

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 572

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

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Outubro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXO DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — (Servico combinado com o Minho e Douro). Aviso ao publico 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
Relatorio sobre dragagens em Portugal, por André de Proença Vieira.....	311
Aviação e aerostação — A estabilidade dos aeroplanos — O Direito aereo.....	311
Tracção electrica — Franca — Suissa — Alemanha — Canada.....	311
Viagens e transportes.....	312
Notas de viagem. — VI — Um «auto» em «panne». — Como dois paizes se defendem reciprocamente. — A «tessera» italiana a as suas vantagens. — A exposição de Turim. — Bom material de caminhos de ferro. — Machinas e palacios. — Varios systemas de viagem.....	313
O paquete «Vandych».....	314
O «Sud-express» e os rapidos do Norte, por G. M.....	315
As linhas italianas.....	316
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	316
Boletim Commercial e Financeiro.....	316
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	317
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	317
Automobilismo — A velocidade dos comboios — Franca — Alemanha — Inglaterra — Estados Unidos.....	318
Linhas estrangeiras. — Espanha — Franca — Peru.....	318
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentado a assembleia geral dos accionistas, de 31 de maio de 1911 (Conclusão).....	318
Arrematações.....	319
Agenda do Viajante.....	320
Horario dos comboios.....	320

A testa das linhas do Sul e Sueste

III

Antes de entrar na materia do presente artigo, designada pelo seu titulo, julgo indispensavel declarar muito categoricamente que, embora o meu nome figure no cabeçalho da *Gazeta* como de *redactor effectivo*, a minha colaboração e responsabilidade se limitam exclusivamente aos artigos technicos, sempre assignados, salvo certas noticias da especialidade.

Nenhuma solidariedade, nem acquiescencia, resulta d'essa situação a quaesquer affirmações que noutros artigos apareçam, mórmente quando se afastam da indole puramente technica d'esta publicação.

Definida assim clara e inilludivelmente a situação, passo a occupar-me do thema do artigo.

E' tempo de terminar este estudo, que se vae alongando além do rasoavel, com risco de acabar antes a paciencia do leitor.

O assumpto é importante e complexo; vae nisso a minha defeza. Para completar o seu exame deveria elevar ao plural o titulo e referir-me ás *testas* das linhas do Sul e Sueste, porque já mostrei que o seu servico 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 trafego de pequena velocidade auxiliando-se mutuamente e tendo a grande velocidade exclusivamente em Cacilhas installações efficazes para um servico rapido e commodo.

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

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

No dia em que neste paiz se trate de administração em vez de politica, (feliz acontecimento que coincidirá talvez com a descoberta da quadratura do circulo) e em que as circunstancias 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 occuparão parte do terreno, hoje desaproveitado e inaproveitavel, em frente da Alfandega. O resto do terrapleno será utilizado no servico da doca, e terá então acabado a vergonha de existir nella um muro acostavel a que não encostam navios, porque aos interesses ligados as fragatas não convém um servico mais perfeito.

Não insistirei nesta questão, assás 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 installações 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 Setubal, que está á mesma distancia 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 susceptivel de melhora sem enorme despeza.

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 monographia do porto de Setubal, que figura no magnifico trabalho do sr. Conselheiro Adolpho Loureiro sobre os portos portuguezes, 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 cubicos de arqueação, sendo 308 navios nacionaes e 277 estrangeiros.

Todos os navios de qualquer calado podem fundear com segurança no porto de Setubal, encontrando unicamente difficuldade na entrada da barra pela altura insufficiente de agua e variações do *passo* em fundo e posição.

O calado maximo 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 rapido do porto, propoz em 1857 a construcção de um quebra-mar desde a ponta de Adoxe na extremidade do cabedello actual, podendo haver talvez necessidade da construcção de outro molhe do lado N. da entrada.

A dragagem da barra poderia porventura facilitar a entrada.

O que é notavel 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 noticia referem-se a obras no interior do porto para rectificação da margem, estabelecimento de terraplenos, caes e docas.

O ultimo 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, acostavel 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 auctorizou o prolongamento do ramal de Setubal até a margem do Sado onde teria estação terminal e ponte-caes. A lei de 12 de junho de 1901 auctorizou um imposto especial de 1% *ad valorem* sobre as mercadorias exportadas e 30 réis por tonelada de arqueação dos navios de longo curso que saírem do Sado, com destino a obras municipaes da construcção do caes, doca de abrigo, ponte-caes e prolongamento do ramal.

O estudo da linha do Sado foi subordinada a saída directa de Setubal.

Os diversos estudos effectuados levaram a uma solução accetavel, mais cara, é claro, que a saída de Valdeira, mas tendo a grande vantagem de servir directamente Setubal e evitar mais uma bifurcação e as consequentes complicações de serviço.

Não repetirei agora o que em artigos anteriores expuz sobre o assumpto. Convem todavia referir os dados estatisticos relativos á estação de Setubal em 1909 para se ver a sua importancia.

Os passageiros chegados e saídos foram 161:407.

As recovagens sommarem 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 á estação.

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

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

Perguntarei agora: não é razoavel utilizar o porto de Setubal, pôl-o em condições accetaveis, para o que não é preciso grande dispendio, e aproveitá-lo para parte do movimento d'exportação da região tributaria das linhas do Sul e Sueste, em vez de pretender concentrar no Barreiro

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

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

O porto de Setubal com a sua estação ferroviaria tem logar marcado na economia das linhas de Sul e Sueste e deve ser considerado como *terminus* subsidiario do do Tejo.

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

J. Fernando de Sousa.

NOTAS DE EXCURSÃO

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

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

Não é provavel 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 alliada a uma boa fôrma litteraria possa estabelecer com este ensaio de laboratorio um romance que se leia com agrado.

Assim o fez o escriptor acima citado. Imaginou um official 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 allemão que pede o homem para uma experiencia de paralysação vital.

Morre o sabio e esquecido lá num recanto do laboratorio fica o corpo do francez, 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 ronzeiro do que de costume, de falar aos leitores da *Gazeta* de problemas technicos, sou obrigado a vêr se na ruma de impressos que se teem accumulado 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 monstrabo* 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 tinha das paredes não as esverdearam ou amarellecaram.

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 á 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 synonymo de leitura, conforme elle a designou logo no inicio da sua lei natural, pudesse chegar á defeza 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 proposito 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 aselvajada da violencia e nem sequer as notas diplomaticas teem já a forma cuidadosamente hypocrita de quem receia o julgamento dos vindouros.

No emtanto, as reflexões que em mim provocou a sala da livraria do convento de Alcobaca e que ponho ao leitor paciente, não obstem a que peça ao Ministerio da Guerra que não deixe desapparecer de todo o estuque de estylisação 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 consista 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 cristalisaram 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 occulta o mais antigo e de maior arte é isso o que peço para os estuques da bibliotheca de Alcobaca.

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 horarios, consultando roteiros e lendo Bedeckers.

Por isso, a despeito de seguir por uma região 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 ás visitas de Alcobaca e das Caldas da Rainha.

Consultado porém o guia dos caminhos de ferro, impossivel foi achar communicação 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 embirrar 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 ellas nada tinham que os interessasse a ponto de desejarem revê-las».

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

Mas, retorquiram, 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, viamos a Batalha, regressavamos a Leiria e tomavamos a linha ferrea até ao Vallado.

De ali partiriámos para Alcobaca e, depois de bem visto o templo e o convento e a fabrica dos algodões, seguiriámos para as Caldas pela estrada ordinaria, mediante uma senha de embarque comprada em Vallado para as Caldas. Ahi tomaríamos 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 emquanto sustentei que bastavam os comboios 202/223 e o 206/504, com o espaçamento 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 ellas. «Mais comboios para quem mostra tão pouca pressa era luxo escusado», observava triumphante.

E obrigarem um excursionista a sair de Leiria ás cinco e meia da manhã para poder ver a linha e a paisagem, 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 quem 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 deligencia encheu-se num instante, de modo que tivemos que perder duas horas até que de Alcobaca mandassem uma carruagem.

Ora a permanencia no Vallado, mesmo sem chuva, é tudo quanto existe de menos apeteçivel. 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 ceu nevoento, cor de loisa ou para as cordas de agua que as

nuvens vazavam sobre a terra, substituídas 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 comprometida a hora do almoço.

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

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

Não custaria muito estabelecer uma communicação telephonica da estação do Vallado para Alcobaca ou ter ali carruagens para a hypothese de que a deligencia se enchesse rapidamente e passageiros houvesse que ficassem em terra com o risco de perderem tres horas e vinte minutos à espera da deligencia 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 empreendimento, 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 feitiço peninsular de amourosos 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 alliança dos estylos gothico, romano e bysantino 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 substanciosa 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'Alcobaca 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 poetisado 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 substractum e ainda o seculo passado já tão positivo e tão cheio de descrença e de livre exame deu a ella o seu contingente.

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 irrespondiveis, 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 francezes precisamente no sítio onde menos azadamente teriam campo para manear 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 «Alcobaca Illustrada» citando a pagina e a edição?

A descripção constante do codice 1434 da Bibliotheca 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 lugar (o cruzeiro) mandou D. Pedro collocar 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 tumulosahi 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 francezes 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 sempreahi se deparará.

Mas occorre contrapor 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 vandalos 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 concorrência uns aos outros. A maioria havia ali de postar-se à entrada e defende-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 iconographia dos seus tumulos p. 77.

(2) M. Vieira Natividade, obra cit. pag. 99.

(3) Idem, Idem, pag. 101.

(4) Idem, Idem, pag. 100.

Assim, facil seria que mui poucos homens cercassem os tumulos protegendo a obra asselvajadamente ambiciosa 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 occupariam a porta escolhendo o cunhal destruido para a sua obra de depredação por ser aquelle que recebia mais luz.

N'esse 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 fóros de verdade historica.

Bem deseja quem isto escreve que estas linhas encontrem boa acolhida por parte de algum erudito que descubra passagens de velhas obras onde se achem vislumbres 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 retorcem 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 resisto á tentação de a trazer para aqui só com o intuito de dar um pedacinho de relevo a toda esta descolorida maçadoria.

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

O doutor Topsius da Imperial Allemanha e Theodorico Raposo, portuguez de áquem 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... Fôra um galho igual (o nono talvez) que arranjado outr'ora em forma de corôa por um centurião romano da guarnição de Jerusalem armara sercasticamente no dia do supplicio a cabeça de um carpinteiro da Galiléa condemnado...»

«O erudito Topsius desdobrou lentamente o seu lenço de quadrados e declarou (contra a futil 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 flôrzinha 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, fariamos tanto gosto em que a tradição do primeiro olhar fosse verdadeira! E não coincidiria ella muito bem com aquella inscripção *até a fim do mundo* tão poetica na sua extrema singeleza?

Porque não ha de vir um Topsius com o alto saber germanico comprehender 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 Commum 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 successo).

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 permittiriam conquistar terrenos agricolas.

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

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. — Appximadamente 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 construcção. 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 excavações 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. — Aproximadamente 200.000^{m³} (mínimo) para dar satisfação ao commercio.

Aparelho dragador a empregar:

Uma draga d'alcatruzes.

3 lanchões de 150^{m³} aproximadamente.

1 rebocador.

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

Barra de Aveiro.

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

Aparelho dragador a empregar:

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

Ria de Aveiro.

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

Ha importantes melhoramentos a fazer por este meio.

O aparelho a empregar é uma draga d'alcatruzes podendo trabalhar quer directamente com uma longa calha ou adjuncção d'uma bomba, quer com lanchões, 1 rebocador e 1 «refouleur» quando as distancias 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 aproximadamente avaliado em 100.000^{m³}.

Conviria executar as sondagens geologicas, 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, maritima transportadora, d'alcatruzes, indo descarregar no mar os productos da dragagem; genero Aurora I mas se possivel fôr mais forte. Para dragar os outros materiaes, taes como argila etc., seria preciso uma draga maritima transportadora á clapets e alcatruzes, trabalhando só, sem adjuncção de lanchões, clapets, ou rebocadores.

O movimento da agua e a estreiteza da barra não permite a passagem simultanea de dois barcos. Segue-se que o aparelho desejavel para a barra do Douro, seria uma draga maritima mixta, transportadora á clapets, podendo indistinctamente trabalhar com alcatruzes e uma bomba.

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

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

apta a trabalhar nos canaes de Olhão e Faro, nos portos de Setubal e Figueira, e Ria de Aveiro.

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

Teria pois de se adquirir os aparelhos seguintes:

Draga chupadora, transportadora, á clapets, genero Aurora I, mas maritima 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 indispensavel; sem elle a draga Tejo pouca utilização 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 Setubal, da Figueira e da Ria de Aveiro; custo approximado, 70 contos de réis.

Draga maritima de alcatruzes, transportadora.

Portugal tem necessidade de uma draga capaz de fazer os trabalhos mais difficeis, 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 attinge 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 Setubal, Figueira da Foz, canaes 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 minimo, e que são de execução rapida, as aquisições de uma draga maritima chupadora, transportadora á clapets, d'um «refouleur», de uma draga maritima de alcatruzes transportadora e de 3 lanchões, impõem-se, trazendo comsigo 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 sufficiente para executar os trabalhos urgentes reclamados.

Estes 270 contos representam á primeira vista uma verba importante para os recursos orçamentaes 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 commercio e empresas de navegação acceitariam com satisfação em certos portos, como o do Guadiana, Sado, Figueira da Foz, Barra de Aveiro, Porto etc, já pelos beneficios 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 actuaes circumstancias. Considero que todo o material a que me referi pode ser construido sem difficuldade 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 sufficientemente habilitados para garantirem toda a segurança desejada em identicas construcções.

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

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 construida qualquer peça especial, (patente) ou qualquer aparelho de typo mais particular que não valha a pena ser construido no paiz, por se tornar demasiadamente cara a sua execução, para um numero restricto de dragas, as casas constructoras portuguezas, fariam o que fazem de resto as casas estrangeiras, mandariam vir esses aparelhos entendendo-se para esse effeito com os constructores especialistas estrangeiros. E' exactamente o que acontece no estrangeiro, pois nem todas as casas constructoras de dragas, fazem todos os aparelhos necessarios a ellas, 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 dar-me-hei por satisfeito se d'ahi resultar qualquer beneficio 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 accesorios, e dando ao Governo as garantias technicas e financeiras, que devem ser exigidas, seria um erro condemnavel 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 vôo 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 equilibrio.

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

O estabelisador consiste em uma serie de pistões e molas, que descança sobre suportes metallicos de pequeno peso.

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

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

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

O Direito aereo

Em vista da aviação ter já passado do campo da experiencia 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 submettido á approvação 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 official 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 necessario.

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 systema recommendado é o de corrente monofasica 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 monofasica a 15 volts e 13 a 17 periodos.

Os dois motores desta locomotiva são do typo de collector com series compensadas; permittem, 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 monofasica 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.

Canadá

Terminados os estudos, vão 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 realisam 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 arrebatados nas azas do amor, sendo de suppor que de ahí resultem mais alguns casaes que legarão á patria valentes defensores.

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

No proximo domingo 22, é o segundo e ultimo dia da feira, esperando-se tambem grande concorrência, 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. ^a cl.	3. ^a cl.
Beja.....	3\$000	2\$200
Carregueiro.....	2\$400	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 Ollhão.....	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 concorrência.

Linha do Valle do Vouga

Tendo sido já aberto á 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 materias 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 Portuguesa pelas tarifas geral e de despesas accessorias e especiaes internas e combinadas pelos preços resultantes para Aveiro.

Para touros e animaes ferozes, materias 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 Portuguesa 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 Carviças, da linha de Pocinho a Miranda, pertencente á Direcção do Minho e Douro, aberto ultimamente á exploração, comprehende as seguintes estações: Moncorvo, Lario, apeadeiro de Carvalho, Felgar e Carviças.

As estações fazem todas serviço de passageiros e de mercadorias em grande e em pequena velocidades; o apeadeiro de Carvalho 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 Portuguesa.

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.^a classe.

P » 1 p. » Taras vazias.

Os bilhetes directos de 2.^a classe vendidos pelas estações da Companhia Portuguesa são válidos nas carruagens de 1.^a 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, Pova, 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 Mangualde e Gouvea, 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 minimos de distancia de 6 kilometros de Contenças a Mangualde e de 16 de Contenças a Gouvêa.

A's mercadorias serão applicados os preços correspondentes a Mangualde ou Gouvêa, conforme o sentido das remessas.

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

Os expedidores deverão coadjuvar a pesagem e a condução dos volumes para o local onde forem carregados, e os consignatarios 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 publico prevenido de que as remessas de dinheiro contado a que se referem o artigo 32.º das condições de applicação da tarifa geral e a condição 13.ª da tarifa especial n.º 4 de grande velocidade devem ser constituidas por um pequeno numero de unidades (tanto quanto possivel por notas de Banco ou prata grôssa) susceptíveis de uma contagem rapida de fôrma a evitar que a verificação desses valores dê origem a atrazo dos comboios nas estações expedidoras ou destinatarias.

Se por conveniencia dos expedidores ou consignatarios as remessas tiverem de ser constituidas por dinheiro meudo (moedas de pequeno valor) taes 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 applicação 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 horario de comboios

A paragem do comboio rapido n.º 55 em Mogofores que devia ter terminado em 30 do mez passado foi prorogado até 31 deste mez.

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

Em virtude da abertura á exploração do troço de via dupla entre as estações de Alfarellos 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 horario em vigor.

Bilhetes de assignatura na linha do Porto á Pova e a Famalicão

A Companhia dos Caminhos de ferro do Porto á Pova e Famalicão acaba de publicar uma tarifa que entra em vigor no dia 1 do proximo mez de novembro para bilhetes de assignatura mensaes 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 Pova, 11\$200 e 8\$400.

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

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



VI

Um «auto» em «panne». — Como dois paizes se defendem reciprocamente. — A «tessera» italiana e as suas vantagens. — A exposição de Turim. — Bom material de caminhos de ferro. — Machinas e palacios. — Varios systemas de viação.

Sim, senhores; os *autos* são muito bons, mas teem, 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 ordinario de carro tirado a cavallos. 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 insignificancia.

Antes de partir, um passeio de trem, 2 horas, chamado o passeio classico, 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 inexpugnaveis, 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 Italia, na outra vertente do monte Genève, e de tal maneira que para guarnecer os seus bastiões com artilheria moderna, teve que pôr em movimento toda uma divisão de cavallaria para, cavallos e homens, tirarem as carretas por tão interminaveis 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 artilheria, obrigando a atravessal-a todos os que teem que seguir de um para o outro lado da fronteira.

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

Pára-se na alfandega que, comquanto 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 á estação do caminho de ferro de Oulx, onde tomamos o comboio para Turim.

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

E' a *tessera*.

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

A *tessera* custa 10,50 liras e é um caderno de *coupons* em troca dos quaes o possuidor (cujo nome é inscripto na capa) gosa de varios abatimentos de preço em hotéis ali recommendados (que não são maus nem mais caros) uma entrada (uma só) com 25 % de redução em cada exposição, nas corridas de cavallos, em varios theatros, 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 vae permanecer na Italia umas semanas lucra immenso com o systema, 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 *téssera* 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, quaesquer, 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 quaesquer 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 às exposições: os outros *coupons* teem 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 necessario, a via a seguir.

Além disso ainda, os portadores destes bilhetes teem 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 vel-as. 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, occupando todo o espaço dos jardins Valentino e uns vastos terrenos na outra margem do Pó. Ahi 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 commodas, as administrações do Estado italiano e suiso com algumas potentes locomotivas e bons specimens de material, e varias companhias de tremvias electricos com vehiculos de systema aperfeiçoado.

Frac a exhibição de systemas de aviação, e tambem pouco notavel a de automobilismo, áparte a casa Fiat que, naturalmente brilha por ser a principal fabrica da Italia.

No artigo machinismos chama a attenção o grandioso palacio da imprensa onde o jornal *Il Populo* e o official 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 collossaes 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 conheciamos 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, assas 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 continuo 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, ta'vez agora, funcionando:—uma linha monorail, especie de systema 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 libras, 2,50 e até menos. Café e outras bebidas 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 attrahir concorrencia.

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, áparte 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 satisfiz o appetite, 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 deseseis 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.

E' um dos mais luxuosos paquetes que fazem a travessia do Atlantico.

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



O "Sud-express" e os rapidos do Norte

Sr. Redactor

Tencionava já importunar-o, com um novo artigo, sobre o *Sud-express* e rapidos 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.

Permitta, 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 attenção 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 differença da hora franceza, 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 Portu- gueza.....	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	1 h. 21'
	Fuentes (1).....	C. 7,10	10,22	
Salamanca á Fron- teira.....	Fuentes.....	P. 8,08	11,14	12'
	Salamanca.....	C. 10,50	M. 1,44	
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	48'
	Hendaya.....	C. 10,33	T. 12,23	
Midi.....	Hendaya (2).....	P. 11,08	12,48	11'
	Bordeus.....	C. T. 2,44	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 franceza.

Não me parece difficil 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 atrazo tem chegado a Lisboa á tabella.

Vejase a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 262 (16 de maio de 1911), num artigo sobre as novas machinas, diz que ellas 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 acidentada? Parece-me difficil, 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* partiria 21 minutos mais cedo de Lisboa.

Poupar uma hora não me parece difficil, 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 acidentada que a da Beira Alta.

Se este comboio faz o percurso em 4 h. 55 m. com 11 paragens, não me parece difficil 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 difficuldade.

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 já em exploração 105 kilometros.

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

A's sete companhias interessadas no assumpto convir-lhes-ha accelerar 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 augmentar, o transito de passageiros, e os interesses das companhias ferroviarias.

E parece-me que os sacrificios a fazer, para augmentar 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 partiria 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 osso.

Quanto ao comboio correio Lisboa-Paris, diz o meu illustre contestante, que peor estamos. Melhor direi eu. Pois não ha ali 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 Portuguesa. 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, Povia, etc. com o que por certo lucrariam as Pedras Salgadas, Vidago, Povia de Varzim, Gerez, etc; pois para estes bellos recantos de Portugal está reservado um grande futuro, uma vez que haja para ali comboios rapidos, 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' incontestavel 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 á tarde, á 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 á 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 augmentaria, 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 sahissem antes das 6 horas da tarde, para assim dar logar a um atrazo do Sud-express.

Então seria o ideal. O passageiro partiria de Paris de manhã e no dia seguinte embarcava em Lisboa, tendo despachado na capital franceza 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 permittisse, 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 rapidos e mais comboios do norte.

G. M.

AS LINHAS ITALIANAS

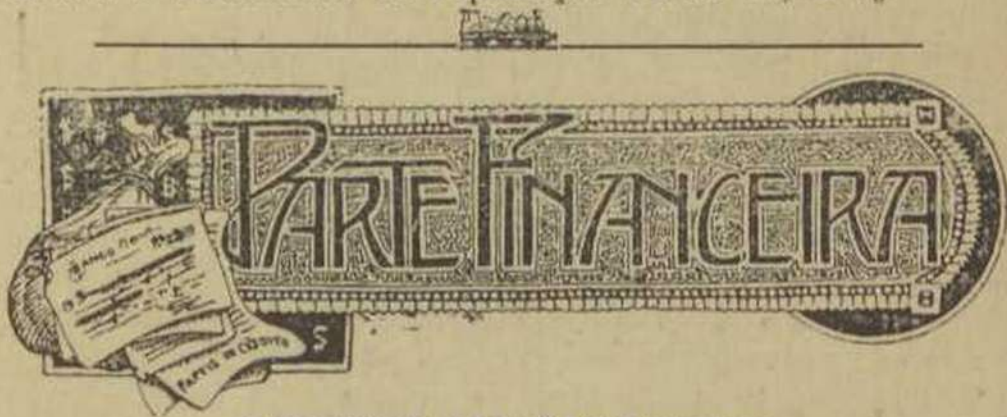
A primeira linha ferrea da Italia foi inaugurada em outubro de 1839, ligando a cidade de Napoles a Portici.

Quando em 1860 foi proclamada a União Italiana e constituído o reino de Italia, a rede ferroviaria tinha attin-gido 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 quaes 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 quaes se vê ter sido a receita de 36:709\$210 e a despesa de 11:663\$833. Ao saldo propoz a direcção a applicação seguinte: para dividendo de 6 %, 18:500\$000; para fundo de reserva, 1:429\$510; para desvalorizações varias, 4:000\$000; saldo para novo exercicio, 1:615\$867.

Cooperativa Predial Portuguesa. — 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 benéfico 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 rejubilou, 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 inumeras 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, me-mo 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 policia ter que, em varios pontos, interromper a circulação dos vehiculos, para deixar passar os peões que ás esquinas esperavam occasião para atravessar as ruas.

Se organisarmos estações d'inverno, com bons hoteis, concertos, jogos sportivos, e diversões varias, o que succedeu 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 provincia, isto é, uma transferencia da riqueza nacional, como agora, mas do estrangeiro, o que viria augmentar a riqueza do paiz com a drainagem do ouro exotico.

Se, como dissemos, o movimento na bolsa foi insignificante, o mesmo não succede nas casas de cambio, onde o movimento foi grande e inesperado. As economias da provincia procuraram de maneira extraordinaria as obrigações de 3% com premio, que lograram uma cotação notavel. 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 soffreram depressão, como se vê da tabella respectiva vendendo-se a libra a 4\$980 réis e comprando-se a 4\$880 réis. O cambio Rio-Londres ficou a 16 1/4, ou 14\$769 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 3/8	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 titulos	OUTUBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	—	38,30	—	—	—	38,05	38	38	37,95	37,95	37,85	38	—	—
Divida Interna 3% coupon	—	—	—	—	38,25	—	—	38	—	38,05	38,10	38,10	—	—
" 4% 1888, c/premio	—	—	—	—	—	—	20,150	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1903 c/premio	9,100	8,950	8,950	—	9,000	9,000	—	—	9,000	8,950	8,950	—	—	—
" 4% 1905, (C. de F. Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	79,500	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C. de F. 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	—	—	—	63,000	63,000	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	—	66,200	66,300	—	—	66,400	66,100	66,200	66,200	—	66,300	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	155,000	155,000	—	154,800	—	154,800	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	92,800	—	—	—	94,000	94,000	92,800	92,800	94,000	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	60,000	—	—	—	—	58,500	58,500	—	—	—	60,000	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	58,000	58,000	—	—	—	—	—	—	—	—	57,500	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	56,500	—	58,000	58,000	—	58,000	56,800	—	56,500	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	86,700	86,600	86,700	86,600	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.ª grau	48,000	48,000	—	—	47,900	47,800	47,600	47,600	47,600	47,600	48,000	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau	—	15,700	—	—	15,750	15,700	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediacs 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	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	294	306	300	—	297	300	—	303	302	301	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	36	—	—	—	35	—	—	—	35	35	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	390,50	393	392	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	241	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau	328	327	327	327	327	328	327	328	328	328	330	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau	246	246	246,25	247	246	245	246	246	247	249	249	—	—	—
Companhia da Beira Alta	293	293,50	294,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-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	—	—	—
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		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas...	Réde geral	30 Setembro	4.073	4.657.317.000	4.073	4.789.233.000	-131.916.000	4.340.463	4.463.404	-122.941
	Vendas Novas...	30 "	70	79.051.000	70	82.510.000	- 3.459.000	1.129.300	1.178.714	- 49.414
	Coimbra a Louzã.	30 "	29	20.999.000	29	21.191.000	- 192.000	724.103	730.724	- 6.621
Sul e Sueste.....	10 "	681	1.142.723.825	681	1.129.261.570	+ 13.462.255	1.678.008	1.658.240	+ 19.768	
Minho e Douro	10 "	433	1.278.942.000	418	1.228.680.711	+ 50.261.289	2.953.676	2.939.427	+ 14.249	
Beira Alta	9 "	253	366.388.282	253	346.412.280	+ 19.976.002	1.448.175	1.369.218	+ 78.957	
Companhia Nacional	26 Agosto	185	106.274.971	185	105.942.725	+ 332.246	574.459	572.663	+ 1.796	
Guimarães	31 Julho	56	81.213.075	56	76.416.427	+ 4.796.648	1.450.233	1.364.579	+ 85.654	
Porto a Pova e Famalicão	" "	64	74.069.288	64	75.311.587	- 1.242.299	1.157.332	1.176.743	- 19.411	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	20 Setembro	3.681	94.777.855	3.681	92.833.675	+ 1.944.180	25.747	25.219	+ 528	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.664	82.695.315	3.664	81.305.918	+ 1.389.397	22.569	22.190	+ 379	
Andaluzes	20 "	4.083	16.959.878	4.083	16.986.448	- 26.579	15.660	15.684	- 24	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	30 "	777	6.989.573	777	6.783.195	+ 206.378	8.995	8.729	+ 266	
Zafra a Huelva	11 Março	180	700.429	180	609.537	+ 90.892	3.891	3.386	+ 505	

AUTOMOBILISMO

A velocidade dos automoveis

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 policia fixam as velocidades maximas em diferentes circumstancias, mas a impossibilidade de verificação tornam essas determinações pouco menos do que inuteis.

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

Ninguém ha que desconheça o regulador de esferas e de força centrífuga das machinas a vapor.

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

O engenheiro belga liga, por meio de uma arvore flexivel, uma roda do automovel 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 tambem elevar nas lanternas um vidro que pela cor indica se a velocidade com que o vehiculo segue é a autorisada no interior dos povoados, ou a autorisada em estrada. E assim, os agentes policiaes podem tornar effectivos os regulamentos, pois que tem conhecimento das infracções.

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

França

Este anno durante os primeiros oito mezes, a industria dos automoveis tem soffrido bastante com a concorrência estrangeira.

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

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

Allemanha

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

Alem dos automoveis para o serviço dos generaes, servirão mais cincoenta vehiculos do corpo de voluntarios 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 tambem carros automoveis, alugados, para formarem nove comboios, cada um dos quaes transportará 36,5 toneladas de carga util-quotidianamente.

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

Inglaterra

Nas provas do Club Automovel, em Saltun-by-lhe-Sea, Iorkshire, o *chauffeur* italiano Bordino bateu o *record* mundial da hora, fazendo 116 milhas, ou seja 191 kilometros.

Estados Unidos

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

Entre outros dados: durante o ultimo exercicio foram registrados 518:091 automoveis, nos diferentes Estados da republica.



Espanha

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

São as maiores que possui esta Companhia.

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

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

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

Do lado d'Espanha estão occupados nos trabalhos 600 homens.

Calcula-se que os trabalhos fiquem concluidos dentro de um anno, e que em principios de 1913 já os comboios de Madrid para Paris passem por Saragoça e Canfranc.

França

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

Foi aberto á exploração a secção da linha de Bregnier-Cordon a Sault-Brenar, comprehendida 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 Pacifico, tendo o desenvolvimento de 700 kilometros.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Conclusão)

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Tendo-nos sido enviado pelo Conselho de Administração da nossa Companhia, o Relatorio da Gerencia 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 effeito, o resultado da exploração confirma este facto li-songeiro para os nossos interesses e demonstrativo do progresso bem accentuado do paiz donde a nossa Companhia tira os seus proventos e onde, por singular aspecto, os factos mais extraordinarios da vida economica e social portugueza não alteram, e apenas attenuam, a constante elevação da linha de prosperidades, como se deduz claramente das contas e mappas estatísticos que illustram o Relatorio do Conselho de Administração.

O resultado da exploração apresenta, em relação ao anno anterior de 1909, um excesso de réis 78:874\$186, o qual, para mais exacta comparação de verbas nos dois annos, deverá ser accrescido de 98:868\$270 réis, levados a despesas ordinarias em vez de extraordinarias, como de costume, sendo 48:362\$939 réis para «Material e Tracção», e 50:505\$331 réis para «Via e Obras»; desta sorte as receitas liquidas da exploração foram, em 1910, superiores ás do anno anterior em 177:742\$456 réis.

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

Não se incluem nestes resultados as linhas de Setil a Vendas Novas e de Coimbra a Louzã, onde as insufficiencias de receita se avolumaram em virtude de causas locais, as inundações e as consequencias dellas, tanto pela interrupção de trafego, como pela importancia das reparações.

Divide-se o augmento das receitas pelos diferentes capitulos que as constituem: assim, a de passageiros cresceu, na comparação com o anno de 1909, de 133:354\$740 réis, tendo o numero delles excedido o anterior em 437:393; a de mercadorias em pequena velocidade apresenta para mais, em 1910, a differença de 192:325\$180 réis.

Basta citar estes numeros para contraprovar a affirmação produzida da melhora, como deixamos dito; e sem duvida notavel

o registo de que nos dez annos ultimos a receita de pequena velocidade tenha passado de 2:441 contos, em 1900, para 3:188 contos, em 1910, ou seja um augmento de 50 %.

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

Pela conta de «Ganhos e Perdas» vê-se que o saldo credor de 1.609:268\$632 réis, estabelecido após deducção 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 permittir 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 attribue também 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 criterio, a incerteza do anno de 1911 egualar nos resultados o de 1910, e, portanto, não ser possível manter aquelle integral pagamento do juro ás obrigações do 2.º grau.

Com effeito, ha um adiamento de despesas complementares de construcção da 2.ª via, de renovação de taboleiros metallicos, 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 soffrer a deducção 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 dellas, 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 estabeleceu prudentemente variavel consoante os recursos, embora se adiem despesas que, effectuadas, augmentam 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 Affonso 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 accordo com o Conselho de Administração permittimo-nos também propôr-vos que para o anno de 1911/1912 sejam mantidas as remunerações vigentes, quer para os Corpos Gerentes da Companhia quer para o Commissario da Republica e seu Adjunto.

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

Conclusões

- 1.ª Que seja approvedo o Balanço e Contas da gerencia de 1910;
- 2.ª Que seja distribuido, captivo de impostos, ás obrigações do 2.º grau:

de 30/0	Fr. 15,00
de 40/0	20,00
de 4 1/2 0/0	22,50 ou Mk. 18,-
de 30/0 Beira Baixa—1.º grau (juro compl.º)	7,50 " 6,-

- 3.ª—Que dos lucros sejam levados a «Reserva Ordinaria» 5/0 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 accções o dividendo de 2 %, livre de imposto;

4.ª—Que louveis o Conselho de Administração, a Commissão 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.ª—Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Commissario da Republica e seu Adjunto, os seus honorarios pela mesma forma que nos annos precedentes, conforme o artigo 12.º e seu §, os artigos 25.º e 11.º e seu §;

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

7.ª—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 triennio 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.

ARREMAÇÕES

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 Vã e Alvalade, compreendendo terraplenagens, edificios de passageiros e suas dependencias, do lanço de Azinheira dos Bairros a Garvão, da linha do Sado.

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

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

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

O programma 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 oleo mineral escuro

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

As condições estão patentes na repartição central do serviço dos armazens geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde, e em Paris, nos escriptorios 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 sede 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 á 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 quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso». — A Companhia reserva-se o direito de não adjudicar o buffete se a renda offerecida não fôr compensadora, ou se o proponente não tiver a idoneidade necessaria.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 25	5 55	5 20	5 50
6 43	7 11	6 45	7 15
7 36	8 4	7 30	7 56
10 15	10 43	8 15	8 41
11 35	12 3	10 35	11 21
1	1 28	12 30	1 16
1 45	2 13	1 40	2 6
2 35	3 3	2 25	3 1
4 50	5 18	3 50	4 16
5 30	6 2	5 28	5 54
6 20	6 50	7	7 26
7	7 28	7 45	8 11
7 45	8 13	8 25	8 51
8 30	8 58	9 10	9 36
10 15	10 43	10 55	11 21
11 35	12 3	12 45	1 11

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 37	7 29	6 53	6 42
7 4	7 56	6 39	7 27
7 32	8 8	7 25	8 20
8 15	9 3	8	8 46
8 35	9 35	8 15	9 15
9 10	9 46	8 56	9 32
9 40	10 33	9 15	10 5
10 10	11	9 50	10 32
10 40	11 16	10 4	10 52
10 45	11 32	10 45	11 49
12 5	12 55	11 35	12 2
12 15	1 22	11 35	12 39
1 40	2 16	12 40	1 27
2 10	3	1 35	2 25
3 10	3 46	2 25	3 2
3 15	4 4	2 35	3 39
4	5 4	3 56	4 32
4 40	5 16	4 5	5 9
4 47	5 37	4 28	5 16
5 25	6 16	5 26	6 2
6 10	6 46	6 33	6 35
6 17	7 9	6 34	6 42
6 55	7 45	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 52
8 15	9 5	7 40	8 28
9 10	9 46	8 26	9 2
9 20	10 27	9 20	10 24
10 10	11	9 56	10 32
10 40	11 16	10 50	11 54
10 50	11 57	11 26	12 2
12 10	12 46	12 10	12 58
12 20	1 27	12 56	1 32

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 31	10 3	10 18	10 48
11 19	11 51	12 14	12 43
1 29	1 52	2 13	2 41
3 3	3 35	4	4 29
5 45	6 16	6 7	6 45
7 20	8 1	9 1	9 30

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 56	5 3	6 5
7 40	8 22	6 43	7 45
8	9 6	7 34	8 38
9 25	10 7	8 35	9 5
10 20	11 26	8 43	9 45
11 45	12 20	10 25	10 55
12 18	1 25	10 41	11 38
1 53	2 35	10 45	11 13
2 20	3 27	12 41	1 42
3 28	4 10	1 27	1 57
4 29	5 4	2 30	3 40
4 49	5 36	3 35	4 13
5 37	6 20	4 28	5 2
6 10	6 45	4 34	5 37
6 25	7 28	5 29	5 59
7 53	8 37	6 45	7 23
8 19	9 31	7 5	8 4
10	10 44	8 54	9 37
11	12 8	10 44	11 41
12 20	1 30	11 25	12 3

PART. CHEG. PART. CHEG.

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

Mais os da Póvoa e V. Franca.

Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
7 20	7 30	7 38	6 48
7 45	4 43	7 9	9 8
7 45	—	7 10	5 20

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-R.	Póvoa	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	12 52	1 50

Mais os de Setil.

Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6 54	8 30	7 23	9 20
4 35	5 58	3 27	5 15
—	—	10 5	11 26

Mais os de Entroneamento.

Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	
6 54	9 30	5 40	9 20
—	—	10 11	1 5
—	—	4	7 15
—	—	11	3 35

Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	7 47	6 35	5 15
9 45	3 19	8 56	2 50
1 35	12 36	9 40	11 56
5 30	11 7	3 6	12 33
5 30	12 26	5	10 50
9 30	7 31	8 45	6 25

Porto Entrone. Porto

Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
10 35	6 43	7 40	2 50
4 22	9 30	7 40	5 15
8	7 20	9 8	12 5
—	—	4 49	12 33

Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 35	9 34	6 5	2 50
4 22	11 30	6 5	5 15
8	7 7	5 44	12 33

Entrone. Guarda Entrone.

Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
2 27	11 12	4 20	12
12 45	9 53	3	10 18

Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 35	11 12	4 20	2 50
9 30	9 53	4 20	5 15
—	—	3	12 33

C. Branco Guarda C. Branco

Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
12 30	5 52	7 10	10 16
7 20	12 24	1 45	6 45

PART. CHEG. PART. CHEG.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
1 40	3 52	7 20	9 15
4 19	6 17	11	12 36
—	—	11 35	12 45

Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 30	12 49	2	3 13
3 54	5 9	5 24	6 33

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

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

Aveiro	Porto	Aveiro	
5 30	8 2	7	9 21
9 50	12 22	9 40	12 13
11 27	1 57	11 20	1 48
2 22	4 48	2 13	4 40
5 55	8 27	5 10	7 32

Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 40	3 52

VALLE DO VOUGA

Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
11 30	12 30	1 35	2 35

Espinho	Albergaria	Espinho	
8 15	10 30	4 25	6 40
5 45	8 32	2 35	5 24

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	10	11 48
7 5	8 55	4 28	6 3

Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
4 25	12 55	2 15	9 28
9 50	4 12	9 35	3 52
1 28	7	1 47	6 36
9 45	5 55	4 5	11 40

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5 45	6 20	5 30	6 5
8 15	8 50	7 45	8 20
9 15	9 50	9 25	10
10 38	11 13	10 57	11 32
12 35	1 30	12 35	1 10
2 35	3 10	2 10	2 45
4 10	4 45	4	4 35
5 10	5 45	5 30	6 5
7 7	7 38	7 11	7 49
8 40	9 18	9 30	10 10
12 30	1 8	11 40	12 20

Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 15	9 52	8 12	10 1
10 38	12 28	11 39	1 10
2 35	4 10	3 6	6 5
5 10	7 6	5 36	7 49
8 40	10 11	8 16	10 10

Lisboa	Setubal	Lisboa	
5 45	7 30	8 19	6 5
8 15	9 45	8 21	10 1
10 38	12 23	10 10	11 32
2 35	4 7	1 10	2 45
4 10	5 35	4 36	6 5
5 10	6 38	6	7 49
8 40	10 9	8 20	10 10

P. Novo	Setubal	P. Novo	
5 5	5 30	6 19	6 44

PART. CHEG. PART. CHEG.

C. Branca	Evora	C. Branca	
9 58	10 48	1 37	2 17
7 5	7 40	7 50	8 35

Lisboa	Beja	Lisboa	
5 45	12 20	8 10	1 10

Lisboa	Evora	Lisboa	
5 45	10 48	1 37	6 5
8 15	12 24	8 46	1 10
5 10	9 38	6 10	10 10