que fazem de resto as casas estrangeiras, mandariam vir esses aparelhos entendendo-se para esse efeito com os constructores especialistas estrangeiros. E' exactamente o que acontece no estrangeiro, pois nem todas as casas constructoras de dragas, fazem todos os aparelhos necessários a elas, mas adquirem-nos das casas especialistas ou compram as patentes. Não ha pois razão alguma que possa excluir as casas constructoras portuguezas, de fornecerem este material. As vantagens para a nossa industria são tão evidentes, que estou persuadido que o Governo não deixará de tomar em consideração esta singela exposição de factos e dare-me-hei por satisfeito se d'ahi resultar qualquer benefício em favor da industria nacional e do operariado metallurgico portuguez, cuja crise se tornará cada vez mais aguda se o Estado não lhe preparar d'antemão trabalho duradouro, o que se conseguirá fazer, distribuindo systematicamente o material a construir para a execução de um plano de trabalhos bem elaborado. E' indiscutivel que desde que casas constructoras portuguezas se promptifiquem a construir e a fornecer o material de dragagem, e seus accessórios, e dando ao Governo as garantias technicas e financeiras, que devem ser exigidas, seria um erro condenável não attender ás reclamações da nossa Industria Nacional.

André de Proença Vieira.

Engenheiro civil



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

A estabilidade dos aeroplanos

Desde a invenção do primeiro aeroplano que se procura um meio de obter automaticamente a estabilidade da machina em pleno voo por meio de um aparelho que evite ao piloto o manejo constante do mecanismo de direcção e os planos elevadores para manter o seu aeroplano em equilíbrio.

Um inventor francez diz ter descoberto esse estabilizador longitudinal, com o qual fez experiencias no aerodromo de Villecouway, aplicando-o a um biplano Farman.

O estabilizador consiste em uma serie de pistões e molas, que descansa sobre suportes metalicos de pequeno peso.

O aparelho é montado na parte anterior do aeroplano e ligado com o leme de elevação.

Agindo à maneira de onemometro, a velocidade do vento vae sendo registada num aparelho que simultaneamente, communica ao leme o movimento necessário para restabelecer o equilíbrio.

Assim a rectificação do angulo do aeroplano effectua-se mecanicamente, cada golpe de vento exercendo a sua influencia para a estabilização automática, conseguindo sem a menor intervenção de piloto, a mais insignificante modificação do estado de equilíbrio.

O Direito aereo

Em vista da aviação ter já passado do campo da experientia para o campo da pratica, a França vae apresentar o primeiro trabalho importante acerca do Direito aereo.

O decreto que regulamenta a circulação aerea e que

vae ser submetido á aprovação do Conselho de Ministros insere entre outras as seguintes disposições:

Nenhuma aeronave pode circular sem licença especial do governador do ponto de residencia do proprietario, que a deve ter matriculado.

A aeronave, se pertencer a cidadão francez ou a sociedade com residencia oficial em França, deve ter bem visivel a letra F. alem das letras e numero em que estiver matriculada.

O piloto deve levar consigo o diploma que abona a sua aptidão.

As auctoridades administrativas teem direito a revistar as aeronaves quando o entendam necessário.

Quando as aeronaves procedam do estrangeiro, os seus tripulantes devem notificar a sua presença á auctoridade local logo que cheguem.

E' prohibida a passagem das aeronaves sobre determinadas zonas.

E' preciso auctorisação especial para transportar nas aeronaves aparelhos fotograficos ou de radiografia.

Trata das regras a elevar em marcha, á partida e á chegada, dos faróes, e dos signaes fonicos em tempo de nevoeiro.



TRACÇÃO ELECTRICA

França

Só em principio de outubro será inaugurada a nova linha electrica de Vernet-les-Bains a Bourg Madame.

 Como já ha tempos noticiamos, a administração dos Caminhos de ferro do Estado resolveu, em principio, a electrificação da sua rede.

Agora a administração abriu concurso para a aquisição de 450 motores electricos para carruagens electromotrices.

Suissa

A comissão de estudos para a electrificação das linhas suissas terminaram já os seus trabalhos referentes ao S. Gotardo.

O sistema recommended é o de corrente monofásica a vinte e cinco periodos.

 O caminho de ferro do Loetschberg adquiriu para o seu serviço uma locomotiva electrica, com a potencia de 2.000 cavallos, alimentada por corrente monofásica a 15 volts e 13 a 17 periodos.

Os dois motores desta locomotiva são do tipo de collector com series compensadas; permitem, no momento da partida, um esforço de tracção de 15.000 kilos; á velocidade de 42 kilometros o esforço de tracção pode subir a 13.000 kilos.

A locomotiva mede quinze metros de comprimento e pesa oitenta e oito toneladas.

Allemanha

Continuam os estudos e experiencias relativos á utilização da tracção electrica monofásica e de alta tensão nas linhas de grandes rampas e curvas de pequeno raio, pertencentes ao Estado Prussiano.

Foi já resolvida a electrificação da linha Lanhan-Hirschberg-Koenigezslt, e mais alguns ramaes, numa extensão total de 273 kilometros.

Canada

Terminados os estudos, vao começar agora os trabalhos de construcção da linha de Medicine Hat a Bauff.

O primeiro troço, comprehendido entre Calgary e Bauff, com a extensão de 130 kilometros, deve ficar concluido no proximo anno.

VIAGENS E TRANSPORTES

Feira das Mercês

Foi hontem o primeiro dia da tradicional feira das Mercês, a mais pittoresca das que se realizam nas proximidades de Lisboa.

Lá estiveram, como é costume junto do *muro do derrete* interessantes cachopas e alentados rapazolas que durante algumas horas se deixaram arrebatar nas azas do amor, sendo de suppor que de ahi resultem mais alguns casaes que legarão à patria valentes defensores.

O vinho foi bebido em boa quantidade e a carne de porco assada nas fornalhas improvisadas *ad hoc* devorada com verdadeira gula.

No proximo domingo 22, é o segundo e ultimo dia da feira, esperando-se tambem grande concorrença, se o tempo não estiver chuvoso.

O Caminho de Ferro estabeleceu, como nos annos anteriores, serviço de comboios especiaes e bilhetes a preços reduzidos.

Feira de Santa Iria em Faro

Nos dias 20 a 22 deste mez realisa-se na famosa capital do Algarve a importante feira annual denominada de Santa Iria.

Por tal motivo a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste effectua um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos pelos comboios ordinarios, para ida de 18 a 22 e volta até 24 inclusivé, aos seguintes preços:

	2.º cl.	3.º cl.
Beja.....	3\$000	2\$200
Carregueiro.....	2\$100	1\$700
Ourique.....	2\$200	1\$600
Odemira.....	1\$600	1\$100
Saboia.....	1\$400	1\$000
S. Marcos e Portimão.....	1\$100	800
Messines, Castro Marim e Poço Barreto.....	800	600
Tunes, Albufeira e Conceição.....	600	500
Boliqueime, Livramento e Luz.....	400	300
Loulé, Fuzeta, Marim e Bias.....	300	200
Almancil e Ollião.....	200	100
Tavira.....	500	400
Santa Rita, Cacella e Algôs.....	700	550
Monte Gordo, Villa Real e Silves.....	900	700
Estombar.....	1\$000	800

As diferenças por mudança de classe são cobradas em harmonia com os preços da Tarifa Geral.

Dada a modicidade dos preços é de esperar grande concorrença.

Linha do Valle do Vouga

Tendo sido já aberto à exploração o troço da linha do Valle do Vouga entre Albergaria-a-Velha e Aveiro, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes combinou com a Companhia exploradora daquella linha ampliar até Aveiro o serviço directo que já vigorava pela estação de Espinho até Albergaria, e estabelecer tambem serviço pela estação de Aveiro.

As condições em que este ultimo foi estabelecido são as seguintes:

Para passageiros e bagagens as mesmas tarifas e condições já em vigor para a via Espinho; para recovagens, dinheiro e valores, animaes não perigosos, vehiculos e mercadorias de qualquer especie em grande e pequena velocidades, excepto matérias perigosas, são os transportes regulados no percurso do Valle do Vouga pela sua tarifa especial n.º 1 de g. v. e p. v. e pela tarifa de despesas accessorias, e nas linhas da Companhia Portugueza pelas tarifas geral e de despesas accessorias e especiaes internas e combinadas pelos preços resultantes para Aveiro.

Para touros e animaes ferozes, matérias inflamaveis, explosivas ou perigosas, as taxas são estabelecidas nas duas linhas pelas tarifas especiaes destinadas a regular esses transportes.

O trasbordo em Aveiro de quaesquer não directas das estações da Companhia Portugueza e suas combinadas para as do Valle do Vouga ou vice-versa, serão effectuadas por conta e risco das companhias combinadas.

Esta combinação de serviço é provisoria e a via a seguir das expedições d'uma para outra linha por Aveiro ou Espinho será a que resulte mais economica para o publico, sempre que o expedidor o não especialise na nota de expedição.

Linha de Pocinho a Miranda

O troço entre Pocinho e Carviães, da linha de Pocinho a Miranda, pertencente à Direcção do Minho e Douro, aberto ultimamente à exploração, comprehende as seguintes estações: Moncorvo, Larinho, apeadeiro de Carvalhal, Felgar e Carviães.

As estações fazem todas serviço de passageiros e de mercadorias em grande e em pequena velocidades; o apeadeiro de Carvalhal faz apenas serviço de passageiros em transito.

Os preços de transporte de passageiros na linha de Pocinho a Miranda são regulados pela Tarifa Geral dos Caminhos de ferro do Estado de via reduzida. Aos demais transportes são applicaveis a Tarifa Geral em vigor nas linhas do Minho e Douro e as especiaes internas n.º 1 de grande velocidade e as n.ºs 1, 3, 6 a 12 de pequena velocidade.

São ampliadas tambem áquella linha as tarifas combinadas com a Companhia Portugueza.

P n.º 2 g. v. transmissão de telegrammas.

P » 3 » » volumes de peso até 10 kilos.

P » 4 » » Excursões.

P » 6 » » Bilhetes collectivos de 3.º classe.

P » 1 p. » Taras vazias.

Os bilhetes directos de 2.º classe vendidos pelas estações da Companhia Portugueza são válidos nas carruagens de 1.º classe da linha do Pocinho.

Transporte de adubos e correctivos para terras

Deve brevemente ser posta em vigor uma nova tarifa, n.º 102 de pequena velocidade, combinada entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, para o transporte de adubos e correctivos, acondicionados ou a granel por expedições de vagões completos do minimo de 10.000 kilos ou pagando como tal, das estações de Lisboa-Caes dos Soldados, Braço de Prata, Povoa, Alcantara-Terra ou Mar e Vendas Novas.

Transmissão para qualquer estação das linhas do Minho e Douro e suas combinadas.

A nova tarifa que estabelece o preço de 4 réis por tonelada e kilometro é destinada a proteger o transporte dos adubos das fabricas nacionaes para o norte do Paiz, representando portanto tambem uma boa protecção á agricultura nacional, dada a modicidade do preço.

Apeadeiro de Contenças

Segundo um Aviso ao Publico que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta acaba de publicar, a partir de 20 d'este mez o apeadeiro de Contenças situado entre as estações de Mangularde e Gouveia, fica habilitado a fazer serviço de grande e pequena velocidade, interno e combinado, para o que todos os comboios, excepto os *Sud-express*, passam a ter ali um minuto de paragem.

Os preços para passageiros e bagagens são calculados pelos mínimos de distância de 6 quilómetros de Contenças a Mangualde e de 16 de Contenças a Gouvêa.

As mercadorias serão aplicados os preços correspondentes a Mangualde ou Gouvêa, conforme o sentido das remessas.

Este apeadeiro não receberá volumes de peso indivisível superior a 100 kilos.

Os expedidores deverão coadjuvar a pesagem e a condução dos volumes para o local onde forem carregados, e os consignatários deverão retirar as suas remessas dentro do prazo de 24 horas da sua chegada.

O prazo de armazenagem gratuita é limitado a 6 horas contadas da entrega dos volumes para expedição, ou da chegada do comboio em que foram transportados.

Transportes de dinheiro contado

Por um Aviso que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes acaba de publicar é o público prevenido de que as remessas de dinheiro contado a que se referem o artigo 32.^o das condições de aplicação da tarifa geral e a condição 13.^a da tarifa especial n.^o 4 de grande velocidade devem ser constituídas por um pequeno número de unidades (tanto quanto possível por notas de Banco ou prata grossa) susceptíveis de uma contagem rápida de forma a evitar que a verificação desses valores de origem a atrazo dos comboios nas estações expedidoras ou destinatárias.

Se por conveniencia dos expedidores ou consignatários as remessas tiverem de ser constituídas por dinheiro meudo (moedas de pequeno valor) tais remessas só serão aceitas a despacho *como valor declarado* e acondicionadas em pacote ou tara devidamente fechada e lacrada pelo expedidor em conformidade com o disposto no artigo 34.^o das condições de aplicação da tarifa geral e na condição 6.^a da tarifa especial n.^o 4 de grande velocidade.

Apenas se exceptuam desta disposição as remessas de dinheiro meudo contado que tenham de ser transportadas por comboios que tanto na estação expedidora como na de destino tenham paragem não inferior a 10 minutos.

Alteração de horário de comboios

A paragem do comboio rápido n.^o 55 em Mogosores que devia ter terminado em 30 do mês passado foi prorrogado até 31 deste mês.

Desde o dia 12 deste mês foi suprimido o comboio 3259 que partia de Estarreja para Campanhã às 12,50 da manhã.

Em virtude da abertura à exploração do troço de via dupla entre as estações de Alfarelhos e Pombal são modificadas a partir de hoje entre aquellas estações as marchas dos comboios 4, 53, 54 e 55, e desde amanhã a do comboio 56 do horário em vigor.

Bilhetes de assignatura na linha do Porto à Povoa e a Famalicão

A Companhia dos Caminhos de ferro do Porto à Povoa e Famalicão acaba de publicar uma tarifa que entra em vigor no dia 1 do próximo mês de novembro para bilhetes de assignatura mensais entre diversas estações da sua linha e Porto, aos seguintes preços:

Pedras Rubras, 4\$400 em 1.^a e 3\$300 em 2.^a classe; Villar de Pinheiro, 5\$600 e 4\$200; Modivas, 6\$400 e 4\$800; Mindello, 8\$000 e 6\$000; Azurara, 9\$200 e 6\$900; Villa do Conde, 10\$000 e 7\$500 e Povoa, 11\$200 e 8\$400.

Estes bilhetes são válidos para todos os comboios de passageiros e para todas as estações intermedias das de procedência e destino; são pessoais e intransmissíveis e dão direito ao transporte gratuito de 30 kilos de bagagem.

As requisições devem ser feitas com 8 dias pelo menos, de antecedência e acompanhadas dos retratos dos requisitantes.



VI

Um «auto» em «panne». — Como dois países se defendem reciprocamente. — A «tessera» italiana e as suas vantagens. — A exposição de Turim. — Bom material de caminhos de ferro. — Máquinas e palácios. — Vários sistemas de viação.

Sim, senhores; os *autos* são muito bons, mas tem, como dissemos, o inconveniente dos *pannes* e foi um destes que nos obrigou a deixar de esperar que o que nos devia conduzir estivesse «desempannado» resolvendo-se em assembleia geral das dez pessoas que pretendiam fazer a viagem — e por unanimidade — tomar o serviço ordinário de carro tirado a cavalos. Não nos arrependemos. Os carros são limpos, com boas molas, bom gado e se, em vez de duas horas, levam quatro, isso é compensado por melhor se gosar o transito, e por custar o transporte metade e o da bagagem uma insignificância.

Antes de partir, um passeio de trem, 2 horas, chamado o passeio clássico, em Briançon, faz-nos ver tudo que a cidade tem de interessante, isto é, os seus montes coroados por grandes fortificações e enormes casernas, em posições inexpugnáveis, as pontes, os pittorescos vales a modesta cidade velha e a nova.

A França, recordando-se que já Annibal e Napoleão forçaram aquella passagem dos Alpes, constituiu ali uma praça forte de primeira ordem.

Outrotanto faz a Itália, na outra vertente do monte Genèvre, e de tal maneira que para guarnecer os seus bastiões com artilharia moderna, teve que pôr em movimento toda uma divisão de cavalaria para, cavalos e homens, tirarem as carretas por tão intermináveis ladeiras, até os fortes, lá no alto, escondidos por tal forma que só os militares sabem onde elles são.

E, mais curioso, cortou a estrada por meio de um fosso e esse fica dentro da caserna de artilharia, obrigando a atravessá-lo todos os que tem que seguir de um para o outro lado da fronteira.

O trajecto, desde Briançon até à portella do monte Genèvre que constitue a fronteira, é uma enorme subida de 13 quilómetros que os 3 possantes cavalos do carro vencem em duas horas e meia. D'ahi em deante desce-se sempre o vale do Dora, por onde também depois vae a linha ferrea que vem do Monte Cenis, até Turim.

Pára-se na alfandega que, com quanto faça abrir as bagagens não as remeche, e depois em Cesane para comer umas coisas que, pelo preço, se chama almoço.

O carro conduz mesmo à estação do caminho de ferro de Oulx, onde tomamos o comboio para Turim.

Antes, porém, de tomar bilhete aproveitemos uma novidade que a Itália inventou e que é tão original como útil para os viajantes e para fomentar o desenvolvimento das excursões:

E' a *tessera*.

Este sistema parece que já existia, para alguns casos, mas com tanta latitud só agora foi criado, por motivo das exposições de Roma, Turim e Florença.

A *tessera* custa 10,50 liras e é um caderno de *coupons* em troca dos quais o possuidor (cujo nome é inscrito na capa) gosa de vários abatimentos de preço em hoteis ali recomendados (que não são maus nem mais caros) uma entrada (uma só) com 25% de redução em cada exposição, nas corridas de cavalos, em vários teatros, em divertimentos dentro e fóra das exposições, em viagens

nos lagos (50 %), viagens de Roma a Tivoli e um dia gratuito nos tremvias da cidade, museos, etc.

Está-se a ver que quem vai permanecer na Italia umas semanas lucra immenso com o sistema, mas tambem elle serve para instigar o viajante a visitar muita coisa a que não iria sem o attractivo do abatimento.

Mas ha mais:

Quem toma uma *tessera* de 10 horas e meia tem o direito de tomar, por 30 centimos apenas, outra só do caminho de ferro, que tem 8 coupons em troca dos quaes o portador pode fazer 8 percursos simples, quaequer, nos caminhos de ferro do Estado, gosando dos preços de uma tarifa especial e pela qual são feitas reduções do preço ordinario que, nos grandes percursos attingem 50 % e mais.

Aprecia-se bem quanto lucra quem entra por qualquer fronteira indo, por exemplo, até Napoles e depois de quaequer excursões, voltando a sahir pelo norte da Italia.

Duas particularidades a notar:

O primeiro daquelles *coupons* deve forçosamente ser utilizado para uma viagem a Turim ou a Roma, visto que este serviço é destinado especialmente para chamar gente ás exposições: os outros *coupons* tem que ser apresentados na estação onde se queira tomar bilhete, preenchido pelo passageiro, com as indicações de estação de procedencia e de destino e, quando necessário, a via a seguir.

Além disso ainda, os portadores destes bilhetes tem direito a paragens nas intermedias uma até cinco vezes, conforme o trajecto é de menos de 300 ou de mais de 1000 kilometros.

Como as exposições só fecham em novembro, damos estes detalhes para que possam ainda aproveitar a quem ainda tenha possibilidade de ir velas. E lhe diremos desde já que se a de Roma como exposição artistica deve ser verdadeiramente extraordinaria, a de Turim, como internacional, é muitissimo interessante, uma das melhores que se tem feito na Europa.

A area é vasta, ocupando todo o espaço dos jardins Valentino e uns vastos terrenos na outra margem do Pó. Ali foram construidos elegantes palacios e grandes pavilhões de aprimorado gosto, segundo o estylo de diferentes paizes que nelles installaram a sua *mostra*, como se diz em italiano.

Digamos já que em estylo original a todos sobreleva, tanto na construcção como na disposição interior, a exposição da Hungria.

E' um verdadeiro encanto e um cumulo de preciosidades aquella installação.

A de material de caminhos de ferro é tambem muito importante, figurando entre os expositores a companhia P. L. M. com um comboio completo de material aperfeiçoado e a do Midi com algumas carruagens lindas e comodas, as administrações do Estado italiano e suíço com algumas potentes locomotivas e bons specimens de material, e varias companhias de tremvias electricos com vehiculos de sistema aperfeiçoado.

Fraca a exhibição de systemas de aviação, e tambem pouco notável a de automobilismo, á parte a casa Fiat que, naturalmente brilha por ser a principal fabrica da Italia.

No artigo machinismos chama a atenção o grandioso palacio da imprensa onde o jornal *Il Popolo* e o oficial da exposição (que se distribue gratis diariamente em tantos milhares de exemplares que, logo desde a entrada na fronteira elle nos é lançado para dentro da carruagem do comboio e não ha uma pequena villa no paiz onde não seja encontrado) são impressos em colossaes machinas rotativas, á vista do publico.

Nesse palacio vimos além da grande machina de fabricar papel que, numa só installação, transforma a massa em folha continua, a secca, calandra, enrola e põe pronto o cylindro a ser entregue á machina de impressão—modo de fabricação que já conhecemos desde 1889 e delle aqui

fallamos, mas que hoje tem muito maiores aperfeiçoamentos—algumas machinas de impressão, sobretudo um chromotypographia, que offerecem absoluta novidade.

O transporte dentro da exposição tem tambem originalidade.

Como ella tem, em todo o seu comprimento, a rua do jardim onde se transitava de trem, foi permittida a entrada a trens e autos (andando estes de vagar) o que permite que a alta sociedade vá directamente de carro até qualquer ponto; e mesmo em trem, ou auto, de praça se pode ir, pagando a entrada do vehiculo.

A toda a extensão das installações andam continuamente 10 auto-omnibus, assás commodos, onde se faz o percurso, qualquer, por 25 centimos. Para a travessia do rio ha dois systemas:

Um é o transporte aereo em pequenos barcos suspensos num cabo e presos a um outro cabo sem fim posto em contínuo movimento por meio de electricidade.

Ha dois serviços neste genero.

Outro é uma plataforma rolante sob a ponte monumental.

Ainda outro estava sendo installado e estará, talvez agora, funcionando:—uma linha monorail, especie de sistema Lartigue, entre dois pontos da margem do rio, armada em ferros em forma de A.

Outra commodidade tem a exposição de Turim, fóra do costume das exposições: as condições economicas de alimentação, lá dentro. Ha ali, não só o luxuoso restaurante onde se come caro, como um grande numero de outros em que se fornece almoço ou jantar por preços rasoaveis de 3 liras, 2,50 e até menos. Café e outras bebedas ha por todos os preços como na cidade.

Talvez esta modicidade de preços seja resultado do facto dos restaurantes terem pouca freguezia, visto que depois das horas em que os pavilhões são fechados nada ha que fazer porque são quasi nada as diversões lá dentro. O publico, assim, retira todo, vindo comer cá fóra e a exposição fica deserta. Não é isto costume nas outras, que organizavam continuas festas nocturnas para atrahir concorrência.

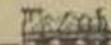
Explicaram-nos que isto tem por fim attender aos interesses da cidade, no que se refere a theatros, hoteis e restaurantes. Pode ser.

Tambem na cidade, á parte os preços de alojamento que estão bastante elevados, os de alimentação são rasoaveis, mesmo nos bons restaurantes.

Entre estes destacaremos um pelo qual sentimos a gratidão dos bem cosinhados pratos com que nos satisfez o apetite, enchendo-nos o estomago de boas iguarias sem nos vasar os bolsos. E' o Diley, na rua do Pó. O nosso estomago agradecido aqui lhe deixa este reclamo que o dono da casa, que não sabemos quem é, não nos agradecerá, porque não terá delle conhecimento.

Só um defeito notámos no seu *menu*: Maquerroni todos os dias e só uma vez por semana o *gnochi* que é um petisco que muito apreciamos, cremos que composto de batata leite e ovo.

Ou talvez nada disso tenha. Em arte de cosinha somos uma desgraça.



O PAQUETE «VANDYCH»

A empresa da Lamport & Holt Line, cujo representante em Lisboa é a firma Garland Laydley & C.ª adquiriu um novo barco, o «Vandyck» que destina á carreira da America do Sul.

O novo paquete, que foi construido recentemente nos estaleiros de Belfast, desloca 12.000 toneladas e tem o andamento medio de deses seis milhas.

E' luxuoso na decoração e mobiliario offerecendo as suas acomodações o maximo conforto.

Tem cem camarotes de 1.^a classe, comportando 270 passageiros; vinte e cinco de segunda, comportando 100 passageiros; igual numero para passageiros de terceira classe comportando cem. Não contando os cem passageiros de terceira alojados em camarotes, tem acomodações para mais quatrocentos.

É um dos mais luxuosos paquetes que fazem a travessia do Atlântico.

A firma Garland Laidley & C.^a agradecemos a amabilidade do seu convite para visitarmos a nova cidade flutuante, que deve chegar ao Rio de Janeiro a 22 d'este mes, seguindo para Montevideu e Buenos Aires.



O "Sud-express" e os rápidos do Norte

Sr. Redactor

Tencionava já importuná-lo, com um novo artigo, sobre o Sud-express e rápidos do Norte etc., quando vi no ultimo numero da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um artigo do seu illustre director a contestar parte do meu estudo sobre aquelles comboios.

Permita, pois, sr. redactor, que eu responda a esse artigo, e ao mesmo tempo dê aos seus leitores mais algumas explicações do meu estudo.

Primeiro agradeço ao illustre director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* as palavras amaveis que me dirige bem como a atenção que dispensou ao meu estudo. Começa sua ex.^a por dizer que ha engano da minha parte na contagem das horas do percurso; que partindo o Sud, de Lisboa ás 3 horas da tarde, e gastando 31 horas a Paris, chegaria ali ás 11 h. 48 m. da noite do dia seguinte.

O engano não é meu, se não vejamos; das 3 horas da tarde ás 10 horas da noite do dia seguinte vão 31 horas, pela hora portugueza, mas acrescentando 50 minutos de diferença da hora francesa, teremos 10 horas e 50 minutos. Já se vê que não me enganei dizendo que o Sud-express chegaria a Paris cerca das 11 horas da noite.

O engano está da parte de s. ex.^a que diz que o Sud partindo ás 3 horas da tarde, parte 6 h. 15 m. mais tarde, que actualmente, quando, são apenas 5 h. 15 m. das 9 h. 45 m. ás 3 da tarde.

Eu disse no meu artigo que a passagem em Fuentes, no sentido Lisboa-Paris, seria cerca das 11 horas da noite, não me enganei, porque me referia á hora espanhola.

Eis o horario, que eu alvitro, comparado com o actual, no sentido Lisboa-Paris.

Companhias	Estações extremas	Horario actual	Horario segundo o meu projecto	Tempo a ganhar
Companhia Portugueza	Lisboa R.....	P. M. 9,45	T. 3,00	38'
	Pampilhosa.....	C. T. 1,23	6,00	
Beira Alta	Pampilhosa.....	P. 1,28	6,05	
	Fuentes (1).....	C. 7,10	10,22	1 h. 21'
Salamanca á Fronteira	Fuentes.....	P. 8,08	11,14	
	Salamanca.....	C. 10,50	M. 1,44	12'
Salamanca a Medina	Salamanca.....	P. 10,54	1,48	9'
	Medina.....	C. M. 12,49	3,34	
Norte de Espanha	Medina.....	P. 1,06	3,44	
	Hendaya.....	C. 10,33	T. 12,23	48'
Midi	Hendaya (2).....	P. 11,08	12,48	44'
	Bordeus.....	C. T. 2,41	4,06	
Orleans	Bordeus.....	P. 2,46	4,10	13'
	Paris.....	C. 9,33	10,50	

Para a viagem Paris-Lisboa toma-se a mesma base sendo, como já disse, no artigo anterior, a partida de Paris ás 9 horas da manhã e a chegada á nossa capital cerca das 3 horas da tarde do dia seguinte.

(1) hora espanhola (2) hora francesa.

Não me parece difícil ganhar 38 minutos no trajecto da companhia Portugueza, em que ha presentemente apenas 58 kilometros de via unica. E mais facil ainda suprimindo as paragens de Pombal e Soure, attendendo ás novas locomotivas, tanto que já o Sud tendo partido da Pampilhosa com 40 minutos de atraso tem chegado a Lisboa á tabella.

Veja-se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.^o 262 (16 de maio de 1911), num artigo sobre as novas machinas, diz que elles venceram o trajecto em questão em menos 32 minutos, que o concedido.

Ha ainda a acrescentar que segundo o meu estudo, o Sud-express não levará atrelado o salão de luxo, nem o vagão bagageiro, destinado ao Porto.

E ainda mais o Sud, segundo o meu estudo, não terá de fazer cruzamentos com outros comboios na linha unica, no trajecto Lisboa-Pampilhosa.

Temos na Beira Alta a poupar 1 h. 21 m. Poderá fazer-se tal economia num trajecto de 202 kilometros, agora feito em 5 h. 32 m.? Com uma linha tão accidentada? Parece-me difícil, mas não impossivel.

Senão vejamos: O Sud ficaria só com as paragens de Luso, Mangualde (para toma de agua, e para cruzamento com o comboio mixto n.^o 6, que no artigo anterior disse poder cruzar em Gouveia) e Guarda (tambem para toma de agua).

Reforçando a via e com locomotivas de um pouco mais de força que as actuaes, far-se-hia aquella economia, que seria o ideal! Mas quando se não pudesse fazer, então poupava-se apenas uma hora e o Sud partia 21 minutos mais cedo de Lisboa.

Poupar uma hora não me parece difícil, se não vejamos; o rapido do Douro, 155, faz o trajecto Porto á Barca d'Alva em 4 h. 55 m. (203 kilometros), tendo 11 paragens, das quaes quatro de 5 minutos, 5 cruzamentos e com uma linha não menos accidentada que a da Beira Alta.

Se este comboio faz o percurso em 4 h. 55 m. com 11 paragens, não me parece difícil fazer igual trajecto (menos ainda um kilometro) em 4 h. 32 m. e sendo a composição apenas de 3 carruagens, um vagão leito, um salão restaurante e um vagão de bagagens; quando a do rapido do Douro é de uma carruagem de 1.^a classe, duas de 2.^a, salão-restaurante, cozinha, e 2 vagões de bagagens.

Poupar na linha de Salamanca á Fronteira 12 minutos e na de Salamanca a Medina 9, não vejo nenhuma dificuldade.

O Norte de Espanha com um trajecto de 433 kilometros, agora feito em 9 h. 27 m. pode, a meu ver, fazer-se em 8 h. 39 m. ou seja menos 48 minutos. Porque além do Sud-express ter neste trajecto muitas paragens, cuja demora se poderia reduzir, esta companhia está construindo a 2.^a via, tendo ja em exploração 105 kilometros.

No trajecto frances poupar 11 minutos na linha do Midi e 13 na de Orleans, não me parece tambem difícil.

A's sete companhias interessadas no assumpto convir-lhes-ha acelerar a marcha do Sud-express? Certamente.

Porque, podendo o passageiro partir de Paris ás 9 horas da manhã, e no dia seguinte á tarde embarcar no paquete que o conduza ao Brazil ou á Argentina, e no sentido contrario chegar a Lisboa mesmo ás 2 horas da tarde e poder seguir ainda no Sud para ir no dia seguinte dormir a Paris, por certo elle prefere o Sud-express ao vapor que lhe gasta pelo menos 3 dias de Lisboa a Paris.

E d'ahi a aumentar, o transito de passageiros, e os interesses das companhias ferroviarias.

E parece-me que os sacrificios a fazer, para aumentar a velocidade do Sud-express, seriam largamente compensados.

A capital espanhola, creio dever convir o meu horario, porque actualmente o Sud parte d'ali ás 8 horas da noite e assim partira 2 horas e 40 minutos mais tarde, ás 10 h. 40 m. que seria, sem duvida, a melhor hora. Em sentido contrario, em vez de chegar ás 2 h. 23 m. da tarde

chegaria cerca das 9 horas da manhã, já se vê, também a melhor hora. Continuando, por tanto Madrid, a ter a carne e não teríamos o ósso.

Quanto ao comboio correio Lisboa-Paris, diz o meu illustre contestante, que peor estamos. Melhor direi eu. Pois não ha ahi nenhuma dificuldade.

Diz s. ex.^a que o Norte de Espanha só admite a 3.^a classe nos seus comboios correios, e esses são de marcha lenta, que de forma alguma permite alcançar em Hendaya o rapido, que chega a Paris às 8 horas da manhã.

S. ex.^a está enganado.

O Norte de Espanha admite a 3.^a classe nos seus expressos n.^{os} 1 e 2, que são os que actualmente dão ligação respectivamente aos comboios n.^o 15 e n.^o 4 da companhia Portugueza. E os comboios francezes que ligam a estes, teem 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

Para a realização do meu projecto bastaria retardar a partida do comboio n.^o 1 do Norte de Espanha 3 horas, para chegar às 8 horas da manhã a Paris, sendo necessário retardar outro tanto tempo os comboios francezes.

No sentido contrario não teria alteração alguma.

Passarei agora a citar algumas vantagens, que adviriam para o nosso paiz, com o meu alvitre:

O Porto e o Norte, estão ligados a Paris por um comboio rapido tri-semanal, que vae dar ligação em Medina ao Sud, e ao correio, em direcção a Paris, gastando-se nesse trajecto 32 horas e 47 minutos, ligando aquelle comboio: e no sentido contrario, tem apenas a ligação com o expresso n.^o 2 do Norte de Espanha, gastando-se 41 h. e 25 m.

Com o meu projecto o Porto teria ligação diaria com Paris pelo Sud-express, com um trajecto de 31 h. e 40 m. approximadamente. Havendo também ligação com os comboios do Corgo, Minho, Povoa, etc. com o que por certo lucrariam as Pedras Salgadas, Vidago, Povoa de Varzim, Gerez, etc; pois para estes bellos recantos de Portugal está reservado um grande futuro, uma vez que haja para ali comboios rápidos, e ligados aos grandes expressos europeus.

Lisboa, a nossa formosa capital, sobejamente conhecida lá fóra, como o caes da Europa, muito lucraria com a modificação do horario do Sud-express. E' incontestável que o horario actual que obriga o passageiro a dormir em Lisboa, não atrae convenientemente os passageiros em transito do centro da Europa para a America do Sul.

Uma vez o Sud partindo de Paris como já disse pelas 9 horas da manhã e chegando a Lisboa no outro dia à tarde, à hora do passageiro poder embarcar nesse dia para o Brazil ou Argentina; para o que seria facil arranjar que as companhias de navegação vendessem bilhetes directos de Paris à America do Sul, e no sentido contrario poder o passageiro mesmo chegando a Lisboa às 2 horas da tarde e embarcar no Sud para no outro dia ir dormir a Paris; por certo o movimento do Sud-express aumentaria, e Lisboa seria sem temer concorrência de outro porto o caes da Europa.

Seria facil arranjar que os vapores a partir de Lisboa para a America do Sul não saíssem antes das 6 horas da tarde, para assim dar logar a um atraso do Sud-express.

Então seria o ideal. O passageiro partia de Paris de manhã e no dia seguinte embarcava em Lisboa, tendo despachado na capital francesa a sua bagagem directamente para o Rio de Janeiro ou Buenos-Ayres.

Ou vindo destas cidades, e chegando a Lisboa, antes das 2 horas da tarde, deixaria a sua bagagem no paquete atracado ao caes, sahindo de ali a visitar a nossa capital conforme o tempo lhe permitisse, satisfeito por ter a certeza que ao chegar a Paris encontraria a sua bagagem sem ter sido remechida pelos empregados da alfandega.

Mas já vae longa esta carta, e reservo para depois, a minha exposição detalhada sobre os rápidos e mais comboios do norte.

G. M.

AS LINHAS ITALIANAS

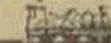
A primeira linha ferrea da Italia foi inaugurada em outubro de 1839, ligando a cidade de Nápoles a Portici.

Quando em 1860 foi proclamada a União Italiana e constituido o reino de Italia, a rede ferroviaria tinha atingido a extensão de 2.200 kilometros.

Entre 1868 e 1880 todas as linhas, com excepção das Meridionaes estavam em poder do Estado. Em 1885 o Estado passou a exploração das linhas a particulares, mas 20 annos depois o Estado exercia o seu direito de resgate.

Em 30 de junho de 1907, pertenciam ao Estado 12.605 kilometros de linha, e a particulares 515 kilometros, e o Estado explorava temporariamente 183 kilometros, dos quais 314 vão ser brevemente resgatados. Tem ainda a Italia 3.166 kilometros de linhas pertencentes a particulares, mas são linhas economicas ou de via reduzida.

Durante o exercicio terminado em 30 de junho de 1908, o Estado explorou 14.051 kilometros de linha, obtendo a receita de 479.351.408 liras, e despendendo 435.992.593, tirando, pois, o producto liquido de 43.358.815 liras, em logar de 48.054.440 como fora previsto no orçamento. O coeeficiente de exploração foi de 75,58 %.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Agricola do Dande. — Approvou as contas, pelas quais se vê ter sido a receita de 36.709\$210 e a despesa de 11.663\$833. Ao saldo propôz a direcção a aplicação seguinte: para dividendo de 6 %, 18.500\$000; para fundo de reserva, 1.429\$5510; para desvalorizações varias, 4.000\$000; saldo para novo exercicio, 1.615\$867.

Cooperativa Predial Portugueza. — Começa no dia 20 do corrente o pagamento das obrigações amortisadas, sendo feito na rua do Arsenal, 169 das onze ás quatro.

Camara Municipal de Lisboa. — Verifica-se hoje o sorteio de 130 titulos do emprestimo de novembro de 1886, sendo 34 de 450\$000 e 96 de 90\$000 réis.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de outubro de 1911.

As festas do anniversario vieram mostrar, em ponto pequeno, como seria benefico para o paiz o desenvolvimento da industria do turista, creando-se elementos de atracção para o estrangeiro.

Se o movimento bolsista foi insignificante nesta quinzena por motivo das festas, em compensação o movimento commercial foi intensissimo.

Sobretudo o pequeno commercio de Lisboa reabriu, realisando interesses de monta.

As casas de hospedes, as pensões, os hoteis, principalmente os de segunda e terceira ordem abarrotaram de forasteiros.

Os restaurantes, os cafés, os theatros, os cinemas estiveram sempre repletos durante a primeira semana deste mez.

Os alfaiates, as casas de modas, as camisarias receberam inúmeras encomendas dos forasteiros que vieram a Lisboa, e em geral a vida intensificou-se a ponto de se modificar por completo o aspecto pacato e tristonho da capital.

Dir-se-hia, ao percorrer as ruas, mesmo durante o dia, que nos achavamos em Madrid ou em Paris, tal a concorrência de transeuntes a pé, de trem, em automovel, em electrico, a ponto de, como em Paris a polícia ter que, em varios pontos, interromper a circulação dos veículos, para deixar passar os peões que às esquinas esperavam occasião para atravessar as ruas.

Se organizarmos estações d'inverno, com bons hotéis, concertos, jogos sportivos, e diversões varias, o que sucedeua sporadicamente n'esta semana, seria a maneira normal da nossa vida externa, e seriam milhares de contos que todos os annos entrariam em Lisboa, não vindos da província, isto é, uma transferencia da riqueza nacional, como agora, mas do estrangeiro, o que viria aumentar a riqueza do paiz com a drainagem do ouro exótico.

Se, como dissemos, o movimento na bolsa foi insignificante, o mesmo não sucede nas casas de cambio, onde o movimento foi grande e inesperado. As economias da província procuraram de maneira extraordinaria as obrigações de 3% com premio, que lograram uma cotação notável. As *sopeirinhas* bateram todo o outro papel, inclusivamente a loteria da Santa Casa, que custou imenso a vender, tendo ficado muito jogo na mão dos vendedores.

Os cambios sofreram depressão, como se vê da tabella respetiva vendendo-se a libra a 4.5980 réis e comprando-se a 4.5880 réis.

O cambio Rio-Londres ficou a 16 1/2, ou 14.5769 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 5/8	48 1/2	49 1/2	49 3/8
" 90 d/v	49 1/4	—	50 1/8	—
Paris cheque	587	590	577	580
Berlim	240 1/2	241 1/2	236 1/2	237 1/2
Amsterdam cheque	406	408	399	401
Madrid cheque	895	905	880	890

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	OUTUBRO														
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	—	38,30	—	—	—	38,25	38,05	38	38	37,95	37,95	37,85	38	—	—
Dívida Interna 3% coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1888, c. premios	—	—	—	—	—	—	—	20.450	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c. premios	9.100	8.950	8.950	—	—	9.000	9.000	—	—	9.000	8.950	8.950	—	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79.500	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79.600	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	64.900	64.100	64.200	—	—	63.800	63.800	63.800	63.900	64.200	64.300	64.300	—	—	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	63.000	—	66.400	66.100	66.200	66.200	—	66.300	—	—
" 3% 3.ª serie	—	66.200	66.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	155.000	155.000	—	154.800	—	154.800	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	92.800	—	—	—	—	—	—	94.000	94.000	92.800	92.800	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	94.000	94.000	—	94.000	94.000	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	58.500	58.500	—	—	60.000	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	58.000	58.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57.500	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	56.500	—	58.000	58.000	—	—	—	58.000	a56.800	—	56.500	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86.700	86.600	86.700	86.600	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	47.900	47.800	47.600	47.600	47.600	47.600	47.600	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	48.000	48.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	15.700	—	—	15.750	15.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predias 6%	80.000	80.000	—	—	—	—	—	—	—	80.100	80.000	—	—	—	—
" 5%	77.000	77.000	77.000	—	77.000	77.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%	—	—	74.000	—	74.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	65,60	65,75	65,45	65,12	65,02	64,75	—	—	65,40	65,50	65,50	65,70	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port	—	294	305	300	—	297	300	—	—	303	302	301	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	—	36	—	—	—	35	—	—	—	35	35	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	390,50	393	392	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	241	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	328	327	327	327	327	328	327	328	328	328	328	330	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	246	245	246,25	247	246	245	246	246	247	247	249	249	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	293	293,50	294,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	150,25	154	155	155,50	155,50	—	—	—	155	157,75	157	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	66	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	88,43	80,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1911		1910						

AUTOMOBILISMO

A velocidade dos automóveis

E' esta uma questão a que está directamente ligada a segurança dos automobilistas e dos transeuntes e que por isso a todos interessa.

Prescrições de polícia fixam as velocidades máximas em diferentes circunstâncias, mas a impossibilidade de verificação tornam essas determinações pouco menos do que inuteis.

Um engenheiro belga acaba de inventar um aparelho que torna realisável essa verificação, tanto para o automobilista como para os agentes de polícia.

Ninguem ha que desconheça o regulador de esferas e de força centrifuga das máquinas a vapor.

Neste aparelho, à maneira que a velocidade cresce, as esferas desviam-se, e por esse desvio se pode apreciar a velocidade a que a máquina trabalha.

O engenheiro belga liga, por meio de uma arvore flexivel, uma roda do automóvel ao regulador.

A maneira que a velocidade da roda aumenta as esferas afastam-se e, afastando-se, actuam sobre um escape que prende uma campainha e esta avisa o automobilista que, inadvertidamente ultrapassar a velocidade marcada.

O afastamento das esferas faz também elevar nas lanternas um vidro que pela cor indica se a velocidade com que o veículo segue é a autorizada no interior dos povoados, ou a autorizada em estrada. E assim, os agentes policiais podem tornar efectivos os regulamentos, pois que tem conhecimento das infrações.

Parece-nos que esta solução para a verificação das velocidades deve merecer a atenção dos especialistas.

França

Este anno durante os primeiros oito meses, a industria dos automóveis tem sofrido bastante com a concorrência estrangeira.

Ao passo que a exportação tem diminuido sensivelmente a importação atingiu quasi o dobro da do anno anterior.

O aumento da importação corresponde, sobre a de 1910: Belgica 12%; Suissa 15; Italia 33; Inglaterra 50; Alemanha 100; Estados Unidos 240.

Alemanha

Este anno, durante as primeiras manobras de outubro, o automóvel terá a desempenhar importantíssimas funções no exercito.

Alem dos automóveis para o serviço dos generaes, servirão mais cincuenta veículos do corpo de voluntários automobilistas que serão utilizados pelo estado maior general e pela direcção geral das manobras, sendo a maior parte delles empregada em reconhecimentos.

Alem destes, figurarão também carros automóveis, alugados, para formarem nove comboios, cada um dos quais transportará 36,5 toneladas de carga util quotidiana.

Em cada comboio haverá um carro destinado a servir de oficina de reparação.

Inglaterra

Nas provas do Club Automóvel, em Saltoun-by-the-Sea, Yorkshire, o chauffeur italiano Bordino bateu o record mundial da hora, fazendo 116 milhas, ou seja 191 quilometros.

Estados Unidos

Em um jornal norte americano vem publicada uma estatística que demonstra o extraordinário desenvolvimento do automobilismo nos Estados Unidos.

Entre outros dados: durante o ultimo exercicio foram registrados 518.091 automóveis, nos diferentes Estados da república.



Espanha

A Companhia do Norte de Espanha já pôz em serviço as novas locomotivas Compound. São aplicadas aos comboios rápidos e expressos entre Avila e Medina del Campo e Alsasua.

São as maiores que possue esta Companhia.

Pesam noventa toneladas e medem mais de vinte metros de comprimento.

Vão muito adeantados os trabalhos de abertura do túnel de Canfranc, estando já aberto 2.400 metros, dos quais 1.500 completamente terminados.

Do lado da França, a galeria atinge a extensão, actualmente, de 2.450 metros.

Do lado d'Espanha estão ocupados nos trabalhos 600 homens. Calcula-se que os trabalhos fiquem concluidos dentro de um anno, e que em princípios de 1913 já os comboios de Madrid para Paris passem por Saragoça e Canfranc.

França

Abriu no mes passado a exploração a segunda via da linha de Lens a Brebières, no troço compreendido entre Lens e Corbehem, rede da Compagnie du Nord.

Foi aberto à exploração a secção da linha de Bregnier-Cordon a Sault-Brenar, compreendida entre a primeira destas localidades e Villebois da linha do P. L. M.

Perú

O governo peruano assignou já o contracto para a construção do primeiro troço da linha de Paita a Marañon, que deve ligar o Amazonas com o Pacífico, tendo o desenvolvimento de 700 quilómetros.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Acionistas, de 31 de maio de 1911.

(Conclusão)

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACIONISTAS:

Tendo-nos sido enviado pelo Conselho de Administração da nossa Companhia, o Relatório da Gerência de 1910, sobre o qual tem de se pronunciar o vosso Conselho Fiscal, nos termos do Estatuto, cumprimos gostosamente este dever social registando mais uma vez o sempre crescente desenvolvimento das receitas da Companhia.

Com efeito, o resultado da exploração confirma este facto lisonjeiro para os nossos interesses e demonstrativo do progresso bem accentuado do país donde a nossa Companhia tira os seus proveitos e onde, por singular aspecto, os factos mais extraordinários da vida económica e social portuguesa não alteram, e apenas attenuam, a constante elevação da linha de prosperidades, como se deduz claramente das contas e mappas estatísticos que ilustram o Relatório do Conselho de Administração.

O resultado da exploração apresenta, em relação ao anno anterior de 1909, um excesso de réis 78.874.5186, o qual, para mais exacta comparação de verbas nos dois annos, deverá ser acrescido de 98.868.5270 réis, levados a despesas ordinárias em vez de extraordinárias, como de costume, sendo 48.362.5939 réis para «Material e Tracção», e 50.505.5331 réis para «Via e Obras»; desta sorte as receitas líquidas da exploração foram, em 1910, superiores ás do anno anterior em 177.742.5456 réis.

Estes resultados são os melhores que a Companhia tem tido, afirma o Conselho de Administração no seu Relatório.

Não se incluem nestes resultados as linhas de Setil a Vendas Novas e de Coimbra a Louzã, onde as insuficiências de receita se avolumaram em virtude de causas locais, as inundações e as consequências delas, tanto pela interrupção de tráfego, como pela importância das reparações.

Divide-se o aumento das receitas pelos diferentes capítulos que as constituem: assim, a de passageiros cresceu, na comparação com o anno de 1909, de 133.554.5740 réis, tendo o numero delles excedido o anterior em 437.393; a de mercadorias em pequena velocidade apresenta para mais, em 1910, a diferença de 92.525.5180 réis.

Basta citar estes números para contraprovar a afirmação produzida da melhoria, como deixamos dito; e sem dúvida notável.

o registo de que nos dez annos ultimos a receita de pequena velocidade tenha passado de 2:141 contos, em 1900, para 3:188 contos, em 1910, ou seja um aumento de 50 %.

Claro está que, para obter receitas tão avultadas, como as que proveem da exploração da nossa Companhia, as despesas teem de crescer tambem, mas é digno de nota que o exame dessas despesas nos instrue, provir esse crescimento em parte de classificação, distribuindo-as pelos capítulos de ordinarias e extraordinarias.

Pela conta de «Ganhos e Perdas» vê-se que o saldo credor de 1.609:268\$632 réis, estabelecido após dedução de encargos diversos e dos juros e amortisações das obrigações do 1.º grau, e amortisação estatutaria das do 2.º grau, é bastante para permitir o pagamento integral do juro do 2.º grau, nos termos em que o Conselho de Administração propõe, e ainda sobeja um saldo de réis 130:873\$882.

Muito lealmente o Conselho de Administração recorda os encargos que a greve de Janeiro trouxe para a Companhia, e atribui tambem o Conselho de Administração a liquidação de lucros, além da melhoria cambial, à diminuição da verba dedicada a despesas complementares.

Daqui avisa o Conselho de Administração, com prudente critério, a incerteza do anno de 1911 igualar nos resultados o de 1910, e, portanto, não ser possível manter aquelle integral pagamento do juro às obrigações do 2.º grau.

Com efeito, ha um adiamento de despesas complementares de construção da 2.ª via, de renovação de taboleiros metálicos, e de compra de material circulante, dispendios quer de obrigação contractual, quer de propulsores da propria receita das linhas. Isto fizemos notar no nosso anterior parecer.

Sobejando nos lucros, como vimos, a verba de 130:873\$882 réis, tem esta de sofrer a dedução de 6:543\$694 réis para «Reserva Ordinaria», nos termos do Estatuto, restando 124:330\$188 réis que o Conselho de Administração propõe que passe integralmente a conta nova. Talvez esta ultima expressão não traduza fielmente o pensamento do Conselho de Administração, porque passar este saldo em conta para o exercicio seguinte implicaria um reforço de lucros para o anno corrente e um destino subsequente de juros e amortisações de obrigações, que, se a tudo teem direito, enquanto não forem integralmente pagos os encargos delas, não podem exigir sacrificio permanente do capital-accionista, quando tenham recebido, como no exercicio de que tratamos, a integralidade do que lhes pertence.

Seria injusto, e sem duvida o Conselho de Administração não expressou o seu pensamento na proposta de passar a conta nova o saldo de lucros a repartir.

Se os interesses do capital-obrigatario aconselham ao pagamento integral do juro e de amortisação, mesmo na parte que o Convenio estabelecen prudentemente variável consoante os recursos, embora se adiem despesas que, efectuadas, aumentam as garantias desse mesmo capital-obrigatario, é de boa e equitativa resolução fazer partilhar o capital-accionista dos proventos que, eventualmente, como o Conselho de Administração indica, de direito lhe pertencem.

Depois da ultima reunião desta Assembléa Geral, tendo vagado um lugar de Vogal do Conselho Fiscal, por de elle ter dado a sua demissão o Sr. Fausto Cardoso de Figueiredo, por ter sido eleito Vogal do Conselho de Administração, o Ex.º Presidente da Assembléa Geral nomeou o Accionista, Sr. José de Oliveira Soares, para preencher, no Conselho Fiscal a vaga existente; por isso vos pedimos que confirmeis essa nomeação não só pelo tempo já decorrido, mas ainda pelo que falta a decorrer para se completar a duração do mandato que foi commettido ao referido Sr. Fausto Cardoso de Figueiredo, como membro do Conselho Fiscal.

Em virtude dos nossos Estatutos terminam o seu mandato, como eleitos pela Assembléa Geral dos Srs. Accionistas: o seu Presidente e Vice-Presidente: Os Srs. Dr. Augusto Victor dos Santos, e Luciano Alfonso da Silva Monteiro; do Conselho de Administração: O Sr. Marquez de Valle Flor; e do Conselho Fiscal: Os Srs. Dr. Francisco Teixeira de Queiroz, e Alfredo Mendes da Silva; que os mesmos Estatutos permitem ser reeleitos.

De acordo com o Conselho de Administração permittimo-nos tambem propôr-vos que para o anno de 1911/1912 sejam mantidas as remunerações vigentes, quer para os Corpos Gerentes da Companhia quer para o Comissário da Republica e seu Adjunto.

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

Conclusões

1.º Que seja aprovado o Balanço e Contas da gerencia de 1910; 2.º Que seja distribuido, captivo de impostos, às obrigações do 2.º grau:

de 3%	Fr. 15,00
de 4%	20,00
de 4 1/2 %	22,50 ou Mk. 18,-
de 3 1/2 % Beira Baixa—1.º grau (juro compl.)	7,50 " 6,-

3.º Que dos lucros sejam levados a «Reserva Ordinaria» 5% sobre 130:873\$882 réis ou sejam 6:543\$694 réis, e do saldo

restante, na importancia de 124:330\$188 réis, se distribua ás acções o dividendo de 2 %, livre de imposto;

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

5.º — Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Comissário da Republica e seu Adjunto, os seus honorarios pela mesma forma que nos annos precedentes, conforme o artigo 42.º e seu §, os artigos 25.º e 11.º e seu §;

6.º — Que seja confirmada a nomeação do Accionista, Sr. José de Oliveira Soares, para Vogal de este Conselho Fiscal, nos termos indicados.

7.º — Que procedaes á eleição do Presidente e Vice-Presidente da Meza da Assembléa Geral, de um Vogal do Conselho de Administração e de dois do Conselho Fiscal, que teem de funcionar no trienio de 1912 a 1914 inclusivé.

Lisboa, 13 de Maio de 1911.

Antonio Centeno, tem o voto do Dr. João Henriques Pinheiro: Francisco Teixeira de Queiroz, Manuel Paes de Villas-boas, Alfredo Mendes da Silva, José de Oliveira Soares.



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha do Valle do Sado

No dia 20 de Outubro de 1911, pelas 12 horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, proceder-se-ha á arrematação das empreitadas K e L de construcção das estações de Torre Vá e Alvalade, compreendendo terraplenagens, edifícios de passageiros e suas dependencias, do lanço de Azinheira dos Bairros a Garvão, da linha do Sado.

Os depositos provisórios para estas empreitadas são: estação de Torre Vá, 155\$000; estação de Alvalade, 147\$500 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

Os depositos provisórios podem ser efectuados em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, até o dia 19 do referido mez.

O pregramma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, e na Secretaria da 2.ª Secção de Construcção, em Panoias, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de óleo mineral escuro

No dia 23 do corrente mez, pelas duas horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200:000 kilos de óleo mineral escuro.

As condições estão patentes na repartição central do serviço dos armazens geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Arrendamento do buffete da estação de Mirandella, desde 1 de janeiro de 1912 até 31 de dezembro de 1914

A Direcção d'esta Companhia recebe propostas em carta fechada até ao dia 30 de novembro de 1911, para o arrendamento do buffete da estação de Mirandella desde o dia 1 de janeiro de 1912 até 31 de dezembro de 1914. As condições para este arrendamento estão patentes na séde da Companhia, em Lisboa, rua de S. Nicolau, n.º 88, nas estações da linha de Tua a Bragança; e serão enviadas a quem as requisitar.

As propostas serão endereçadas à Direcção da Companhia, em Lisboa, e redigidas segundo o theor seguinte: — «Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me para com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, a tomar de arrendamento o buffete da estação de Mirandella desde 1 de janeiro de 1912 até 31 de dezembro de 1914, pela renda annual de... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quais tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso». — A Companhia reserva-se o direito de não adjudicar o buffete se a renda oferecida não for compensadora, ou se o proponente não tiver a idoneidade necessaria.

AGENDA DO VIAGIANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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. Accio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoroso serviço de alojamentos e cosinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdio 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 Telephone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

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

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Coimbra	Figueira	PART.	CHEG.	C. Branca	Evora	C. Branca	PART.	CHEG.	Barca d'Alva	Porto			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	9.15	9.29	9.40	9.55	8.7	8.50	10.29	11.13	1.40	3.52	7.20	9.15	7.5	7.40	7.50	8.35	6.55	
9.44	9.58	10.9	10.25	1.13	1.56	2.33	2.28	3.11	4.49	5.29	4.19	6.17	11	12.36	—	11.35	12.45	11.20	q. 12.57	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				3.35	4.18	5.43	6.30	7.29	7.57	8.41					5.45	10.48	1.37	6.5	6.55	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	5.25	5.56	5.20	5.50	6.47	7.29	7.57	8.41	8.27	9.11	9.34	10.18	9.51	10.35	11.7	11.49	11.20	
6	6.32	6.9	6.35	6.43	7.11	6.45	7.15	7.36	8.4	7.30	7.56	7.47	7.29	7.57	7.29	7.57	7.57	7.57	6.55	
10.15	10.43	8.15	8.41	11.35	12.3	10.55	11.21	1.28	12.50	1.16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.45	2.13	1.40	2.6	2.35	3.3	2.25	3.51	9.51	10.35	11.7	11.49	Mais os da Povo e V.º Franca.								
4.50	5.18	3.80	4.16	5.30	6.2	5.28	5.54	6.20	6.50	7.34	7.27	9.11	9.34	10.18	9.51	10.35	11.7	11.49	11.20	
5.50	6.20	7.26	7.26	7.28	7.45	8.11	8.51	8.30	8.10	7.32	7.10	7.29	7.29	7.57	7.29	7.57	7.57	7.57	6.55	
6.20	6.50	7	7.26	7.28	7.45	8.11	8.51	8.30	8.10	7.32	7.10	8.10	8.10	8.30	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10	
7.45	8.13	8.25	8.51	8.30	8.58	9.10	9.36	10.15	10.43	10.55	11.21	11.35	12.3	12.45	11.11	—	—	—	—	
8.30	8.58	9.10	9.36	10.10	10.43	10.55	11.21	1.28	12.50	1.16	—	Mais os de Cascaes, excepto os a								
10.45	11.23	12.8	12.8	11.23	12.3	10.55	11.21	1.28	12.50	1.16	—									
11.35	12.3	12.45	11.11	12.3	12.45	12.45	12.45	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6.37	7.29	b. 5.53	6.42	7.29	8.11	8.30	7.23	9.20	6.54	8.30	7.23	9.20	6.54	8.30	7.23	9.20	6.55
7.4	7.56	b. 6.39	7.27	8.35	9.3	b. 8	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.35	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	
a. 7.32	8.8	7.25	8.20	9.10	9.46	a. 8.56	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	9.40	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10
b. 8.15	9.3	b. 8	8.16	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35
9.40	10.33	9.13	10.5	10.10	10.43	10.55	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	
b. 10.10	11	a. 9.56	10.32	a. 10.40	11.16	b. 10.4	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	
a. 10.40	11.16	b. 10.4	10.32	a. 10.40	11.16	b. 10.4	10.32	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	11.16	
11.35	12.23	11.35	12.3	12.15	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	12.23	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	5.37	7.29	b. 5.53	6.42	7.29	8.11	8.30	7.23	9.20	6.42	8.30	7.23	9.20	6.42	8.30	7.23	9.20	6.55
7.4	7.56	b. 6.39	7.27	8.35	9.3	b. 8	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.35	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	
a. 7.32	8.8	7.25	8.20	9.10	9.46	a. 8.56	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	9.40	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	9.10	
b. 8.15	9.3	b. 8	8.16	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	9.35	
9.40	10.33	9.13	10.5	10.10	10.43	10.55	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	10.43	
b. 10.10	11	a. 9.56	10.32	a. 10.40	11.16	b. 10.4	10.56	11.54	8	7.7</										