

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Folheto de 32 paginas.

Viagens nas rêsdes francezas de Orleans e Midi.

SUMMARIO

	Paginas
A HULHA BRANCA p r C. Xavier Cordeiro.. .. .	279
VAGONS FRIGORIFEROS, p r Meilo de Mattos	280
PARTE OFFICIAL — Portarias de 27 de julho e 3 de agosto e decreto de 1 de agosto.	281
EXCURSOES EM FRANÇA	282
AUTOMOVEIS EM ANGOLA.	282
DESCANÇO DOS EMPREGADOS FERRO-VIARIOS.	282
NOTAS DE VIAGEM — IV — S. Peter-burgo — As noutes brancas — A Russia — Fanatismo e absolutismo	283
CONTRA AS SEZOES	284
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Carteira dos Accionistas — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	286
LINHAS PORTUGUEZAS — Lobito — Foz Tua a Mirandella — Sant'Anna a Vendas Novas — Malange — Companhia Real — Beira Alta — Gulmarães — Ponte do Pocinho — Linha de Mossamedes — Ramal de Setubal	288
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Ing'aterra — Belgica — Suecia-Noruega — Indo China — Transvaal — Madagascar — Canada — Victoria.	288
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração	289
AVISOS DE SERVIÇO	289
ARREMATACOES	290
ANNUNCIOS.	291
AGENDA DO VIAJANTE	292
HORARIO DOS COMBOIOS.	293
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	294

A hulha branca

ATTRIBUE-SE a Cavour esta feliz designação dos formidaveis depositos de gelo que o inverno accumula nos cumes das grandes cordilheiras da Europa e que durante o verão mantem uma corrente constante nos ribeiros torrencias que d'ellas descem.

Um dos exemplos mais frisantes do aproveitamento da hulha branca, é a cordilheira dos Alpes, em cujas vertentes, tanto em França, como na Suissa e na Italia, são já numerosas as officinas hydraulicas, que transformam o trabalho de possantes quedas d'agua em watts, para a illuminação de cidades, para a industria, para a tracção de tramways e de caminhos de ferro.

No nosso paiz não ha hulha branca, e pôde-se dizer que tambem não ha hulha preta. Mas isto não impede que procuremos aproveitar as bellas quedas d'agua que temos por todo o paiz.

Que força não representará o rio Douro na parte não navegavel? Não seria possivel aproveitall-a na tracção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda, e na exploração das famosas minas de ferro de Roboredo?

E o Tejo, o Minho, o Lima, o Cavado, o Vouga, o

Zezere, o Mondego e quantos outros? Não estará nelles o desenvolvimento da nossa industria, e da nossa viação accelerada?

Mas, diz-se: estes formosos rios, abundantes d'agua durante o inverno, transformam se no verão em mansos regatos que muitas vezes se somem na areia.

E' verdade. Mas contra este mal ha nada menos de dois remedios efficazes.

O primeiro é a arborização. Um exemplo da efficacia da arborização encontra-se no rio Vouga, que é um dos que conservam a agua por mais tempo, e a explicação está no facto de toda a sua bacia hydrographica se achar bem arborizada. Mas, é esta uma excepção e o que actualmente se nota no paiz é uma febre devastadora das arvores.

Houve em tempos passados uma outra febre, mas essa arborizadora. Infelizmente só o grande homem que se chamou João d'Andrade Corvo e alguns poucos foram d'ella atacados. Dizia elle no preambulo do Decreto de 21 de setembro de 1867 — «Basta conhecer algumas das serras escalvadas do nosso paiz ou ter observado como as torrentes se precipitam impetuosas d'essas serras para os valles, arrastando massas de areia que cobrem e estilizam os campos; basta ter percorrido uma parte do litoral onde as areias tendem mais ou menos a invadir as terras agricultaveis; para não hesitar em reconhecer a urgente necessidade de fixar os principios que convém seguir na arborização do paiz.

Publicou-se um magnifico relatorio devido a Carlos Ribeiro e ao sr. Nery Delgado, e... hesitou-se em andar para deante. Foi necessario chegar ao seculo 20 para se começar a olhar com alguma attenção para este importantissimo assumpto. Entretanto mostrou o relatorio que havia no paiz incultos 5.000.000 hectares ou um pouco mais de metade da area total que é de 8.962.531 hectares.

A um paiz em taes condições que não tem hulha preta, ou que tem pouca, podemos dizer — se quereis industria, arborizae.

O segundo remedio para o grande mal da falta da hulha branca, é a albufeira, ou deposito d'agua. Se a agua abunda no inverno, nada é mais racional do que guardall-a para servir no verão.

Nem d'outro modo procede a natureza nos paizes arborizados, porque a agua retida pela vegetação filtra-se atravez dos terrenos e vae encher depositos subterraneos d'onde sae regularmente e com durabilidade.

As albufeiras são empregadas em França para alimentar os canaes de navegação e para fornecer força motriz á industria, do que é exemplo o reservatorio do Furens perto de Saint Etienne. De toda a antiguidade se recorreu a estas obras para a irrigação dos terrenos.

Na Presidencia de Madrasta, na India, ha mais de 3.000 albufeiras para inundar os arrozaes.

Entre nós começou-se a albufeira d'Aviz e estudou-se a de Veiros.

Nada mais. Todavia com os reservatórios podem-se resolver problemas muito importantes.

Não é razoavel, por exemplo, que na Covilhan, nas faldas da Serra da Estrella, seja necessario empregar as machinas a vapor, durante uma parte do anno, por falta d'agua motriz. Uma albufeira n'um ponto da serra forneceria a agua precisa. Seria tambem este o meio de obter boa agua potavel, como se fez em Aden, Bombaim e outras cidades.

E as quedas d'agua? As albufeiras dar-lhe-hão a permanencia que muitas não teem, substituindo assim a hulha branca.

Para mostrar a importancia do aproveitamento da energia hydraulica, apresentamos alguns dados colhidos n'um artigo publicado na *Revue Technologique* por M. Frick Jenny Ducrot.

A despesa de primeiro estabelecimento de uma officina hydraulica é muito variavel. Cita M. Frick a de Lauterbrunnen, de 2.130 cavallos, que custou 264 francos, por cavallo, a de Chedds, de 9.260 cavallos, cujo custo foi na razão de 174 francos; e a de Lancey, de 3.800 cavallos, cuja despesa foi apenas de 150 francos.

M. Tavernier (Annaes de Pontes e Calçadas de 1900) diz que se póde considerar como um minimo a cifra de 100 francos por cavallo.

Nas despesas de exploração ha mais certeza. M. Frick faz a comparação do custo das officinas hydraulicas e a vapor comprehendendo o juro e a amortização do capital e as despesas geraes.

Força	Despesas por cavallo—anno	
	Officina hydraulica	A vapor
50	160 fr.	410 fr.
300	90	330
500	65	270

M. Tavernier avalia em 10 francos por cavallo e por anno a despesa de uma officina de 10.000 cavallos, hydraulica, ao passo que uma officina a vapor da mesma força custaria 240 francos.

Apparece, porém, agora um competidor temivel.

E' o producto da acção do vapor d'agua sobre o carvão incandescente.

Chamam-lhe, impropriamente, o gaz pobre, pois é verdadeiramente um gaz rico pelas suas applicações. A sua producção é extremamente economica, e, segundo tem mostrado a experiencia, presta-se admiravelmente ao fabrico da electricidade. E' um precioso recurso onde não houver quedas d'agua, ou onde fiquem muito longe.

Venha pois o gaz rico ou pobre, visto não termos no nosso paiz um Niagara, que por elle espalhasse profusamente a electricidade, animando a industria e a viação accelerada.

Ha actualmente na celebre cataracta cinco officinas hydraulicas para a producção da energia electrica, sendo uma (a primeira, estabelecida em 1885) de 10.000 cavallos; duas de 50.000 cavallos; e duas outras de 125.000 cavallos. No total o Niagara já fornece 360 000 cavallos!

Mens agitat molem!

C. XAVIER CORDEIRO.

No proximo numero publicaremos um artigo do sr. engenheiro Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

VAGONS FRIGORIFEROS

Na *Gazeta das Aldeias* de 2 do corrente escreve meu irmão um artigo em que preconiza as vantagens dos vagon frigoriferos no tocante ao desenvolvimento da agricultura.

Suspeitosa seria a apreciação que fizesse d'aquelle trabalho, em que elle mais considera o assumpto como lavrador do que no tocante a interesses das companhias exploradoras da nossa rêde ferroviaria e digamol o sem reboço: como os capitaes empregados nas linhas ferreas não são destinados a fins de propaganda e de apostolado, por isso que nunca foi esse em tempo algum e parte alguma o seu escopo, é de presumir que, emquanto isso não corresponder a uma bem manifesta necessidade publica, não circularão nas nossas linhas os vagon frigoriferos.

Demais convém que neste ponto olhemos lá para fóra, para os paizes de mais intensa vida agricola e industrial e para isso consideremos apenas um genero susceptivel de se corromper facilmente e cujo transporte causa sérios embaraços no trafego ferroviario.

E' do peixe que pretendemos falar.

No congresso de agricultura e pesca, que teve logar em Paris em 1900, o sr. engenheiro Henri Gauthier tratou do transporte do peixe fresco em caminhos de ferro, apontando como um dos meios de aperfeiçoamento das condições de circulação d'este genero o uso de vagon especies cuja ventilação e baixa temperatura mantem o peixe em bom estado durante algum tempo, corrigindo assim os atrasos que pódem dar-se no trafego de mercadoria tão sujeita a decompôr-se.

Ora da memoria que aquelle engenheiro apresentou conclue-se logo de principio que não existe em França material especial para este effeito.

Na rêde de oeste ha fourgons em que se transportam toda a casta de generos alimenticios, com a caixa munida de persianas na parte superior e solho de rotula. Para augmentar a ventilação existe na parte superior do vagon um aspirador de ar. Em todo o caso não ha disposições cujo effeito seja determinar o abaixamento da temperatura.

Na Inglaterra, na Allemanha e nos Estados Unidos ha typos variados de vagon geleiras, mas um dos que descreve o sr. Gauthier é o dos caminhos de ferro do estado na Prussia. Teem as mesmas dimensões dos outros vagon cobertos das linhas estaduaes, isto é 7,^m78 de comprimento, 2,^m58 de largura e 1,^m93 de altura. Cada parede da caixa do vagon é de madeira de pinho bem secca e constituida por quatro diaphragmas parallelas separados por pequeno intervallo. As mercadorias encerradas no recinto assim formado estão pois isoladas do ar ambiente por tres camadas de ar que formam isolador, mas ainda o dissepimento ou parede interna e a mais proxima d'ella são forradas de amianto, augmentando d'esta maneira a sua capacidade calorifuga. A disposição do tecto e do solho do vagon é igual á das paredes e, para o bom isolamento, as portas são cuidadosamente dispostas e recobertas externamente com uma tira de cautchuc.

Nas experiencias que se fizeram durante largo tempo, um dos vagon funcionou sem disposição interna alguma; mas, nos outros, collocaram-se recipientes de gelo, que communicavam com o exterior por meio de um tubo em syphão para esgoto da agua proveniente da fusão do gelo. Para attenuar a absorpção do calor solar e não se tornarem precisas pinturas repetidas, os vagon são de côr parda clara.

Dos ensaios repetidos a que procedeu a administração dos caminhos de ferro prussianos, resulta que, durante os mezes de julho e agosto, se consegue manter, nos vagon, em que se collocam recipientes com gelo, uma temperatura de 10 graus que póde descer a 4 ou 5 centigrados quando se usar de uma mistura de gelo e sal de cozinha.

Nos vagon americanos, além dos recipientes de gelo, existem apparatus de ventilação forçada com ar arrefecido pela sua passagem atravez de misturas refrigerantes.

Os resultados que se obtem são excellentes, podendo conservar-se dentro dos vagon o peixe durante 5 a 6 dias sem que soffra alteração.

Todavia em Inglaterra, onde existe a livre concorrência das linhas ferreas, e nos Estados Unidos da America do Norte, onde só acabou ha pouco ainda, em resultado do *trust* provocado pelo banqueiro Morgan, os expedidores tiveram que reunir-se para mandar construir os vagon frigoriferos e isto a despeito da segurança de lucros que teria a empresa que primeiro puzesse em circulação vehiculos d'aquella natureza.

Seria isso possivel entre nós?

Talvez, se se completasse aquelle material com installação permanente em Lisboa e Porto.

Esclareçamos este ultimo ponto, que merece alguma attenção.

Organizar se-hia uma empresa frigorifera moldada nas disposições das norte americanas que fossem applicaveis ao nosso paiz. Essa empresa teria uma installação permanente em Lisboa e outra no Porto, parecidas com as *cold storages* americanas ou com as do sul da Russia. Estes edificios ficariam tão proximos quanto possivel das estações de caminhos de ferro e os vagon frigoriferos entrariam nos armazens e passariam d'elles, circulando sempre sobre carris até a linha ferrea.

Esta mesma empresa possuiria vagon geleiras do systema já descripto, dos typos Chase, Wicke ou Hanrehan ou de qualquer outro que julgasse mais apropriado e, por contracto analogo ao da companhia dos vagon leitos, os seus vehiculos seriam admitidos a circular em todas as linhas cuja largura de via pudesse comportal-as, pagando o expedidor uma percentagem sobre as taxas prescriptas nas tarifas ferroviarias.

Os pormenores relativos á organização da empresa, a conveniencia que ella poderia ter em negociar de conta propria, adquirindo generos que armazenaria, e as minudencias allusivas ás suas relações com as companhias de caminhos de ferro e com os caminhos de ferro do Estado são assumptos que não ha oportunidade de estudar aqui, bastando o alvitre acabado de expôr.

MELLO DE MATTOS.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de ferro

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Coml a Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidación da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1903 (2.º semestre do anno economico de 1902-1903) na importancia de 32.229\$894 réis:

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.º semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 748\$053,1 réis, superior em 48\$053,1 réis ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 59.981\$764 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de réis 62.363\$158 e 2.381\$391 réis, proveniente d'aquelle excesso;

Considerando que da referida quantia de 59.981\$767 réis ha a deduzir a de 27.751\$873 réis, já paga pelo Estado em virtude da liquidación relativa ao 1.º semestre do mesmo anno economico, approvada por portaria de 10 de fevereiro ultimo:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 24 do corrente mez, approvar a mencionada liquidación e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidación da garantia de juro do anno economico de 1902-1903, aquella differença na importancia de 32.229\$894 réis.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 27 de julho de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta da liquidación da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1903 (segundo semestre do anno economico de 1902-1903) na importancia de 22.451\$512 réis.

Mostrando-se da mesma conta e da do primeiro semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico liquido d'esta linha, excluindo o imposto de transitio, foi de 1.093\$264,648 réis, superior em 393\$264,648 réis ao minimo fixado para as despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 37.718\$601 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 59.222\$135 réis e 21.503\$534 réis proveniente d'aquelle excesso.

Considerando que da referida garantia de 37.718\$601 réis ha a deduzir a de 15.268\$089 réis já paga pelo Estado em virtude da liquidación relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, approvada por portaria de 10 de fevereiro ultimo:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 24 do corrente mez do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a mencionada liquidación e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidación da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1902-1903, aquella differença na importancia de 22.451\$512 réis.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 27 de julho de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Repartição do Commercio

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorrem em Manoel Francisco de Vargas, do meu conselho, Ministro de Estado honorario: hei por bem nomeal-o membro do conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e membro da sua commissão executiva, nos termos dos estatutos approvados por alvará de 30 de novembro de 1894.

O Ministro e secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 1 d'agosto de 1903.—REI.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma installação para serviço maritimo na estação de Portimão-Ferragudo, do Ramal de Portimão: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 16 do corrente, approvar o referido projecto e orçamento, na importancia de 22.000\$000 réis.

Paço, em 27 de julho de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto da ponte sobre o Douro no Pocinho com data de 25 de maio ultimo;

Considerando que o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas conclue no seu parecer de 24 de julho ultimo, com o qual

o mesmo Augusto Senhor se conforma, que o referido projecto deve ser alterado, em harmonia com as indicações no mesmo parecer exaradas;

Considerando, porém, que pela portaria de 1 de dezembro de 1902 foi auctorizada a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a contractar com a Empresa Industrial Portuguesa a construção da referida ponte e respectivas avenidas, segundo o projecto que fôr approvedo, devendo servir de base ao contracto os preços unitarios não superiores aos acceitos pelo Governo para a ponte do Pinhão e enumerados em portaria da mesma data;

Considerando que o contracto, que tem de ser celebrado, baseado nos preços unitarios applicaveis ás quantidades de trabalho effectuadas, não depende na essencia de modificação que haja de soffrer o orçamento do projecto em virtude das alterações indicadas pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

Considerando que os trabalhos de construção da ponte podem começar na parte da obra que não tem de ser alterada, enquanto correm os tramites para a elaboração e approvação das modificações do projecto;

Considerando quanto urge attender ás necessidades da viação, ligando os troços da estrada real n.º 9 por meio de ponte sobre o Douro e facilitando a construção da linha ferrea do Pocinho a Miranda auctorizada pela carta de-lei de 1 de julho ultimo;

Considerando que o decreto de 15 de julho ultimo, que limitou a linha de via larga privativa do serviço de minerios á extensão indispensavel para, numa das margens do Douro e proximo da ponte, ser feita a installação para a commoda e economica baldeação dos minerios, deixa a fixação definitiva da largura da via sobre a ponte dependente da escolha do local para aquella installação;

Considerando que em qualquer hypothese o custo total da ponte não excede seguramente a cifra do orçamento do projecto apresentado, que póde servir de limite maximo do valor aproximado do contracto a celebrar:

Ha por bem determinar:

1.º Que pela administração dos Caminhos de Ferro do Estado seja já celebrado contracto com a Empresa Industrial Portuguesa para a construção da ponte do Pocinho e suas avenidas, em harmonia com a portaria de 1 de dezembro de 1902 e com as seguintes clausulas:

a) A empresa dará desde logo começo aos trabalhos, segundo o projecto de 25 de maio ultimo que o mesmo Augusto Senhor ha por bem approvar com resalva das modificações indicadas pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas no parecer citado;

b) A mesma empresa procederá, com urgencia e logo que o contracto seja approvedo, á revisão do projecto em harmonia com as conclusões do mesmo parecer, considerando para o taboleiro metallico as duas hypotheses, de via larga ou via reduzida, no caminho de ferro, devendo essas modificações ser submittidas a approvação prévia do Governo;

c) O contracto terá por limite de valor a quantia de 165:431:000 réis, cifra do orçamento do projecto de 25 de maio, devendo a sua importancia effectiva ficar dependente da applicação dos preços unitarios, approvedos ás quantidades de trabalho executadas.

2.º Que seja com urgencia elaborado e apresentado á approvação do ante-projecto da installação para baldeação de minerios na linha ferrea do Pocinho a Miranda, junto do Douro, afim de ser definitivamente fixada a largura da via sobre a ponte, conforme a margem em que aquella installação haja de ser feita.

Paço, em 1 de agosto de 1903. — *Conde de Paço Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, considerando quanto importa elaborar os estudos e trabalhos preparatorios para se fixar o modo de se assegurar as communicações entra as duas margens do rio Douro e o facil accesso das estações do caminho de ferro do Douro: ha por bem determinar que pela Direcção do Minho e Douro seja elaborado o projecto de uma ponte sobre o Douro, em frente da estação de Covellinhas, para ligação da estrada real n.º 34 com a districtal n.º 48.

Paço, em 3 de agosto de 1903. — *Conde de Paço-Vieira.*

Excursões em França

Distribuímos hoje como Brinde aos nossos estimaveis assignantes e annunciantes um elegante folheto de 32 paginas, esplendidamente impresso e profusamente illustrado, descrevendo viagens nas rêdes francezas de Orleans e Midi.

Os pontos a que se refere são: Bretanha, Touraine, Auvergne e Pyrenéas.

O texto é em portuguez e da traducção nada se tem que dizer.

E' um bom guia para quem visitar aquellas paragens nesta bella quadra.

AUTOMOVEIS EM ANGOLA

Foi celebrado o contracto no Ministerio da Marinha e Ultramar da concessão feita ao sr. Conde de Vizella do exclusivo durante 15 annos para carreiras de automoveis de transporte de passageiros e mercadorias na estrada do Lucalla ao Quissol, desde os terminus successivos do caminho de ferro de Malange em construção; nos futuros prolongamentos a Tembo Aluma pelo Valle do Cambo e a Quimbundo pelo Songo, ou quaesquer outros em direcção á Lunda; em todas as estradas que venham a entroncar com as anteriores ou com o caminho de ferro de Malange.

O concessionario terá a preferencia em egualdade de circumstancias para o estabelecimento de carreiras de automoveis nos districtos de Loanda e da Lunda.

Este exclusivo não prejudica o direito ao emprego de automoveis por quaesquer particulares para o transporte de mercadorias da sua producção ou commercio e do pessoal ao seu serviço.

As tarifas maximas são:

Passageiros, por kilometro, 100 réis; mercadorias, por kilometro, por tonelada de 1.000 kilogrammas, 333,3 réis, ou por metro cubico, 90 réis.

Qualquer passageiro terá direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

O concessionario poderá fazer contractos temporarios com expedidores, tendo por fim transportar certas mercadorias ou certos grupos de passageiros a preços reduzidos.

Os empregados do Governo encarregados da fiscalização viajam sem pagar.

Os funcionarios publicos, em serviço, pagarão metade dos preços.

O concessionario transportará gratuitamente as malas do correio e o respectivo conductor.

Em caso de guerra ou de circumstancias extraordinarias compromettendo a ordem publica, terá o Governo o direito de empregar de preferencia, sem indemnização, todos os automoveis.

O serviço de carreiras do Lucalla ao Quissol será aberto ao publico dentro de tres mezes.

O concessionario é obrigado a fazer á sua custa nas estradas e caminhos que utilizar as obras e reparações indispensaveis para a circulação dos automoveis, mas o Governo prohibirá o transito de automoveis de peso superior ao dos empregados pelo concessionario.

O trespasse d'esta concessão só poderá ser feito a cidadão portuguez e a sociedade ou companhia portugueza com approvação do Governo.

As questões suscitadas entre o Estado e o concessionario serão resolvidas por arbitros, dois nomeados pelo Governo, dois pelo concessionario e o quinto pelo juiz da 1.ª vara do Tribunal do Commercio de Lisboa.

Descanso dos empregados ferroviarios

Transcrevemos na integra, em vista da sua importancia, a Real orden expedida pelo governo hespanhol acerca do descanso dos empregados ferroviarios.

E' a seguinte:

«Ill.^{mo} Sr. Ha um ponto no que se refere á organiza-
ção e movimento das vias ferreas, que, tendo estreitas
ligações com a segurança dos serviços e portanto com
gravissimas questões de humanidade e ordem publica,
se relaciona tambem, de modo não menos forte e inti-
mo, com os grandes problemas sociaes do nosso tempo.
Achar-se-hão aquelles serviços dotados com o necessa-
rio pessoal para que cada agente possa ter o indispen-
savel descanso?»

No dia seguinte ao de quasi todas as tragedias ferro-
viarias, e depois, no decurso dos processos judiciaes,
costuma apparecer a responsabilidade, mais que juridi-
camente estabelecida, lastimosamente apparente.

Os pobres, pobrissimos empregados, resistindo ao
somno, ao frio, ao calor, em extensos trabalhos, des-
empenhado as mais oppostas e diversas funcções, sem
repararem convenientemente a força muscular, sem o
reposo accommodado a uma saudavel lucidez de espiri-
to, tem dado mais d'uma vez com a confissão do seu
espanto, e a declaração da sua forçada impericia, a ex-
plicação de tremendas catastrophes.

Mesmo prescindindo da acção tutelar que ninguem
discute que o Estado tenha de exercer em beneficio das
classes menos defendidas na lucta social; mesmo que
se abstraia das razões humanitarias ou de sentimento, o
que é impossivel fazer-se em paizes civilizados; mesmo
que se assemelhe, com desapiedado espirito positivo, o
homem aos elementos materiaes de trabalho; não póde
o interesse pela conservação da machina humana ser
inferior ao que inspira a locomotora e o carril, a travessa,
a ponte, o fio telegraphico. Exige-se que o material
d'uma obra, o aço que fórma as vigas d'uma ponte não
trabalhe senão dentro de limites prudentes e sempre
muito inferiores á resistencia de que é capaz afim de
assegurar em qualquer eventualidade a estabilidade da
construcção, e as leis, os regulamentos, auctoridades,
empresarios conjugam-se em conseguir esse resultado,
evitando que abusivamente se submetta o metal a es-
forços excessivos que poderiam causar a ruina da obra.

Como esquecer então a fadiga physiologica e moral
do operario, submettido ás mais altas pressões do tra-
balho e convertido por isso num ser inconsciente e
irresponsavel, capaz de causar, num momento de esgo-
tamento nervoso ou de absoluto vacuo mental, o maior
dos desastres?

Pela humanidade, pelo interesse publico, pelo zelo
no serviço e pela observancia da lei, e em beneficio,
que não em damno das proprias Empresas, é indispen-
savel que o trabalho das vias ferreas se regularize e
ordene em condições de moderação, de prudencia e da
possivel responsabilidade.

Em attenção ao que se expõe S. M. El-Rei (q. D. g.)
ordena que pela Direcção geral de obras publicas, que
utilizará as informações colligidas e adquirirá as que
julgue necessarias como complemento, se proceda a
um detido e completo estudo da organização e das de-
mais questões relativas ao pessoal que nas nossas vias
ferreas tem a seu cargo os serviços relacionados com a
segurança da exploração, verificando se o dito pessoal
reune as condições de capacidade e aptidão, e se, dado
o numero de horas que cada empregado, agente ou ope-
rario tem de dedicar ás diferentes funcções que con-
stituem a totalidade do seu serviço, póde julgar-se que
gose do descanso indispensavel para o bom desempe-
nho da sua missão, e finalmente adopte ou proponha
as disposições proprias para se conseguir os fins indi-
cados.

De Real ordem o communico a V. S. para seu co-
nhecimento e devidos effectos.

Madrid 31 de julho de 1903—Gasse.»

NOTAS DE VIAGEM

IV

S. Petersburgo—As noutes brancas—A Russia —Fanatismo e absolutismo

Os viajantes de recreio escolhem, de preferencia, o
verão para as suas excursões, porque nessa estação
mais facilmente podem deixar os seus trabalhos usuaes
e porque a epoca é propicia para viagens, sendo maio-
res os dias, a temperatura mais suave, as chuvas mais
raras.

Mas para vêr cidades escolhem mal, porque, quando
elles entram, tem saído d'ellas toda a sua sociedade
mais elegante, a côrte está longe das capitaes, os prin-
cipaes theatros fechados, as mais características diver-
sões suspensas, os passeios e avenidas faltos de anima-
ção, o commercio quasi paralyzado.

Terras ha, na França, na Suissa, na Allemanha, em
que, ao mesmo tempo que os cocheiros vão á policia
mudar a matricula dos seus trens, dos vehiculos fecha-
dos que usaram no inverno, para os carros abertos, de
verão, os commerciantes de retalho, em artigos de ves-
tuario, bijutarias, perfumarias e semelhantes, substituem
nos seus mostruarios os objectos mais modernos pelos
que já passaram de moda, pondo estes mais em evi-
dencia, para tentar, de preferencia, o viajante, o estran-
geiro, que assim, comprando artigos de velho gosto, vae
pagando a sua patente de ignorante dos costumes.

A Russia, sobretudo, soffre uma tal transformação
segundo as duas estações extremas, que deve fazer a
impressão d'uma cidade nova a quem a viu em dezem-
bro, vendo-a em julho.

Os seus principaes attractivos são a neve, as superfi-
cies brancas, os rendilhados crystallinos e caprichosos
que pendem das arvores, as pelles que emmolduram o
rosto das mulheres. Com um sol quente, um ceu azul,
senhoras de vestidos leves e chapéus de palha, S. Pe-
tersburgo chega a nivellar-se com as cidades vulgares,
do que apenas a salvam a sumptuosidade dos seus pa-
lacios a grandiosidade das egrejas, a belleza dos seus
jardins e a correcção dos artisticos monumentos.

Apenas, disse eu e disse mal; o verão em S. Peters-
burgo tem um caracteristico encantador em que nenhuma
outra cidade a eguala: as suas noutes sem noute.

Noutes brancas, em que só ás 10 horas o ceu perde
a plena claridade do dia, transformando-se numa abo-
bada de luz branca, azulada, transparente, que nos deixa
distinguir todos os objectos, todos os contornos dos edi-
ficios e dos monumentos, luz que se não vê mas que
illumina, que não é sol nem luar, não é aurora nem cre-
pusculo, mas uma luz que tem qualquer cousa de ideal,
de mystico, na sua magia encantadora. Oh! as noutes
brancas de S. Petersburgo não esquecem a quem uma
vez lhes gosou o delicioso perfume!

Durante essa epoca a vida perpetua-se, numa conti-
nuidade fatigante; as diversões acabam tarde, á 1 hora,
e findas ellas, os trens continuam as suas carreiras, os
passeantes não sentem desejos de se recolher; faz pena,
na verdade, fechar os olhos áquelle magico effeito de
luz, que a breve trecho, 1 1/2 hora da noute, começa a
transformar-se nas claridades da aurora.

Durante o dia, o muito que ha a vêr em S. Peters-
burgo não póde sequer ser apontado nestes artigos, e
inutil seria fazê-lo, visto que ninguem vem a estas cida-
des sem um guia de viagem. Mas não é demais recom-
endar que não deixe de vêr o palacio de inverno com
os seus sumptuosos salões e a curiosidade dos seus

aposentos pertencentes ao monarcha assassinado pelos nihilistas, do qual ali se conservam todos os objectos do seu uso, até a ponta da ultima cigarrilha que elle fumou; como as modestas habitações do herculeo imperador que se chamou Pedro o Grande, onde, pelo mobiliario — algum feito pela propria mão do monarcha — e por tudo que o rodeava se adivinha um espirito tão descommunal como a sua estatura e uma vontade mais rija do que o metal que elle dobrava entre os seus dedos.

Depois, ou talvez antes de tudo, devem notar-se as cathedraes cuja riqueza é pasmosa, não só nos edificios como nos ornamentos, e não só nestes como nas coberturas metallicas das imagens, quasi todas em ouro e pedrarias raras e d'um valor inestimavel.

Não é raro vêr num altar imagens cujo valor em pedras preciosas representa dezenas de milhares de rublos — dezenas e talvez centenas de contos de réis da nossa moeda.

Nessas egrejas onde o rito orthodoxo se exerce quasi continuamente, em exhibições espectaculosas, em que até não falta o panno de bocca e a gambiarra que desce como em verdadeiros palcos theatraes, nos quaes sacerdotes entoam psalms em tom plangente e voz de stentor, é onde se aprecia a vida do povo, d'esse povo humilde, dormindo acorrentado desde o berço a esses dois pôtros que lhe tolhem os movimentos do corpo e o desenvolvimento do espirito — o fanatismo religioso e o absolutismo politico.

E é ao vêr como esse povo se roja no chão, não com a nobreza nativa do arabe na mesquita, mas com a humildade inconsciente da mente obsecada por aquelle dominio, que se encontra a explicação d'aquella apparencia triste e sombria que se lhe nota em toda a parte, d'essa falta de brilhantismo no olhar, de viveza na phrase, de riso franco nos labios, de felicidade emfim.

Não são as neves do inverno que lhe gelaram a alma; o que lhe falta é aspirar essa flor que viceja nos outros paizes e se chama liberdade.

Porque na Russia essa flor não existe; foi devorada na raiz pelas duas garras da aguia que symboliza o imperio — o absolutismo e a religião.

Assim se explica porque o povo passa a vida a fazer cruces no peito; e que não as faça, lá estão as estereis *steppes* da Siberia onde ainda nas pardas aguas do Irtysh se conservam as lagrimas do grande pensador Dostoievski e do poeta Dourof para o corrigir.

E não só o povo para ali é mandado, mas os politicos, os ministros caídos em desagrado, que não se consente o direito do protesto onde a ordem se mantém pela força, e esta é a lei.

Estas considerações a que não pôde fugir quem vem á Russia com olhos de vêr e não só para contemplar, boquiaberto, palacios e riquezas, explicam a extraordinaria miseria que por toda a parte se encontra, estendendo-nos a mão á esmola, implorando-nos o obulo para a escola, o asylo, a creche, a propaganda.

Que não ha paiz onde mais se peça. Além dos mendigos que por toda a parte nos surgem, ha o mendigo official ou auctorizado: o mealheiro por toda a parte, e em tal quantidade que numa estação de caminho de ferro, na linha de Peterhof, eu contei 32 mealheiros nas paredes do vestibulo e mais 11 sobre as mesas do restaurante.

Ha ainda nas egrejas verdadeiros estabelecimentos de venda de livros, medalhas, fitinhas, registos, velas (de que se consomem milhões por dia), frascos com oleo milagreiro, pucarinhos com agua benta, pão em bocadoinhos, que tudo se vende em proveito d'esses colossos da superstição. E muitos pobres ha que do produ-

cto que obtiveram da caridade dos passantes, vão empregar boa parte nessas bugiarias

Todas as noutes os padres fazem ensacar arrobas de vellas meio ardidadas que vão ser transformadas em novas velas, para de novo renderem dinheiro.

As estações ferroviarias nada teem de especial senão haver em todas ellas um altar sempre alumiado, onde muitos passageiros antes de partir ou logo ao chegar fazem oração.

Fóra das gares os viajantes são esperados por centenas de carros (trens de praça) que é um serviço que na Russia é bom e barato.

Os trens são só para duas pessoas, e tirados por um só cavallo, e teem todos, em S. Petersburgo, uma tabella em folha esmaltada fixada na frente do passageiro. Os preços são 20 kopeks (100 réis da nossa moeda, ao par) por um quarto de hora, subindo 5 kopeks (25 réis) cada 5 minutos até o maximo de 60 (300 réis) a hora. Todos teem rodados de borracha e como as ruas são quasi todas com pavimento em hexagonos de madeira, o andamento é suavissimo e rapido. Por isso toda a gente anda de trem e tambem porque não ha carros electricos e só tremvias tirados por cavallos, e omnibus, que andam muito devagar e não param senão em estações distantes.

Metropolitano tambem não ha.

Como se vê, o serviço de viação urbana na capital da Russia está atrazadissimo e assim continuará enquanto uma companhia russa com capital russo se não resolva a melhora-lo. E' o nacionalismo governamental levado ao extremo, e a centralização do poder por tal fórma exercida, que a concessão de um passe no caminho de ferro do Estado tem que ser levada á assignatura do imperador.

Na illuminação inaugurar se-ha no proximo inverno a adopção geral da electricidade por meio de lampadas de arco, suspensas em artisticos pontos todos prateados. Assisti á experiencia que deu magnifico resultado.

Quando teremos nós em Lisboa trens baratos assim sujeitos a tabella, e a electricidade por toda a parte?

Aqui o viajante encontra trens em toda a parte, mesmo nas estações suburbanas e nas dos vapores que fazem serviço nos rios e canaes, em que se pôdem realizar deliciosos passeios.

Outra novidade, em S. Petersburgo, muito util para os estrangeiros, especialmente os que não sabem a lingua, consiste em que todos os restaurantes, cafés ou cervejarias, todas as casas em que se come, teem a taboleta em duas côres ao comprimento, verde e amarella; assim se distinguem facilmente de longe estes estabelecimentos tão procurados pelos viajantes.

E por aqui me fico que esta *nota* já vae comprida como as de 100 rublos do Banco da Russia que ha que dobral-as para caberem na carteira.

CONTRA AS SEZÕES

A Sociedade das Sciencias Medicas de Lisboa acaba de publicar um folheto com instrucções destinadas a prevenir as febres palustres.

Como em muitas estações das vias ferreas e nas construcções das linhas o pessoal está sujeito aos perigos d'esta enfermidade, satisfazemos gostosamente ao pedido da benemerita sociedade publicando na integra este folheto de vulgarização:

Conhecem infelizmente bem os nossos lavradores as sezões ou maleitas e os nossos colonos as mal afamadas febres de Africa, mas poucos sabem que são irmãs as duas doenças e devidas

a um pequenino parasita que se desenvolve no sangue em quantidade assombrosa.

No sangue de cada individuo atacado contam-se milhões d'esses parasitas e é o seu desenvolvimento que produz a febre e por isso a quinina, que os mata, é um dos melhores remedios para a cura das doenças de que falamos e que em geral se chama *impaludismo*.

Sabendo-se isto, lembra logo perguntar, como vem o parasita para o sangue e como se póde evitar essa vinda?

Por mais extraordinario que o caso pareça, está hoje absolutamente provado que elle é introduzido no nosso sangue pela picada de uma certa casta de mosquitos que se encontram em todos os logares sezonaticos.

O parasita não se desenvolve sómente bem no nosso sangue, mas ainda melhor, no corpo dos taes mosquitos que se chamam Anopheles. O mosquito pousa na pelle de um doente com sezões, suga-lhe o sangue e com elle muitos parasitas, que vão continuar a viver e a filhar no estomago do animal, espalhando-se depois pelo corpo até a tromba, com que o insecto, ao morder novos homens, vae semeando nelles a causa das sezões, do mesmo modo que um cão raivoso vae semeando a raiva entre os animaes que morde.

Por mais extranho que isto se afigure, está hoje completamente assente, e vamos contar uma das muitas experiencias que serviram para provar serem os Anopheles os semeadores do *impaludismo*.

Na Inglaterra não ha sezões; na Italia ha muitissimas. Apanharam-se na Italia, no quarto de um doente com sezões, alguns mosquitos Anopheles que o tinham mordido e foram mandados para Londres, onde um medico, dedicado á sciencia e que desde criança não saíra de Inglaterra e nunca tivera sezões, se deixou morder por esses mosquitos. Desenvolveram se nelle febres eguaes ás do d^o ente que fôra mordido na Italia, a alguns centos de leguas de distancia!

Mas se são os Anopheles que transmittem a doença, como conhecê-los, como evitar ser mordido por elles?

Dos ovos, que todos os mosquitos põem nas aguas, nascem uns pequeninos animaes que se encontram nas represadas ou de muito fraca corrente, semelhantes a pequeninas cobras de movimentos muito rapidos em zig-zag e que, chegados ao seu completo desenvolvimento, deixam sahir de dentro da pelle, que fica boiando vazia, o mosquito tal como o conhecemos. D'estes pequenos animaes d'onde proveem os mosquitos, uns collocam-se quando estão parados como dependurados pelo rabo, que tem duas pontas, da superficie da agua, outros, em que a cauda não é bifurcada, descansam deitados á superficie.

São estes mais communs nas aguas de fraca corrente e abundante vegetação, como as dos arrozaes, e são os que produzem a casta dos Anopheles. Estes, mais delgados, de pernas mais longas, de tamanho médio, distinguem-se dos outros mosquitos ainda por um certo numero de signaes de difficil nota para os que não são dados a estes estudos e quasi sempre por dois outros que se pódem com facilidade perceber:

1.^o As asas dos Anopheles tem pequenas pontuações negras conhecendo nós apenas uma especie de mosquitos do nosso paiz, que tem as azas pontuadas e não são Anopheles, mas d'elles se distinguem bem pelo seu maior tamanho.

2.^o O modo de poisar é diverso nos Anopheles e nos outros mosquitos. Os Anopheles poisam com a cauda levantada e a tromba dirigida para o objecto em que estão pousados. Os outros mosquitos pousa conservando o corpo não inclinado.

Os meios conhecidos de destruição dos mosquitos variam com a epocha do seu desenvolvimento.

Na primeira idade, como vivem na agua, deve evitar-se na proximidade das casas todos os charcos, poças, reservatorios, em que se possam desenvolver.

Nos casos em que não é possivel por meio de limpezas, aberturas de vallas, canalizações, cultivo de plantas proprias (1), fazer desaparecer os charcos ou reservatorios de agua habitados pelos mosquitos, devem então empregar-se meios que matem esses animaes mesmo na agua. Para isso basta agitar a superficie da agua dos charcos ou tanques com um panno embebido em petroleo, ou, quando as suas dimensões são maiores, deitar nelles uma pequena porção d'este liquido, 10 centímetros cubicos por metro quadrado, para que todas as larvas de mosquitos morram asphyxiadas. Em bebedouros, cisternas e outros reservatorios, em que a agua é destinada a bebida de animaes, o emprego de petroleo tem alguns inconvenientes e póde ser substituido por pó de flores de chrysanthema ou margaça, 6 milligrammas por litro, ou pelo gallol e larvicida, 7 milligrammas por dez litros, que o commercio fornece por preço insignificante.

Por este modo conseguiram os americanos fazer desaparecer da cidade de Havana a febre amarella, que tambem é transmitti-

da pelos mosquitos, e os inglezes transformaram a Serra Leôa, d'antes extremamente sezonatica, numa cidade mais salubre.

Na idade adulta, quando o mosquito deixou a agua e se tornou um insecto voador, a sua destruição torna-se, é claro, mais difficil e nesse caso os meios empregados visam mais á sua afugentação e á protecção contra as suas picadas, que propriamente á sua morte.

Ao invés do que vulgarmente se julga, a luz intensa afugenta em geral os mosquitos; poucas são as especies que não esperam que diminua a luz do dia para sairem dos recantos e logares mais escuros para assaltarem o homem e os animaes. Por isso uma pratica aconselhavel é, para os que teem de permanecer em pontos infestados de mosquitos durante a noite, a de accenderem grandes fogueiras que os afastem, não só pela luz, como pelo fumo e pelo cheiro das essencias queimadas. Nas habitações, o emprego de substancias de cheiro activo, como ramos de eucalypto, de pyrethro, de flôres de chrysanthema, ou a queima de pó d'estas substancias, produz muito bons resultados na expulsão dos mosquitos.

A par d'estes processos com que conseguimos proteger-nos, atacando esses pequenos inimigos, outros se devem usar, destinados a uma protecção passiva, egualmente já muito experimentados e tendo fornecido os melhores resultados.

Nos logares sezonaticos é conveniente recolher ao começar do crepusculo e não sair antes do dia claro. E' isto já do conhecimento popular e no nosso paiz chegou a ser legislado para os trabalhos em arrozaes.

As janellas das casas devem ser protegidas por meio de rêde fina de arame, de 1^{mm},5 de malha o maximo, e as entradas com duplas portas da mesma rêde, evitando-se assim a penetração dos mosquitos. Igual protecção devem receber as varandas e terraços.

Tem sido este systema empregado em Italia com o melhor exito, sendo na realidade notaveis os beneficios colhidos com elle.

O uso dos mosquiteiros nas camas é tambem dos mais recommendaveis. Os mosquiteiros devem, é claro, ser feitos de modo a impedir a entrada de qualquer mosquito sem impedirem o facil accesso do ar e da luz. São portanto amplos e longos cortinados d'um tecido muito leve, semelhante ao dos veus, e de malhas apertadas apenas o bastante para não permittirem a entrada dos mosquitos. Devem preferir-se os mosquiteiros rectangulares e dispostos de modo a poderem introduzir-se as barras por debaixo do colchão. Como porém com esta disposição, sendo mais difficil a penetração de alguns Anopheles, é mais facil ser mordido atravez do tecido em qualquer ponto do corpo que durante o somno a elle se encoste, costumam taes mosquiteiros possuir na parte inferior, até uma certa altura, uma barra de tecido mais espesso para impedir a tromba do mosquito de a atravessar.

Outras praticas, como ter afastadas das habitações as crianças pretas, em cujo sangue os Anopheles se vão facilmente infectar, a construcção das casas em logares altos, limpos pelos ventos, e o córte de hervas altas do terreno que rodeia as habitações, são de aconselhar, embora muitas vezes de menos facil realizção.

Compreende-se como todos os cuidados até aqui apontados são difficeis de executar cabalmente na pratica e por isso o mais antigo processo de protecção e sem duvida o que mais seguros resultados offerece é o do uso dos saes de quinina, tomados com o fim de tornar o organismo resistente aos parasitas das sezões.

Não é porém indifferente o modo de tomar os saes de quinina, visto que este medicamento produz incommodos importantes em muitos individuos, a quem é impossivel supportar o seu uso. Depois de muitos ensaios, chegou-se ao conhecimento d'uma receita em que os inconvenientes da quinina são destruidos pela sua mistura com outros medicamentos. E' esta:

Bichlorhydrato de quinina.....	10 centigr.
Citrato de ferro... ..	3 centigr.
Acido arsenioso... ..	1 milligr.
Extractos amargos.....	15 centigr.
Para uma pilula	

E' preciso haver todo o cuidado em cada pilula ser feita separadamente, porque d'outro modo um pouco mais de acido arsenioso que por acaso contenha alguma pilula póde produzir violentas dôres de estomago.

D'estas pilulas, os adultos devem tomar duas por dia, uma de manhã, outra á tarde.

Para as crianças, as pilulas devem ser substituidas por o remedio em liquido e mais fraco:

Bichlorhydrato de quinina.....	1 gramma
Acido arsenioso.....	8 decimilligr.
Citrato de ferro... ..	125 milligr.
Extractos amargos.....	625 milligr.
Xarope de café.....	100 gr.

Dissolva

(1) A plantação de eucalyptos nos terrenos pantanosos tem dado bons resultados no enxugamento das terras; parece porém que resultados mais brilhantes ainda se pódem obter com a plantação de casuarinas.

As crianças de 1 a 7 mezes devem tomar uma colher de chá por dia, as de 7 mezes a 1 anno colher e meia, as de 1 a 2 annos 2 colheres de chá por dia, uma de manhã outra á noite (1).

O emprego d'estas duas receitas tem dado os mais brilhantes resultados, pois que ha a accrescentar aos da protecção do individuo que toma o remedio o facto de que, não havendo nas localidades onde todos fazem uso do medicamento individuos com sezões, os mosquitos não teem onde ir, em geral, buscar parasitas que os infectem e as suas picadas tornam-se inoffensivas.

Por este modo o tratamento completo dos individuos com sezões torna-se um beneficio indispensavel para os outros habitantes da povoação em que vivem.

O conhecimento d'este facto mostra a vantagem dos municipios e sociedades de beneficencia, a exemplo do que se faz na Italia e nalguns pontos do nosso paiz, fornecerem gratuitamente aos pobres os saes de quinina indispensaveis para o seu tratamento e protecção, bem como a conveniencia dos individuos atacados de impaludismo serem tratados em casas protegidas por meio de rêdes ou leitos cobertos por mosquiteiros, de modo que os Anopheles não possam ir a elles buscar os parasitas para se-mear novas infecções.

Não devem, os que vivem em logares sezonaticos, dar pouca attenção á hygiene do seu viver, e demonstra tão largamente a pratica que um dos cuidados mais importantes é o uso d'uma boa agua de bebida, que por muito tempo se julgou ser a agua má a principal transmissora das sezões. Se hoje a sciencia transformou esse modo de vêr, nem por isso deve haver menor cuidado em evitar, pela filtração ou fervura, o uso de uma agua má como todas as causas que perturbam ou enfraqueçam as diversas funcções do organismo.

Resumindo:

—O impaludismo é produzido por um parasita que se desenvolve no sangue.

—Esse parasita é inoculado no sangue pela picada de certos mosquitos.

—Os saes de quinina tomados convenientemente previnem o organismo contra o impaludismo.

—Nas localidades sezonaticas a destruição dos mosquitos, quer durante a vida aquatica, quer durante a vida no ar, e a protecção contra as suas picadas são a principal base de defesa do impaludismo.

(1) Estas receitas podem ser usadas não só para prevenir as sezões mas tambem para as curar. Neste caso, a dose para os adultos é de seis pilulas por dia, para doentes de 8 a 14 annos, 4 pilulas, e só 2 para aquelles de 3 a 6 annos.

Para creanças mais novas emprega-se o remedio liquido. Duas colheres de chá por dia até os 7 mezes, quatro até 1 anno, cinco a seis até 3 annos.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 14 de Agosto de 1903

O assumpto da semana que mais tem prendido a attenção dos financeiros e politicos é o caso das obrigações dos caminhos de ferro pertencentes ao Estado e que estavam presas como penhor na companhia dos tabacos.

Parece que a companhia não viu sem pesar sair da sua casa forte aquelle penhor que podia prestar-se mais tarde a facilitar uma acção preponderante na companhia real dos caminhos de ferro, que até agora tem estado fóra da esphera de influencia do grupo dos tabacos e do seu chefe predominante.

Os commentarios que se fazem censurando a operação financeira em que se encontra a pedra de ficar demasiado cara ao thesouro publico, traduzem até certo ponto a saudade que deixam aquellas infelizes obrigações, tão discutidas e de vida tão atribulada.

Nós vemos nellas uma forte somma em ouro, um precioso recurso que o Estado não deve alienar e que reclama sacrificios até para a sua arrecadação.

Collocamo-nos portanto ao lado do sr. ministro da fazenda, mesmo porque julgamos ser menos perigoso para a companhia real que um tamanho grupo de obrigações esteja na posse do Estado cujos interesses são concordantes com os da companhia, do que na posse de qualquer companhia em cujas mãos podia converter-se numa arma offensiva.

Está portanto arredado durante alguns annos esse perigo.

Applaudimos o sr. ministro da fazenda pela sua resolução e pela tenacidade que tem revelado em persistir na sua ideia tão firmemente, não podemos acompanhá-lo, applaudindo tambem, nos rigores com que está tratando a industria fabril.

A iniqua lei que manda pagar a contribuição industrial tomando por base os indicadores industriaes, vae ter agora maiores agravamentos.

E' de todo o ponto justo que os industriaes paguem só em

harmonia com os seus lucros e não sejam violentados a pagar mesmo quando perdem. Isto só faz com que tenham de fechar algumas fabricas ou com que leve muito mais tempo a debellar uma crise.

As sociedades anonymas teem a sua escripturação, publicam os seus relatorios. Sabe-se por elles quaes os lucros auferidos na laboração. Não ha mesmo receio de que os encubram, pois que antes terão desejo de os salientar, para conservar ou augmentar a cotação das acções e obrigações e poderem ser maiores as percentagens dos corpos gerentes.

A tributação portanto sobre os lucros era justa e razoavel. Não se faz assim porém, e succede que as fabricas pagam pelas machinas que teem, ainda que estejam paradas por falta de encomendas, por desarranjos, por falta de pessoal ou de materia prima.

A industria algodoeira tem passado por uma crise temerosa, não só no nosso paiz, mas noutros. O algodão está custando o dobro do que custava ha tres annos. Os productos fabricados vendem-se quasi pelo mesmo preço.

Apesar d'isto o fisco sugi não já os lucros, mas os fundos de reserva, o capital circulante. Assassina as industrias.

Mas tudo isto pareceu ainda pouco ao sr. ministro da fazenda. Julgou que ainda deviam pagar mais. Nomeou então umas comissões de devassa industrial para examinar as fabricas e corrigir as matrizes e vão succedendo cousas curiosas. Alguns funcionarios, sem duvida muito zelosos mas pouco conhecedores, consideram teares as machinas de ponto de meia. Decerto não lêram nos livros. Outros, contam como fusos, não os fusos de torcer, mas os que executam os trabalhos preliminares, os torços grossos, etc.

Se assim continua, algumas fabricas teem de fechar.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de julho de 1903

Activo	
Capital empregado:	
Construcção até Guimarães.....	828:118#254
Prolongamento até Fafe.....	25:293#957
Materiaes em deposito.....	25:483#925
Effeitos depositados e de caução.....	18:390#000
Devedores diversos.....	16:620#883
Exploração.....	16:833#545
Gerencia (despesas da sede).....	1:374#480
Conta de juros de 1903.....	13:986#095
Dividendo de 1903.....	8:922#000
Prolongamento. Dinheiro em deposito...	22:000#000
" Dep.º para expropriações	8:000#000
Dinheiro em deposito.....	7:000#000
Caixa.....	3:280#421
	<u>995:303#560</u>
Passivo	
Acções.....	300:000#000
Obrigações.....	535:590#000
Prolongamento. Conta de credito...	30:000#000
Accionistas, seus creditos.....	115#500
Por effeitos depositados e de caução...	18:390#000
Depositos e fianças.....	6:947#915
Contas em liquidação.....	7:014#646
Exploração, receita geral de 1903...	62:489#526
Dividendos a pagar.....	2:598#000
Juros de obrigações a pagar.....	1:804#500
Retenções geraes.....	11:939#437
Fundo de amortização.....	4:410#000
Fundo de reserva.....	12:000#000
Lucros e perdas.....	2:004#036
	<u>995:303#560</u>

Porto, 10 de agosto de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	43 1/8	43 1/16	Desconto no Banco de Portugal....
" cheque.....	42 13/16	42 11/16	de Portugal....
Paris 90 d/v.....	664	665	No mercado.....
" cheque....	669	671	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	271	272	res.....
" cheque....	275	276	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	271 1/2	272 1/2	Premio da libra...
" cheque..	275 1/2	276 1/2	e
Madrid cheque ...	810	815	1#080

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa: Inscricões de assent.	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,10	39,10	39,10	39,10	39,10	39,15	-	-
» coupon	39	38,90	38,90	39	38,95	39	39	39	38,90	39	39	39	-	-
Obrig. 4 0/0 1883..	-	20.300	-	20.300	20.250	20.300	-	-	20.250	-	-	20.250	-	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	49.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.300	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	57.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	56.900	-	-	-	-	-	-	-	57.400	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accões B. de Portugal.....	163.000	-	-	-	-	-	162.950	162.950	162.950	162.850	-	-	-	-
» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino..	116.900	117.000	-	-	-	-	-	117.000	117.200	117.000	-	-	-	-
» Lisboa & Açores..	-	-	-	-	-	-	-	124.000	124.000	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon...	-	-	150.800	150.600	150.700	-	-	-	145.000	-	-	-	-	-
» Comp. Phosphoros.	89.500	-	-	-	89.500	-	89.500	-	89.200	89.000	89.000	89.000	-	-
» Real.....	-	37.300	36.800	38.300	37.700	-	-	37.000	-	37.500	37.500	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	94.150	94.150	-	94.300	-	94.000	-	-	94.150	94.000	-	-
» 5 0/0	-	-	-	91.200	-	-	-	91.500	-	-	-	91.500	-	-
» Comp. Phosphoros.	-	93.000	93.000	93.000	93.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau	82.000	82.000	81.900	-	-	-	-	-	-	-	82.500	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau	-	42.800	41.950	42.400	42.300	42.400	42.200	42.200	42.200	-	-	42.150	-	-
» C. Nacional	-	73.500	-	-	-	-	-	-	74.000	74.200	74.200	74.000	-	-
» Atravez Africa...	94.900	94.900	95.000	95.000	95.100	-	-	-	-	95.500	-	95.500	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	31,40	31,42	31,40	31,32	31,37	31,25	31,22	31,30	31,35	31,35	31,35	31,20	-	-
Accões Companhia Real...	-	-	166	175	177	180	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres...	-	42,50	-	-	-	41	41	40,50	41	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha..	205	208	207	206	207	205,50	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza...	335	337	334	335	332	332	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	170	174	169	174	174	170	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	368	370	369	370	368	368	368,25	368,25	368,25	369	-	-	-	-
» 2.º grau	187	190	191	191	188	190	-	-	191	190	-	-	-	-
» C. Beira Alta.....	121	121	121	123	121	121	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres...	141,50	143	-	-	148	146	145	143	146	-	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	365	-	365	365	365	367	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	-	-	62,62	62,50	62,37	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdã: Atravez Africa...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84	84	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1903		1902		Totacs desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totacs	Kilom. Kil.	Totacs	Kilom.	1903	1902	1903	1902	
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de a										
	16 22 Jul.	693	86.236.000	124.438	693	91.295.612	131.739	2.353.318.000	2.235.151.389	118.166.611	-
Antiga rede e nova não garantida...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garantida.....	16 22 Jul.	380	11.054.000	29.083	380	13.310.388	35.027	315.766.000	302.760.611	13.005.389	-
Sul e Sueste.....	25 30 Jun	518	18.723.700	36.146	494	15.866.735	32.118	646.408.980	550.876.299	95.532.681	-
	1 10 Jul.	»	32.711.945	63.150	»	31.155.595	63.068	679.120.925	582.031.894	97.089.031	-
Minho e Douro.....	18 24 Jun	358	28.462.678	79.504	358	35.014.648	97.806	607.054.022	600.739.086	6.314.936	-
	25 30 »	»	19.412.229	54.224	»	23.457.408	65.523	6.646.251	624.196.494	2.269.757	-
Beira Alta.....	25 1 Jul.	253	12.067.907	47.699	253	11.470.932	45.339	188.454.123	175.401.355	13.052.768	-
	2 8 »	»	6.402.425	25.336	»	6.746.680	26.666	191.886.548	182.148.035	12.738.513	-
	9 15 »	»	6.644.763	26.263	»	6.404.332	25.313	201.531.311	188.552.357	12.978.754	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	11 17 Jun	105	1.751.956	16.685	105	1.768.418	16.482	39.276.466	37.189.378	2.087.088	-
	18 24 »	»	1.849.620	17.615	»	1.839.764	17.521	41.126.031	39.029.142	2.096.889	-
Guimarães.....	4 10 Jun	34	1.769.955	52.057	34	1.900.155	55.886	36.160.144	35.430.319	729.825	-
	11 17 »	»	1.852.385	54.481	»	1.859.035	54.677	38.012.529	37.289.334	723.175	-
	18 24 »	»	1.8.6.415	54.894	»	2.021.305	59.450	39.878.914	39.310.659	568.255	-
Porto á P. e Famalicão	1 15 »	64	5.337.540	83.399	64	4.543.385	70.990	53.136.142	51.358.592	1.777.550	-
	15 21 Jul.	3656 Ps.	2.184.201	597	3656 Ps.	2.223.736	608	57.773.276	56.342.191	1.431.085	-
Norte de Hespanha ..	22 28 »	»	2.062.331	563	»	2.112.778	577	59.835.608	58.454.969	1.380.639	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	16 22 Jul.	3650	1.958.488	536	3650	1.904.597	521	55.275.884	54.402.632	873.252	-
	23 29 »	»	1.736.876	475	»	1.723.406	472	57.012.761	56.126.038	886.723	-
Andaluzes.....	2 8 Jul.	1067	336.300	315	1067	349.152	327	10.861.551	11.081.542	-	219.991
	9 15 »	»	372.085	348	»	364.577	341	11.233.636	11.446.119	-	212.483
	16 22 »	»	371.999	348	»	401.278	378	11.605.636	11.850.398	-	244.762
Madrid—Caceres...	16 22 »	429	91.412	213	429	90.146	210	2.635.705	2.445.063	190.642	-
	23 29 »	»	93.060	216	»	98.011	228	2.728.766	2.543.074	185.692	-
Zafra a Huelva.....	16 22 Jul.	180	44.733	248	180	36.476	202	1.268.284	1.110.975	157.309	-
	23 29 »	»	42.047	233	»	37.080	205	1.310.332	1.148.057	162.275	-
	30 5 Ag.	»	41.814	232	»	42.156	234	1.352.146	1.190.212	161.933	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Lobito.— Parece que tem surgido grandes dificuldades á realização de capitães necessários para a construção do caminho de ferro do Lobito. O syndicato do cobre oppõe embaraços por causa da valorização das novas minas.

A este respeito diz o *Economista*:

«Tem-se feito agora um grande silencio na imprensa acerca do caminho de ferro do Lobito, nem mesmo os jornaes que tem merecido os *primeurs* das informações a este respeito tem dito cousa alguma que modifique o estado de expectativa em que se acham os que naturalmente se interessam pelas cousas colonias. Cartas de Londres apenas dizem que continúa a viva opposição de altas influencias capitalistas interessadas no negocio do cobre contra a companhia concessionaria, tendo produzido uma baixa sensível na cotação das acções da *Tanganika Concessions*. A lucta, que é aproveitada, se não fortalecida, por outra ordem de interesses, de notoria influencia, é enorme e a falta de noticias acerca do andamento dos trabalhos da construção do caminho de ferro não contribue pouco para dar vulto aos boatos pessimistas—queremos crêr que infundados—que a tal respeito tem corrido».

Foz Tua a Mirandella.—Vão começar os trabalhos da construção da estação do Ribeirinho, cujo projecto foi approvedo com pequenissima alteração.

Sant'Anna a Vendas Novas.—Effectuou-se a inauguração da estação de Coruche com a maior solemnidade.

Malange.—A brigada de estudos d'este caminho de ferro é composta dos seguintes funcionarios: engenheiro chefe, o sr. Antonio Armindo de Andrade; conductores, Antonio Maia e Octavio Machado; apontadores, Miguel Pinto de Figueiredo, Fernando Kol e Branco Durão.

O sr. engenheiro Andrade esteve na construção do caminho de ferro de Benguella e vae agora fazer os estudos do caminho de ferro de Malange, para além do rio Lucalla.

Companhia Real.—Na estação de Ovar principiam a funcionar os postes indicadores de velocidade, reduzida a 15 kilometros por hora, conforme resolução tomada pela direcção da Companhia.

Beira Alta.—Reune em novembro novamente o tribunal arbitral encarregado de resolver o litigio entre o governo e a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.

Guimarães.—Principiam os trabalhos do prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, com grande jubilo das povoações interessadas.

Ponte do Pocinho.—Como previamos no nosso artigo do ultimo numero, vae ser uma realidade a construção d'esta ponte sobre o Douro que abre a comunicação para a provincia de Traz os Montes. A empresa constructora, que é a Empresa Industrial Portuguesa, tem tido conferencias com o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado a este respeito.

Linha de Mossamedes.—Consta em Berlim que está posta de lado a ideia da construção do caminho de ferro de Porto Alexandre, para servir o sudoeste da colonia allemã de Africa e que se preferiu construir uma linha das minas d'*Otavi* a *Swakopmund-Windhoek*.

Ramal de Setubal.—Um grupo de setubalenses publicou um manifesto contra a directriz do projectado ramal de caminho de ferro desde a estação ao caes de

Setubal, passando por dentro da cidade. Neste protesto, redigido em termos energicos, aconselha-se que o ramal passe por fóra da cidade, ficando um apeadeiro proximo das Fontainhas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Em Almeria deu-se um choque de comboios na estação de Geyal, ficando destruidos varios vagons e feridos dois empregados do correio e um passageiro.

Na estação de Burgo, proximo de Saragoça, descarrilou o comboio expresso, por causa de um erro nas agulhas.

O conductor do correio ficou debaixo do vagon-correio, saindo, porém, illeso.

Todas as carruagens ficaram destruidas; sómente a machina nada soffreu, ficando carrilada.

FRANÇA

Foi votado na camara dos deputados sem discussão o projecto de lei auctorizando o emprestimo de 170 milhões á cidade de Paris para a construção do *Metropolitano*.

A taxa de juro não será superior a 3,5%, entrando os premios de reembolso. A amortização é em 75 annos a contar em 1904.

Deu-se uma grande catastrophe no metropolitano de Paris que custou a vida a perto de 90 pessoas.

A corrente electrica produziu o incendio d'um comboio atraz do qual vinha outro.

Muitos dos passageiros morreram asphyxiados e queimados.

INGLATERRA

O capital empregado em vias ferreas era em dezembro de 1902 de 31.562.267 libras.

O numero de passageiros que circulou em 1902 foi de 1.390.000.000.

A receita média por 1.000 passageiros foi de 3,18 na Escocia, 4,18 na Inglaterra, 5,8 na Irlanda, ou cerca de 4,18 em todo o Reino Unido.

BELGICA

Foi submettido á apreciação da administração dos caminhos de ferro belgas o projecto da nova linha de *Bruxellas a Herbesthal*. É quasi uma recta com inclinação constante que permite velocidades consideraveis—1 hora e 15 minutos para todo este percurso—114 kilometros. Atravessa o rio Meuse numa ponte muito alta, 80^m acima do nivel do rio.

SUECIA NORUEGA

Inaugurou-se o caminho de ferro mais septentrional do mundo inteiro, a linha boreal de *Lulea-Gellivare-Ofoten*.

Liga o golfo de Bottnia ao Oceano Boreal, medindo 400 kilometros, quasi sempre traçados acima do circulo boreal.

Atravessa uma região muito rica em minerios excellentes de ferro.

A linha tinha sido começada ha 20 annos pelos inglezes, mas por falta de meios só estava construida até Gellivare a meio caminho. Ahi iam os viajantes assistir ao sol da meia noite.

Os governos sueco e norueguez acabaram-a por sua conta.

INDO CHINA

Os estudos definitivos da linha ferrea de *Yunnan* na Indo-China, que devia ser construida pela França nos termos do convenio de 14 de junho de 1901, passando por *Hanoi, Viétri, Laoke, Mongzé e Sim-Hsinn*, mostraram que não ha motivos para alterar o traçado primitivo entre *Laoké e Yunnan-Sen*. Com isto pôde elevar-se a 100^m o raio minimo das curvas e baixar a 25 mm. a inclinação dos traineis.

O ministro das colonias resolveu portanto a approvação da continuação e exploração da secção do Haifong a Yunnan-Sen.

TRANSVAAL

O caminho de ferro do Natal reduziu desde 1 de julho os preços dos bilhetes entre Durban e Johannesburg, que passaram a ser:—1.^a classe de lb. 6-1-0 em vez de lb. 4-15-11 e 3.^a classe de lb. 2-6-6 em vez de lb. 2-0-3. Os bilhetes de ida e volta foram reduzidos de lb. 9-5-6 para lb. 7-19-10, e de lb. 4-13-10 para lb. 4-0-6. A 1.^a classe de Durban para Pretoria passou de lb. 6-8-0 para lb. 5-1-2.

MADAGASCAR

Vae ser dada a auctorização necessaria para a emissão de 21 milhões, complemento de 60 milhões votados, para a ultimação da via ferrea de *Tananarive* á costa oriental da ilha.

O termino escolhido tinha sido *Auiverano*, mas verificou-se que não satisfazia e mudou-se para *Brickavilla* que fica a 15 kilom. de distancia do primeiro.

A linha no seu primeiro trôço está já construída e pouco resta para a conclusão do 2.º, o que dá 49,6 kilom. Está muito adiantada até o kilom. 66.

CANADA'

A camara dos commons d'esta florescente colonia autonoma, resolveu garantir durante 50 annos o juro de 3 % ao capital de 7.300.000 dollars em obrigações, para a construcção e prolongamento da rêde *Northern Canadian Railway* que chegará a Edmonton.

São 600 milhas de novas linhas a construir em 18 annos e meio.

ESTADO DE VICTORIA

Apesar das idéas socialistas que vigoram no estado australiano de Victoria, houve ali quem accettesse remedios heroicos para combater uma grêve recente nos serviços ferroviarios.

Os agentes do caminho de ferro revoltar im-se contra as ordens do governo e suspenderam o movimento dos comboios. A camara legislativa reuniu-se e deliberou logo:

1.º Que qualquer empregado que abandonasse o seu serviço sem prevenir a administração com a antecipaçào de 14 dias seria punido com a multa de 100 libras, ou com a prisão d'um anno, perdendo ao mesmo tempo o direito a qualquer pensão;

2.º Que seria riscado do serviço, não podendo nem ser reintegrado no seu cargo nem em qualquer outro do serviço colonial. Estas medidas radicaes puzeram rapido termo á grêve.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 20 de junho de 1903

Exercicio de 1902

(Continuação do n.º 374)

§ 2.º Mercadorias em grande velocidade.—Os dois mappas annexos n.ºs 28.º e 29.º dão esclarecimentos minuciosos sobre o desenvolvimento do trafego de mercadorias em grande velocidade.

Os numeros seguintes mostram como a receita total variou desde 1894:

Annos	Ton. lagem Kilogrammas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Differença sobre o anno antecior
1894	18.967.511	168.970.347	—
1895	18.199.915	170.412.309	+ 1.502.962
1896	19.597.206	162.708.411	— 7.703.898
1897	23.013.030	181.383.411	+ 18.675.000
1898	25.888.168	216.241.044	+ 34.857.633
1899	30.696.521	234.706.645	+ 18.465.601
1900	28.519.870	229.297.977	— 5.408.668
1901	32.403.751	252.377.400	+ 23.079.423
1902	36.508.523	275.132.203	+ 22.754.803

O augmento em 1902 é de 9 %, devido em mais de metade ás mercadorias diversas, em que se não comprehendem as vitualhas e o gado.

Bagagens.—As bagagens não estão comprehendidas nos numeros precedentes, tendo-se transportado, em 1902, 10.066,9 toneladas que produziram 57.179.760 réis contra, em 1901, 10.954,8 toneladas que produziram 57.065.472 réis. Houve portanto um augmento de receita de 114.288 réis.

§ 3.º Mercadorias em pequena velocidade.—Os mappas annexos n.ºs 30.º e 31.º mostram os dados usuaes sobre o trafego de pequena velocidade

Em seguida resumimos os productos annuaes desde 1894:

Annos	Tonelagem Numero de toneladas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894	588.785	1.371.460.511	—
1895	640.637	1.479.440.369	107.979.858
1896	721.419	1.550.256.233	70.815.864
1897	787.836	1.603.268.299	53.012.066
1898	820.935	1.808.180.919	104.921.620
1899	949.948	1.938.845.012	130.655.093
1900	1.085.812	2.141.545.471	202.700.459
1901	1.157.438	2.303.997.040	152.451.569
1902	2.223.471	2.338.069.888	34.072.848

Devido ao consideravel desenvolvimento de trafego de madei-

ras (principalmente para estacaria de minas em Inglaterra) nos ultimos dois annos e ao qual é applicavel uma tarifa que prevê importantes reembolsos annuaes, reembolsos que attingiram em 1902, pelos transportes effectuados em 1901, uma importancia consideravel cujo equivalente não existia ainda no exercicio de 1901, o augmento de receitas em pequena velocidade em 1902 apenas subiu a 31.072.848 réis. Por este motivo os augmentos accusados em 1900 e 1901 foram sem duvida maiores, mas á custa das receitas de 1902.

O mappa annexo n.º 30.º indica para 1902 um importante augmento dos transportes dos cereaes, o qual, como producto bruto, representa 44.924.756 réis. O desenvolvimento da producção de trigo em Portugal, designadamente devido ao emprego sempre crescente dos adubos chimicos, representa para o futuro uma fonte certa de augmentos successivos de receitas para a nossa Companhia.

O percurso médio da tonelada baixou ligeiramente de 149,8 kilometros a 142,2 kilometros em 1902. Em compensação o producto médio por tonelada e kilometro (deduzidos os reembolsos) subiu de 14,35 réis em 1901 a 14,76 réis em 1902.

Extrahindo, finalmente, do mappa n.º 32.º os dados estatisticos seguintes, que no mesmo mappa se encontram, sobre a utilização dos vagon, vê-se que o numero médio de kilometros percorridos por dia e vagon passou de 55,6 em 1901 a 54,9 em 1902, o que se explica pelo augmento do nosso effectivo de vagon.

A proporção entre o percurso do material vazio e o percurso total baixou muito sensivelmente de 15,7 % em 1901 a 12,2 % em 1902, o que corresponde a um notavel progresso e mostra que se tem aproveitado da existencia de mais alguns vagon para reduzir o percurso do material vazio.

O numero de viagens com carga effectuadas durante o anno, por vagon, subiu de 141 em 1901 a 153 em 1902, numero bastante satisfactorio como rapidez na evolução do material.

Por ultimo a carga média do vagon carregado attingiu 5,480 toneladas em 1901 e baixou ligeiramente em 1902 a 5,208 toneladas.

§ 4.º Trafego com Hespanha.—Os dados estatisticos usuaes encontram-se no mappa annexo n.º 33.º

Registraremos um augmento de todos os ramos de trafego para a fronteira de Badajoz.

O producto total subiu a 15.943.600 réis ou cerca de 10 %, divididos como segue: passageiros, 9.573.000 réis; mercadorias de grande velocidade, 2.302.100 réis; mercadorias de pequena velocidade, 4.068.500 réis.

Quanto á fronteira de Valencia de Alcantara (linha de Madrid-Caceres-Portugal), o trafego de passageiros apresenta apenas para 1902 um augmento de 3.276.700 réis; o trafego de mercadorias accusa uma diminuição de 2.957.900 réis para a grande velocidade e de 12.993.100 réis para a pequena velocidade, isto é, ha realmente para esta fronteira uma diminuição de 12.674.300 réis ou sejam 10 % approximadamente.

(Continúa).

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Tarifa especial n.º 6—Grande velocidade para transmissão de telegrammas

A vigorar desde 10 de agosto de 1903

Bases:—Até vinte palavras, incluindo as indicações do nome e morada do destinatario e a assignatura do expedidor 420 réis.

Cada dez palavras mais 210 réis.

Conducção a domicilio, além da zona de 1 kilometro, até 2 kilometros 200 réis.

Condições:—1.ª A conducção a domicilio é gratuita numa zona de 1 kilometro a partir da estação de destino. Passada a zona de 2 kilometros não é obrigatoria a entrega do telegramma no domicilio. Sendo necessario pagar-se portagem ou barco para a conducção a domicilio, esta despesa será de conta do expedidor ou destinatario.

2.ª Na transmissão ou recepção dos telegrammas dar-se-ha sempre preferencia:

a) Aos despachos telegraphicos que tiverem relação com a segurança dos comboios ou da via;

b) A's communicações urgentes do serviço dos caminhos de ferro;

c) Aos despachos officiaes.

3.ª Qualquer despacho official ou particular poderá ser suspenso e interrompido, mesmo tendo sido começada a sua trans-

missão, se fôr necessario transmittir ou receber um despacho relativo á segurança dos comboios ou da via.

Lisboa, 29 de julho de 1903.

Paragem de comboios

Faz-se publico que a partir de 15 do corrente os comboios n.ºs 16 e 17 teem paragem de um minuto na estação do Lavradio, em conformidade com o despacho de s. ex.ª o Ministro, datado de 30 de julho findo

Lisboa, 4 d'agosto de 1903.

Tarifa especial n.º 17 — Pequena velocidade para o transporte de petroleo

A vigorar desde 1 de setembro de 1903

1.º grupo — Petroleo para iluminação. 2.º grupo — Em bruto para combustivel. Expedido das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal, Faro ou Portimão.

Bases:—1.º Grupo. a) Em barris ou caixas, preço por tonelada e kilometro 22 réis, minimo de expedição 200 kilogrammas. b) Em barris ou caixas, preço por tonelada e kilometro 19,8 réis, minimo de expedição 6.000 kilogrammas.

2.º grupo—Em barris, por vagon, preço por kilometro 8 réis, minimo de expedição, 6.000 kilogrammas.

Percurso minimo 50 kilometros, ou pagando como tal.

Lisboa, 6 d'agosto de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Linha de Cascaes

Desde 5 d'agosto de 1903 os comboios abaixo indicados terão um minuto de paragem na estação de Pedrouços para serviço de passageiros.

N.º 1.206—Tramway—Partida de Cascaes ás 7,48 da manhã

N.º 1.106—Tramway—Partida de Cascaes ás 8,10 da manhã.

N.º 1.208—Tramway directo—Partida de Cascaes ás 8,53 da manhã.

Lisboa, 4 d'agosto de 1903.

Touradas em Badajoz nos dias 15, 16 e 17 de agosto de 1903

Preço dos bilhetes. — Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Entroncamento 1.ª classe 4\$060 réis, 2.ª classe 2\$040; Coimbra, Coimbra B e Figueira da Foz 4\$060, 2\$040; Abrantes, Bemposta e Ponte de Sôr 3\$060, 1\$540; Castello Branco e Covilhã 4\$060, 2\$040; Castello de Vide e Marvão 1\$560, 1\$040; Crato e Portalegre 1\$560, 1\$040; Assumar e Santa Eulalia 720, 520.

Ida — nos dias 12 a 16 de agosto pelos comboios ordinarios, com excepção do Sud-Express e do expresso Lisboa-Porto.

N.B. As estações do Entroncamento, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Crato, Portalegre, Assumar e Santa Eulalia vendem d'estes bilhetes, tambem, para o comboio que sae do Entroncamento ás 12 40 da manhã do dia 17.

Volta — nos dias 16 a 20 de agosto pelos comboios ordinarios que partem de Badajoz ás 6-5 da manhã e 7-20 da tarde, (hora hespanhola) e pelo comboio especial de regresso do dia 18, que parte de Badajoz ás 2 40 horas da manhã (hora hespanhola) e chega a Lisboa-Rocio ás 11-28 da manhã.

Demais esclarecimentos ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume.—Lisboa, 7 de agosto de 1903.

Festas a Nossa Senhora da Agonia, em Vianna do Castello, nos dias 18 a 21 d'agosto de 1903

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, validos para ida nos dias 16 a 20 d'agosto, volta nos dias 18 a 24, pelos comboios ordinarios, com excepção dos expressos Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes: de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello e volta: 2.ª classe 5\$040 réis e 3.ª classe 3\$420 réis.

Nos preços supra está incluído o imposto de sello para o governo.

Demais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nas estações e logares do costume.

Lisboa, 7 d'agosto de 1903.

Viagem de recreio á Figueira da Foz—Grande corrida de touros no dia 23 d'agosto de 1903

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo, á Figueira, validos pelos comboios ordinarios com excepção do Sud-Express e dos expressos Lisboa-Porto.

Preços de ida e volta incluindo o sello para o governo:

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados, 1.ª classe 6\$060, 2.ª classe 4\$040, 3.ª classe 3\$020 réis.

Torres Vedras, 1.ª classe 4\$060, 2.ª classe 2\$840, 3.ª classe 2\$020 réis.

Caldas ou S. Martinho, 1.ª classe 3\$060, 2.ª classe 2\$040, 3.ª classe 1\$520 réis.

Cella ou Vallado, 1.ª classe 2\$560, 2.ª classe 1\$740, 3.ª classe 1\$220 réis.

Mogofores a Porto C. (ambas inclusivè), 1.ª classe 2\$060, 2.ª classe 1\$540, 3.ª classe 1\$020 réis.

Fundão, 2.ª classe 3\$080, 3.ª classe 2\$190 réis.

Tortozendo, 2.ª classe 2\$760, 3.ª classe 1\$970 réis.

Covilhã, 2.ª classe 2\$640, 3.ª classe 1\$870 réis.

Caria, 2.ª classe 2\$290, 3.ª classe 1\$630 réis.

Belmonte, 2.ª classe 2\$200, 3.ª classe 1\$570 réis.

Benespera, 2.ª classe 1\$840, 3.ª classe 1\$310 réis.

Sabugal, 2.ª classe 1\$620, 3.ª classe 1\$150 réis.

Validade:—Ida 23 e 24 d'agosto; Volta 23, 24 e 25 d'agosto.

E' permittido aos passageiros de 1.ª classe occuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, mediante pagamento do respectivo supplemento.

Lisboa, 11 d'agosto de 1903.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Venda de 1.000 toneladas de carris de ferro Champignon, usados

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de 1 000 toneladas de carris de ferro Champignon, em dois lotes.

Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 221\$500 réis para cada lote.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou dos dois lotes terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do lote ou lotes adjudicados, constituindo assim um deposito definitivo de garantia, que ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, n.º 22), da Direcção do Minho e Douro (Campanhã) e na dos armazens geraes do Sul e Sueste (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

Barreiro, 5 d'agosto de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de ferros diversos

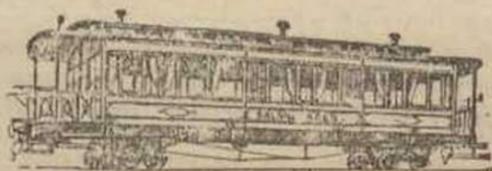
No dia 24 de agosto pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas propostas para o fornecimento de ferros diversos.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.

Lisboa, 18 de julho de 1903.

WEGMANN & C.^a



CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

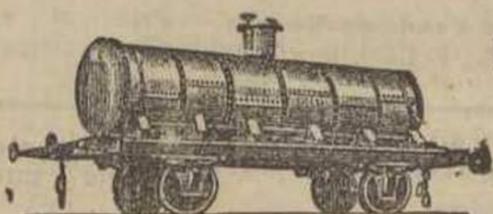


Carruagens para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melação, alcool, etc.

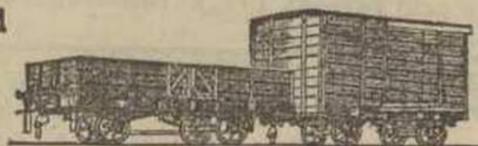
Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15—MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

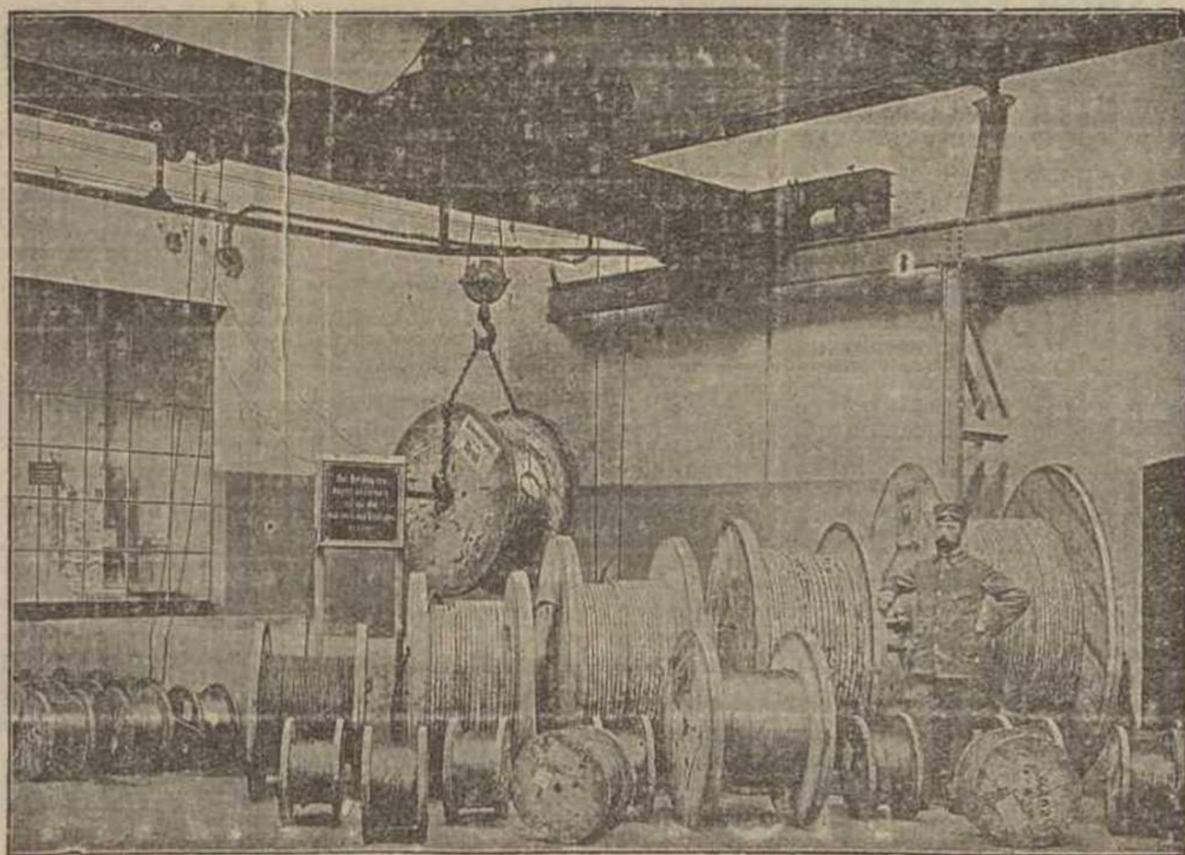
COMPANHIA POR ACÇÕES

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas e alternativas até 20.000 voltios.

Fabrica especial de arame

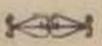
ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  **CONTRACTOS FIRMES**

RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle del Barquillo, 15 — MADRID

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGUER — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA *Hotel Gallinha.* — Aposentos commodose extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

CINTRA *Hotel Nunes.* — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA *Hotel Netto.* — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

HAMBURGO *Walter Muths Sautier* — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

LEIRIA *Antonio C. d'Azevedo Batalha.* — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

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

LISBOA *Hotel Durand.* — Rua das Flores, 71 — 1.st class English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA *C. Mahony & Amaral.* — Comissões, consignações transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

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

MADRID *Cesar Fereal.* — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões

MAFRA *Hotel Moreira.* — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL *Grand Hotel d'Italie.* — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Alberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH *Grande Hotel Club.* — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS *Ad. Seghers.* — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

PORTO *Hotel Continental.* — Rua Entreparedes (Frente á Balta). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

PORTO *A' La Ville de Paris.* — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

SETUBAL *Grande Hotel Esperança.* — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diario 1\$200 a 2\$500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA *Justo M. Estellez.* — Agente internacional de aduanas e transportes.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC



14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes Ingleses, allemães e outros

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammacoes de quaesquer orgaos, utero, ovario, intestinos, leucorrhoeas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de agosto de 1903

COMPANHIA REAL				Lisboa Queluz Lisboa				Lisboa Badajoz Lisboa				Pampilhosa Mangualde Pampilhosa					
C. Sobré		Algés		C. Sodrê		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-45 m.	5-30 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	4-9 t.	5-10 m.	8-35 m.	4-5 m.	7-15 m.
5-25 m.	5-40 m.	6-20 m.	6-38 m.	6-38 m.	6-20 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	1-0 t.	11-15 m.	7-15 t.	6-40 t.	5-8 m.	7-36 t.	11-0 n.	6-25 t.	9-35 n.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	7-3 m.	6-47 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	9-30 n.	6-27 m.	—	—	—	—	—	—
6-15 m.	6-34 m.	7-5 m.	7-24 m.	7-24 m.	7-5 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.	Lisboa V. Alcantara Lisboa				Mangualde Guarda Mangualde			
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	7-48 m.	6-50 m.	Lisboa Cintra Lisboa				9-20 m.	6-30 t.	5-25 t.	5-8 m.	MINHO E DOURO			
7-0 m.	7-16 m.	7-50 m.	8-8 m.	8-8 m.	7-20 m.	6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-58 m.	11-15 m.	6-30 t.	—	—	Porto Famalicão Porto			
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	8-33 m.	8-50 m.	8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	7-15 t.	7-3 m.	8-5 n.	4-9 t.	Porto Braga Porto			
7-45 m.	8-4 m.	8-35 m.	8-45 m.	8-45 m.	9-35 m.	10-15 m.	10-45 m.	8-41 m.	9-16 m.	9-30 n.	—	—	—	Porto Vianna Porto			
8-5 m.	8-20 m.	8-51 m.	9-2 m.	9-2 m.	10-40 m.	11-45 m.	11-45 m.	9-0 m.	10-0 m.	Lisboa Guarda Lisboa				Porto Valença Porto			
8-30 m.	8-45 m.	9-0 m.	9-48 m.	9-48 m.	11-35 m.	12-15 t.	1-45 t.	11-0 m.	11-7 m.	9-20 m.	2-30 n.	12-20 m.	4-9 t.	Nine Braga Nine			
8-50 m.	9-5 m.	9-21 m.	9-34 m.	9-34 m.	12-40 t.	1-45 t.	2-45 t.	11-0 m.	12-0 t.	11-15 m.	—	—	—	Porto Marco Porto			
9-15 m.	9-34 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-3 m.	2-10 t.	3-45 t.	4-32 t.	12-35 t.	1-10 t.	11-45 m.	—	—	—	Porto Regoa Porto			
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	10-24 m.	3-33 t.	4-32 t.	5-47 t.	10-45 m.	11-0 m.	7-15 t.	10-5 m.	3-50 t.	5-8 m.	Porto Barca d'Alva Porto			
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	10-48 m.	4-33 t.	5-46 t.	6-30 t.	10-35 n.	10-9 n.	9-30 n.	—	—	—	Porto Tua Porto			
10-20 m.	10-35 m.	10-50 m.	11-8 m.	11-8 m.	5-44 t.	6-37 t.	7-40 t.	10-47 n.	11-0 n.	11-45 m.	—	—	—	Regoa Barca d'Alva Regoa			
10-45 m.	11-4 m.	11-17 m.	11-33 m.	11-33 m.	6-20 t.	7-0 t.	8-0 t.	10-47 n.	11-56 n.	11-50 m.	—	—	—	Tua Barca d'Alva Tua			
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	11-54 m.	7-0 t.	8-0 n.	9-47 n.	10-47 n.	11-56 n.	12-10 h.	—	—	—	BEIRA ALTA			
11-25 m.	11-40 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-18 t.	8-40 n.	9-47 n.	10-46 n.	10-47 n.	11-56 n.	Lisboa Figueira Lisboa				Figueira Pampilhosa Figueira			
11-50 m.	12-5 t.	12-30 t.	12-38 t.	12-38 t.	9-47 n.	10-46 n.	11-56 n.	10-47 n.	11-56 n.	7-0 m.	4-41 t.	5-20 m.	5-30 t.	Casa Branca Evora Casa Branca			
12-15 t.	12-34 t.	12-47 t.	1-3 t.	1-3 t.	10-47 n.	11-56 n.	12-10 h.	10-47 n.	11-56 n.	6-45 t.	5-1 m.	5-0 t.	12-10 n.	Lisboa Estremoz Lisboa			
12-37 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.	1-24 t.	12-10 h.	1-12 n.	11-0 n.	12-10 h.	1-12 n.	7-0 m.	—	7-50 t.	6-30 m.	Portimão Tunes Portimão			
1-20 t.	1-35 t.	1-50 t.	2-8 t.	2-8 t.	Lisboa Sacavem Lisboa				7-0 m.	—	7-50 t.	6-30 m.	Portimão Tunes Portimão				
1-45 t.	2-4 t.	2-17 t.	2-33 t.	2-33 t.	6-15 m.	6-58 m.	6-4 m.	6-48 m.	6-48 m.	8-45 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-10 t.	BEIRA ALTA			
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	3-18 t.	3-18 t.	7-50 m.	8-33 m.	7-44 m.	8-28 m.	8-28 m.	9-30 m.	8-2 m.	9-5 m.	9-40 m.	Faro Portimão Faro			
2-25 t.	2-41 t.	3-2 t.	3-18 t.	3-18 t.	9-22 m.	10-6 m.	8-38 m.	9-22 m.	9-22 m.	10-0 m.	9-5 m.	10-5 m.	11-25 m.	Portimão Tunes Portimão			
2-50 t.	3-5 t.	3-20 t.	3-34 t.	3-34 t.	10-0 m.	10-44 m.	9-30 m.	10-14 m.	10-14 m.	11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
3-15 t.	3-35 t.	3-47 t.	4-3 t.	4-3 t.	11-25 m.	12-9 t.	10-30 m.	11-14 m.	11-14 m.	12-10 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-34 t.	4-34 t.	12-25 t.	1-9 t.	11-29 m.	12-13 t.	12-13 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
4-0 t.	4-16 t.	4-32 t.	4-48 t.	4-48 t.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	1-17 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
4-20 t.	4-35 t.	4-50 t.	5-8 t.	5-8 t.	2-0 t.	2-44 t.	1-40 t.	2-34 t.	2-34 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
4-45 t.	5-4 t.	5-17 t.	5-33 t.	5-33 t.	3-0 t.	3-44 t.	2-39 t.	3-14 t.	3-14 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	5-54 t.	3-47 t.	4-31 t.	3-0 t.	3-47 t.	3-47 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
5-30 t.	5-46 t.	6-2 t.	6-18 t.	6-18 t.	4-28 t.	5-12 t.	4-39 t.	5-23 t.	5-23 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
5-50 t.	6-5 t.	6-20 t.	6-38 t.	6-38 t.	5-59 t.	6-38 t.	6-0 t.	6-44 t.	6-44 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
6-15 t.	6-34 t.	6-47 t.	7-3 t.	7-3 t.	6-0 t.	6-22 t.	6-45 t.	7-29 t.	7-29 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-0 t.	7-44 t.	7-55 t.	8-39 n.	8-39 n.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
7-0 t.	7-15 t.	7-33 t.	7-48 t.	7-48 t.	8-0 n.	8-44 n.	8-24 n.	9-8 n.	9-8 n.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
7-20 t.	7-35 t.	7-50 t.	8-8 n.	8-8 n.	9-40 n.	10-24 n.	9-25 n.	10-10 n.	10-10 n.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
7-45 t.	8-4 n.	8-17 n.	8-33 n.	8-33 n.	10-35 n.	11-38 n.	10-40 n.	11-24 n.	11-24 n.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
8-5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-54 n.	8-54 n.	12-24 n.	1-7 n.	—	—	—	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
8-25 n.	8-40 n.	9-2 n.	9-18 n.	9-18 n.	Lisboa Povoia Lisboa				1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA				
8-50 n.	9-5 n.	9-20 n.	9-38 n.	9-38 n.	6-15 m.	7-13 m.	7-50 m.	8-28 m.	8-28 m.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
9-15 n.	9-34 n.	9-47 n.	10-3 n.	10-3 n.	10-0 m.	10-38 m.	11-15 m.	12-13 t.	12-13 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
9-35 n.	9-50 n.	10-5 n.	10-24 n.	10-24 n.	3-0 t.	3-58 t.	4-25 t.	5-23 t.	5-23 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
9-55 n.	10-10 n.	10-32 n.	10-48 n.	10-48 n.	Lisboa V. Franca Lisboa				1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA				
10-45 n.	11-5 n.	10-50 n.	11-8 n.	11-8 n.	4-28 t.	6-25 t.	5-25 m.	6-48 m.	6-48 m.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
11-25 n.	11-40 n.	11-35 n.	11-54 n.	11-54 n.	5-50 t.	7-17 t.	7-39 m.	9-22 m.	9-22 m.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
12-15 n.	12-34 n.	12-20 n.	12-38 n.	12-38 n.	10-55 n.	12-19 n.	7-45 t.	9-8 n.	9-8 n.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
1-5 n.	1-15 n.	1-24 n.	1-24 n.	1-24 n.	12-24 n.	4-48 n.	8-45 n.	10-10 n.	10-10 n.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	BEIRA ALTA			
C. Sodrê P. Arcos C. Sodrê				Lisboa Santarem Lisboa				Lisboa Entroncamento Lisboa				Lisboa Pampilhosa Lisboa					
5-25 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.	6-38 m.	3-25 t.	5-47 t.	9-30 n.	11-16 n.	11-16 n.	6-0 m.	9-50 m.	6-30 m.	10-30 m.	9-5 m.	1-46 t.	7-50 t.	12-37 n.
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	9-18 m.	Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Moura Lisboa				
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.	12-38 t.	12-38 t.	7-0 m.	7-49 t.	4-34 m.	6-18 t.	6-18 t.	7-45 m.	4-35 t.	6-0 m.	3-5 t.	4-30 t.	3-0 m.	8-0 n.	6-30 m.
12-55 t.	1-24 t.	1-36 t.	2-8 t.	2-8 t.	9-20 m.	11-37 n.	11-0 m.	12-10 n.	12-10 n.	4-30 t.	4-42 t.	1-0 t.	3-5 t.	Lisboa Faro Lisboa			
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.	3-38 t.	11-45 m.	12-10 n.	1-50 t.	5-8 m.	5-8 m.	6-30 m.	6-30 m.	6-50 m.	7-10 t.	Lisboa Faro Lisboa			
8-25 n.	8-54 n.	9-6 n.	9-38 n.	9-38 n.	5-39 t.	12-10 n.	1-50 t.	5-8 m.	5-8 m.	6-30 m.	6-30 m.	6-50 m.	7-10 t.	Lisboa Faro Lisboa			
9-55 n.	10-24 n.	10-36 n.	11-8 n.	11-8 n.	7-15 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	10-13 n.	6-30 m.	6-30 m.	6-50 m.	7-10 t.	Lisboa Faro Lisboa			
11-25 n.	11-54 n.	12-6 n.	12-38 n.	12-38 n.	9-30 n.	7-20 n.	8-14 n.	5-50 m.	5-50 m.	6-30 m.	6-30 m.	6-50 m.	7-10 t.	Lisboa Faro Lisboa			
C. Sodrê Cascaes C. Sodrê				Aveiro Porto Aveiro				Ovar Porto Ovar				Espinho Porto Espinho					
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-24 m.	3-55 m.	6-39 m.	7-5 m.	9-49 m.	9-49 m.	3-45 m.	5-32 m.	10-7 m.	11-57 m.	7-4 m.	8-10 m.	5-40 m.	6-44 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.	7-32 m.	10-15 m.	1-0 t.	6-55 t.	9-42 n.	9-42 n.	7-30 m.	9-18 m.	4-11 t.	5-57 t.	9-50 m.	10-56 m.	8-26 m.	9-35 m.
7-0 m.	7-56 m.	7-8 m.	8-8 m.	8-8 m.	4-39 t.	7-49 t.	—	—	—	2-5 t.	3-51 t.	4-35 t.	6-40 t.	4-40 t.	5-17 t.	12-15 t.	1-19 t.
7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.	8-45 m.	1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	2-54 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	4-25 t.	5-32 t.	3-0 t.	4-4 t.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-2 m.	9-2 m.	1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.	2-54 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
8-30 m.	9-26 m.	8-53 m.	9-31 m.	9-31 m.	3-15 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-32 t.	4-32 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	10-24 m.	4-0 t.	4-56 t.	4-8 t.	5-8 t.	5-8 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
9-15 m.	10-30 m.	9-55 m.	10-32 m.	10-32 m.	4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.	5-54 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
10-0 m.	10-36 m.	10-8 m.	11-8 m.	11-8 m.	5-30 t.	6-26 t.	5-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	11-54 m.	6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	12-2 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-35 t.	7-32 t.	7-32 t.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	1-24 t.	7-0 t.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 n.	8-8 n.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
12-15 t.	1-20 t.	1-32 t.	1-32 t.	1-32 t.	7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-2 n.	9-2 n.	7-45 t.	11-34 n.	3-57 t.	10-13 n.	7-30 t.			



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 17 de Agosto sahirá o paquete **Thames** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa oriental, (via Cabo), vapor alle-
mão **Prinzregent**. Sahirá a 20 de agosto, Agentes, E. George, Successores, R. Prata, 8, 2.^o



Africa oriental, (via Suez), vapor alle-
mão **Feldmar-
schall**. Sahirá a 4 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Hei-
delberg**. Sahirá a 17 de agosto, Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-
mão **Pernambuco**. Sahirá a 27 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



Bordeus vapor francez **Magellan**. Es-
perado a 25 de agosto.
Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 24 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alle-
mão **Karthago**. Sahirá a 8 de setembro, Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remolares, 4.



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Des-
terro**. Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor fran-
cez **Santa Fé**. Sahirá a 24 de agosto. Agente, Augusto Freire, P. Municipio, 19, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal. vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de agosto.

Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Maranhão, Parnahyba e Ceará, vapor in-
glez, **Sobralense**. Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Garland & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor in-
glez, **Hildebrand**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor inglez **Dominio**. Sahirá a 22 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Troja**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 27 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 17 de agosto, Agentes, James Rawes & C.^a, R. El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bonn**. Sahirá a 18 de agosto, Agentes, Pereira & Lane, R. S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco, Maceió e Natal, vapor inglez **Scholar**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a 2 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 19 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



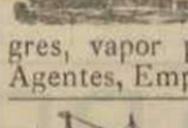
Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sahirá a 9 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes Sodré, 64, 1.^o



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St Ant.^o do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a 21 de agosto. Agentes, Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes Sodré 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 31 de agosto, Agentes, James Rawes & C.^a, R. El-Rei, 31, 1.^o



Caminhos de Ferro

de ORLÉANS e do MIDI

Excursions

en

FRANCE

TOURAINÉ

BRETAGNE

AUVERGNE

PYRÉNÉES

OFFERTA DA
GZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
LISBOA

VIAGENS
NAS RÊDES FRANCEZAS
d'ORLEANS e do MEIO-DIA



Texto de M. MONMARCHÉ

Desenhos e gravuras de M. G. FRAIPONT

Photographias extrahidas da collecção do *Touring-Club de France*
e de MM. NEUBERGER Frères

VIAGENS E EXCURSÕES

Bilhetes a preços reduzidos

BILHETES PODENDO SER UTILISADOS

em toda a rede d'Orleans e do Meio-Dia

Os passageiros poderão fazer uso, em todas as viagens circulares, nas redes de Orleans e do Meio-Dia, de bilhetes, com itinerario facultativo e a preços reduzidos.

BILHETES PODENDO SER UTILISADOS

para certas regiões das redes d'Orleans e do Meio-Dia

I. — PYRINEUS E GOLFO DA GASCUNHA

Bilhetes de ida e volta individuaes, expedidos á partida de todas as estações, válidos por 33 dias, comportando uma redução de 25 % em 1ª classe e de 20 % em 2ª e 3ª classes.

Bilhetes de ida e volta de familia, válidos por 33 dias, expedidos á partida de todas as estações, comportando uma redução de 20 a 40 %, segundo o numero dos passageiros.

Bilhetes de excursões a partir de Paris, comportando 3 itinerarios e permittindo visitar Bordenus, Dax, Bayonna, Pau, Lourdes, Pierrefitte, Bagnères-de-Bigorre, Luchon, Toulouse, etc., etc., válidos por 33 dias; em 1ª classe : 163 fr. 50, em 2ª classe : 122 fr. 50.

Estes bilhetes são vendidos todo o anno, e a duração da sua validade pode ser prolongada, mediante o pagamento de um supplemento.

II. — TOURAINE

Bilhetes de excursões, vendidos todo o anno a partir de Paris, e dando a faculdade de visitar os Castellos e moradas senhoriaes das margens do rio Loire, assim como a de se demorar em certas praias do Oceano.

Dois itinerarios	}	1º itinerario : 1ª cl. : 86 fr. 2ª cl. : 63 fr. Duração : 30 dias.
		2º itinerario : 1ª cl. : 54 fr. 2ª cl. : 41 fr. Duração : 45 dias.

III. — AUVERGNE E LIMOUSIN

Estações thermaes de Nérís-les-Bains, Évaux-les-Bains, Bourbon-l'Archambault, Châteauneuf-les-Bains, La Bourboule, Mont-Dore, Royat, Miers (Rocamadour), Vic-sur-Cère, Lioran, etc., etc.

Bilhetes de familia, vendidos em todas as estações, desde 15 de maio até 15 de setembro, prazo de validade, 30 dias, comportando uma redução de 50 %, por cada membro da familia a partir do segundo.

Bilhetes de ida e volta individuaes, vendidos em todas as estações, desde o 1º de junho até 30 de setembro, prazo de validade, 30 dias, comportando uma redução de 25 % em 1ª classe, e de 20 % em 2ª et 3ª classes.

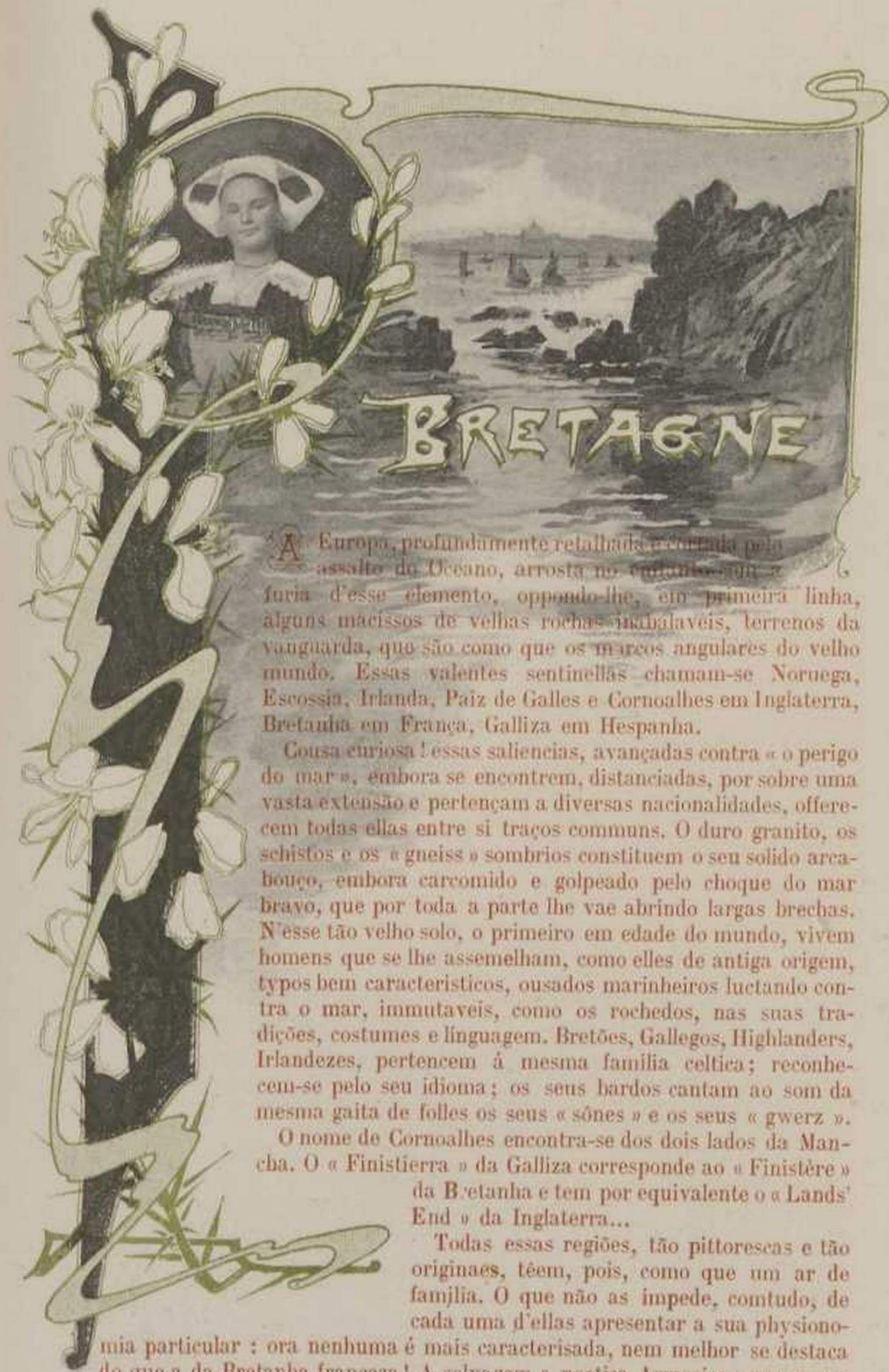
Bilhetes a preços reduzidos, vendidos do 1º de junho até 30 de setembro, podendo ser utilizados a partir das principaes estações, prazo de validade, 30 dias, comportando 3 itinerarios, que permittem visitar os sitios mais bellos e interessantes do Auvergne e do Limousin.

IV. — BANHOS DE MAR DA BRETANHA

Bilhetes individuaes, vendidos a partir de todas as estações, desde a vespera de Domingo de Ramos até 31 de outubro, prazo de validade, 33 dias, comportando uma redução de 40 % em 1ª classe, de 35 % em 2ª classe e de 30 % em 3ª classe, sobre o dobro do preço dos bilhetes simples.

Bilhetes de excursões ás praias da Bretanha, vendidos desde o 1º de maio até 31 de outubro, duração 30 dias; 1ª classe : 45 fr., 2ª classe : 36 fr.

Para mais amplos esclarecimentos, consultar o Livrete-Guia Official, enviado franco de porte contra a remessa de 0 fr. 60 á administração central do Caminho de ferro d'Orleans, 1, place Vallubert, Paris.



BRETAGNE

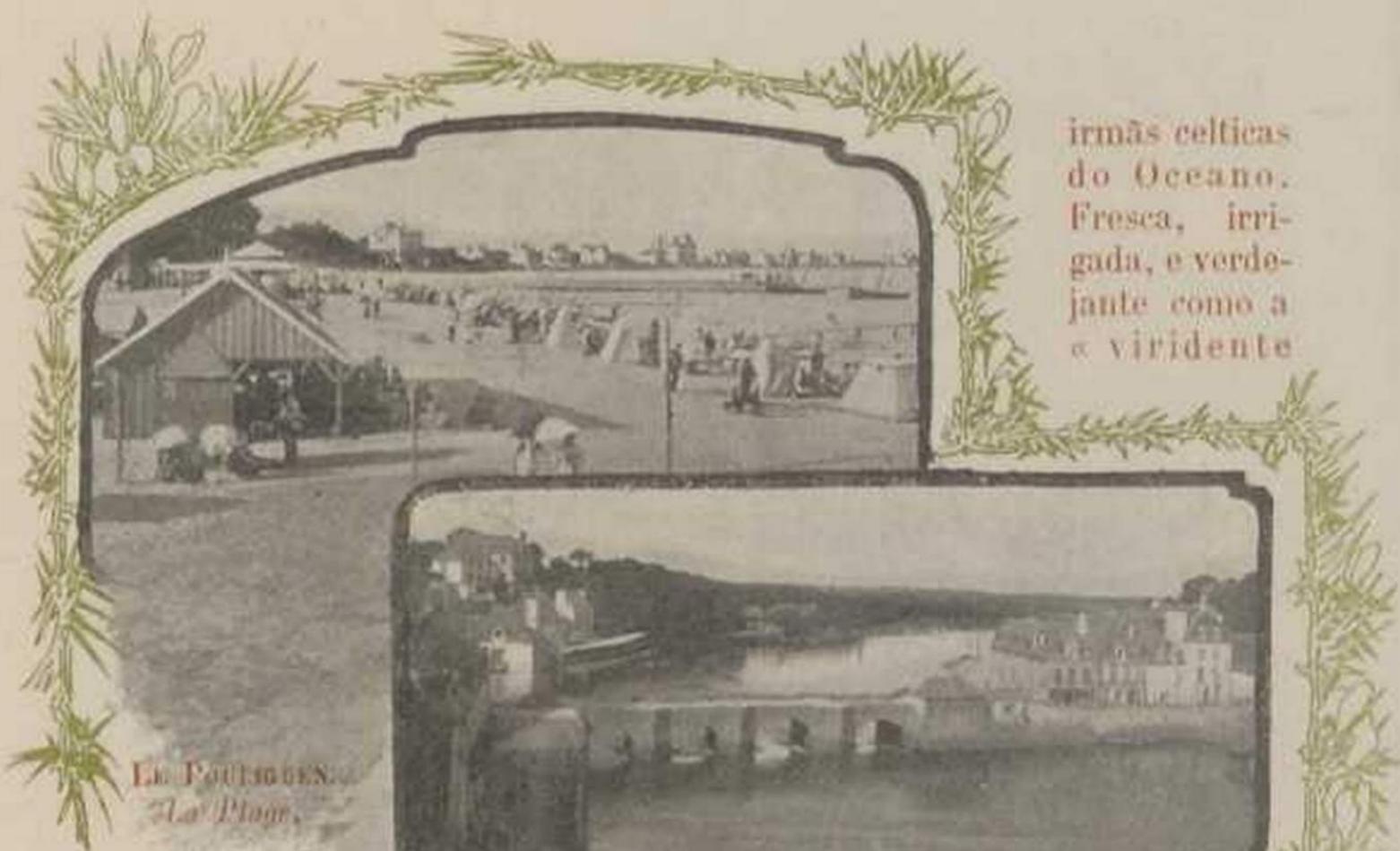
A Europa, profundamente retalhada e cortada pelo assalto do Oceano, arrosta no continente uma fúria d'esse elemento, oppondo-lhe, em primeira linha, alguns maciços de velhas rochas inabaláveis, terrenos da vanguarda, que são como que os marcos angulares do velho mundo. Essas valentes sentinellas chamam-se Noruega, Escocia, Irlanda, Paiz de Galles e Cornoalhes em Inglaterra, Bretanha em França, Galliza em Hespanha.

Cousa curiosa! essas saliencias, avançadas contra « o perigo do mar », embora se encontrem, distanciadas, por sobre uma vasta extensão e pertençam a diversas nacionalidades, offerecem todas ellas entre si traços communs. O duro granito, os schistos e os « gneiss » sombrios constituem o seu solido arcabouço, embora carcomido e golpeado pelo choque do mar bravo, que por toda a parte lhe vae abrindo largas brechas. N'esse tão velho solo, o primeiro em idade do mundo, vivem homens que se lhe assemelham, como elles de antiga origem, typos bem caracteristicos, ousados marinheiros luctando contra o mar, immutáveis, como os rochedos, nas suas tradições, costumes e linguagem. Bretões, Gallegos, Highlanders, Irlandezes, pertencem á mesma familia celtica; reconhecem-se pelo seu idioma; os seus bardos cantam ao som da mesma gaita de folles os seus « sones » e os seus « gwerz ».

O nome de Cornoalhes encontra-se dos dois lados da Mancha. O « Finisterra » da Galliza corresponde ao « Finistère » da Bretanha e tem por equivalente o « Lands' End » da Inglaterra...

Todas essas regiões, tão pittorescas e tão originaes, têm, pois, como que um ar de familia. O que não as impede, comtudo, de cada uma d'ellas apresentar a sua physionomia particular: ora nenhuma é mais caracterisada, nem melhor se destaca do que a da Bretanha franceza! A selvagem e poetica Armorica resume em um quadro particularmente colorido e captivante todas as bellezas das suas

irmãs celtas
do Oceano.
Fresca, irri-
gada, e verde-
jante como a
« viridente



LE FOUILLOUEN.
La Plage.

Erin », é toda ella bordada por phantasticos recortes, estuários profundos, « morbihans » (pequenos mares, que recordam os « fjords » da Noruega, os « firths » da Escóssia, e as « rias » da Galiza. Tem também a sua terrível aureola de recifes agudos, rasgando a onda verde, que os envolve n'uma alva gola de espuma, sempre movediça; ao largo desfilam-se, como as perolas de um collar, as ilhas e os archipelagos, farrapos arrancados pelo mar, ou antes derradeiros sobreviventes, no eterno combate, de praias vencidas e tragadas... Costa grandiosa! Costa graciosa também: suaves e claras, as praias arredondam-se por entre a desolação empolgante das rochas: a vaga enfurece-se contra a penedia, mas vem morrer na areia dourada. E a Bretanha conhece uma luz e um calor, que a natureza recusou ás terras mais septentrionaes. Uma onda tepida pelo influxo de correntes longinquoas aquece o rude solo bretão e traz-lhe um pouco da chama do Meio-dia: estranho contraste! Perto do junco marinho selvagem, desabrocham opulentas flores de sol, a romanzeira vermelha, a orgulhosa camelia; nos dias radiosos do estio, as linhas desenham-se com tanta nitidez sobre o horizonte, o mar é de um azul tão profundo, os rochedos são tão brilhantes e coloridos, que de bom grado nos julgaríamos nas praias luminosas do Mediterraneo.

E, n'esta paisagem tão pittorescamente accentuada, tudo tem caracter de confundivel, desde os typos, aqui e alli encontra-



ALBAY. — Le Port.



Alignments de Carnac.



PLEYBEN. — *Église et Calvaire.*

dos, o camponez no sulco da terra e o pescador na sua barca, até os pormenores do traço que dá uma feição distincta ás multidões que de varios pontos concorrem ás romarias ou « perdões » : é a touca, alva de neve, das mulheres, que varia até o infinito, quasi em cada freguezia da região, o avental bordado, o grande chale e as guarnições de veluto; é o colete bordado dos ho-

mens e o largo chapéu de fitas fluctuantes. As cousas não são menos typicas do que os individuos : os mysteriosos dolmens povoam o campo inculto, os menhirs erguem-se, agrupam-se em circulo, alinham-se ao longe como um exercito de soldados petrificados; os cruzeiros, singelos ou majestosos, surgem em todas as encreuzilhadas; egrejas e capellas, cercadas pelos seus velhos cemiterios, lançam á compita para o ceu os seus finos campanarios, abertos, bordados

como rendas preciosas, affirmando bem alto a fé secular de um povo mystico, de crencas ardentes e robustas; os caminhos cavados pelas intemperies serpenteiam occultos entre os altos taludes coroados de tojo; cada campo encerra-se, cioso, no seu cercado, e, pelo meio das terras quadriculadas pelas sebes, os casaes, as villas e as aldeias desdobram até o infinito as suas casas feitas de granito escuro — casas abrigando com paredes espessas o antigo lar familiar e o tradicional interior rustico, tão pittoresco pelos seus leitos fechados e as suas arcas esculpidas!

Tudo aqui se harmonisa, paizagens, população, costumes, arte, litteratura, em um conjuneto, que só a si proprio se assemelha, e que se resume e consubstancia n'uma só palavra : Bretanha!

As linhas do caminho de ferro d'Orleans servem toda a metade meridional da peninsula armoricana, desde o largo estuario do rio Loire, sulcado pelos bellos e elegantes vapores de Nantes a Saint-Nazaire, até a enseada de Brest.

Seria necessario um volume para descrever minuciosamente tudo quanto pode attrahir ou encantar o viajante ao longo d'este littoral banhado pelo Oceano.

Tracemos, ao menos, um rapido esboço.



PORT-MARIA.
Bateaux sardiniens.

Depois de Saint-Nazaire, caldeira de seus estaleirinhos Transmos explorar te a península Este pequeniterra deve o unico ás maque o cobrem, boleiro de xadrez seintillante, onde as pyramides conicas do sal se perfilam e alinham como tendas innumeraveis de um acampamento.



BELLE-ISLE. — *Le Fort.*

uma visita a á sua vasta Penhoët, aos ros da Comatlantica, irreprimeiramen- guerandeza. no retalho de seu aspecto rinhas de sal immenso ta-

Na orla de um planalto, dominando esta zona singular, uma curiosa cidadezinha da Edade-Média, Guérande, dorme ainda cingida pelo seu admiravel cinto de muralhas do seculo XV.

Emquanto á beira-mar se estende como que uma corôa de estações balneares, cada vez mais prósperas e florescentes, entre as penedias selvagens da ponta de Chemoulin e da Grande-Côte rasga-se em arco de circulo uma praia maravilhosa com dez kilometros de extensão, a areia fina sublinhando ali a eterna verdura dos pinheiros que cobrem de sombras as extensas dunas. Sobre esta bahia suave e tepida mesmo no inverno, encontra-se escalonadas Sainte-Marguerite, Pornichet, a Baule, « o Arcachon da Bretanha », com as suas

lindas casas de campo semeadas por entre os pinhaes, o Pouliguen e o seu bonito portozinho de mar. Mais ao longe, o Bourg-de-Batz é celebre pela sua população tão original de valladores, « paludiers » ou trabalhadores dos pantanos salgados, e o Croisic alinha-se sobre os caés de um animado porto de pesca, á entrada da bella bacia do Trait.

Quereis ver, agora, o mais gracioso, o mais phantastico amontoado de terrenos verdejantes, de aguas luminosas, de dourados areaes? Ahí tendes o Morbihan, o encantador pequenino mar interior da Bretanha, de margens tão recortadas, que pode ser e tem sido

comparado á folha rendilhada do acer, semeado de tantas ilbas e ilhotas, eguaes em numero, segundo diz o dictado, aos dias que tem o anno.

Esse pequeno mar faz penetrar ao longe, no coração da península, as suas angras e estuários : pelos dois maiores, os navios podem subir até Vannes, vetusta cidade episcopal ainda cingida de muralhas, até Auray, que rivalisa com a sua vizinha em poesia e archaismo.

Para chegar a Vannes e Auray, o caminho de ferro corre bastante longe do littoral, pelo interior das terras. Mas se o mar fica fóra de vista, quantos sitios pittorescos e interessantes, no entretanto, se contemplam! Aqui Redon, sobre o rio Vilaine, que passa, mais abaixo, sob vertiginosa ponte suspensa, a ponte pensil da Roche-Bernard; allí uma torre romantica, a Torre d'Elven,



DISAN.
Perce de Korrigans.



ELVEN.
Château de Largoët.

immortalizada por Octavio Feuillet no *Romance de um rapaz pobre*; mais além Ploërmel, cujo nome é celebre tambem, graças a uma opera de Meyerbeer; e ao longe ainda a Lande ou charneca de Mi-voie, onde se feriu o famoso combate dos Trinta (4350), e depois d'ella o admiravel castello de Josselin, espelhando-se nas aguas do Oust.

Perto d'Auray, o Campo dos Martyres e a Capella expiatoria da Chartreuse evocam o sangrento desenlace do drama de Quiberon, o mais sombrio episodio das guerras da Revolução, na Bretanha. Logo ao lado, ergue-se a sumptuosa basilica de Sant'Anna d'Auray, termo da grande e famosa romaria bretã.

O Morbihan entra no Oceano, em frente de Port-Navalo, por uma estreita garganta, apertada entre as peninsulas de Rhuis e Locmariaquer. A terra de Rhuis, « pequena Provence » do Norte pela docura do seu clima, serve de base ás grandiosas ruinas do castello de Sucinio, ao convento de Saint-Gildas-de-Rhuis, governado no seculo XII por Abélard, á peque-



nina cidade de Sarzeau e á *Pointe du Raz*, aldeia d'Arzon. Do outro lado do canal, Locmariaquer abre, com a sua « Maza dos Negociantes » e o seu « Moen-er-H'roock », a prodigiosa serie de monumentos megalithicos, dolmens, menhirs, cromlechs, alinhamentos, que se prolonga sem interrupção atravez das charnecas de Carnac, de Ploubarnel, d'Erveden, e até a península de Quiberon... E' aqui a terra celtica por excellencia!

Quiberon, antiga ilha granitica ligada ao continente por um delgado cordão de areia, é um dos mais curiosos accidentes da costa bretã; a par d'essas asperas dentaduras dos seus rochedos, a ilha offerece o macio tapete das suas praias, e, do seu pequenino porto, vapores confortaveis levam os viajantes em uma hora á Belle-Ile, a perola do Oceano, offerecendo o grandioso espectáculo das suas altas ribas de schisto, minadas, bordadas, esburacadas pelo mar bravo.

Tão bella e menos conhecida é a ilha de Groix, que defronta com Lorient, grande porto de guerra, situado á entrada de uma enseada magnifica, a que serve de sentinella a pequena cidadella de Port-Louis, e em outro ponto a capella de Larmor; ao fundo desembocam por bellos estuarios o valle do

Scorff e o do Blavet, onde Hennebont se estadeia tão gentilmente por cima do seu pequenino porto, com a sua velha cidade fortificada e a sua igreja de Nossa Senhora do Paraíso. Mais ao longe, entreabrem-se, ainda no meio da « Arcadia da Baixa-Bretanha », poeticos e viridentes valles: o de Quimperlé, que vae findar em frente da praia do Pouldu, o de Pont-Aven, a idyllica « cidade dos moleiros », que se tornou uma celebre estação de recreio de artistas. E' tambem a verdura exuberante, que se estende até vir banhar-se no mar, que faz o encanto e o realce da bahia da Forêt (praias de Beg-Meil e de Concarneau), do estuario do Odet (praia de Bénodet), do pequeno « mor-bihan » de Pont-l'Abbé (praia de Loctudy). O Odet é um verdadeiro fjord, no fundo do qual Quimper dardeja as duas flechas rendilhadas da sumptuosa cathedral de Saint-Corentin.

Quimper é a capital do Finisterra: eis-nos, portanto, no « Cabo do Mundo », n'essa extremidade do continente onde a terra d'Armor estende em pedagos fragmentados os seus promontorios róticos e grandiosos: a ponta de Penmarc'h, o esporão acerado do Raz, o Cabo da Cabra, o Toulinguet de gigantescas ribas....

Entre esses promontorios terriveis, entre a poeira de escolhos dispersos pelo mar, navegam, não obstante, noite e dia, os barcos da innumeravel flotilha dos pescadores de sardinhas. As idas e vindas das suas barcas de vermelhas velas são a vida e o encanto das pequeninas angras e dos portos da costa: Concarneau, Guilvinec, Saint-Guénolé, Audierne, Douarnenez, Morgat, Camaret. Por isso, todos esses ninhos de arrojados marinheiros se metamorphoseiam, ao chegar o verão, em estações balneares. Douarnenez encanta os banhistas pelo admiravel panorama da sua bahia arredondada, sobrepujada pelo perfil do Méné-Hom, o ultimo cume das Montanhas-Negras. Morgat, sobretudo, offerece-lhes, no extremo da bravía peninsula de Crozon, uma soberba praia, emmoldurada pelas suas ribas esburacadas, crivadas de grutas de maravilhoso colorido. Emfim, entre a peninsula de Crozon e o cabo Saint-Mathieu, extremo promontorio da Bretanha, uma estreita « garganta » dá accesso á enseada de Brest, um dos mais bellos fjords bretões, onde domina, soberbo, o maior porto de guerra francez do Oceano.



CONCARNEAU. — Ville close



TOURAINNE

O maior rio francez, o Loire, atravessa no seu curso médio uma região privilegiada, em todos os tempos celebrada pela fertilidade da sua terra e pela doçura do seu clima, pela graça harmoniosa das suas paizagens e pelo esplendor dos seus monumentos... E' a Touraine, da qual um antigo geographo dizia ha já tres seculos : « Eis aqui a mais deliciosa e a mais agradável provincia do reino : chamam-na o Jardim da França »...

Nas margens do Loire nasceram os primeiros poetas francezes que sentiram a natureza, e foi essa mesma natureza que cantaram Ronsard e Joachim du Bellay, Remi Belleau e Racan. Serão talvez esses poetas suspeitos de parcialidade para com o seu paiz natal? Pois ouvi então o Tasso : este vin o dia sob o bello ceu da Italia, e, não obstante, exalta as margens do Loire, « terra de volupia, de alegria e de delicias ».

O bom La Fontaine, nas suas cartas de viagem, extasia-se deante da Touraine, da qual « não poderia dizer bastantes maravilhas », e a respeito das suas collinas diz « as mais agradavelmente vestidas que no mundo existem ». Mais perto de nós, Alfredo de Vigny consagra-lhe paginas delicadas, e Balzac, o grande romancista, descreve-a amorosamente... Não foi elle que, n'um arroubo de lyrismo, exclamou :

— « Não me perguntem porque

amo a Touraine; não a amo como se ama o berço natal, nem como se ama um oasis no deserto... amo-a como o artista ama a Arte! »?

Assim, as margens do Loire têm inspirado, atravez dos seculos, um con-

certo unanime de louvores e de admiração. E, no entanto, essa região não offerece nem o espectáculo da infinidade do Oceano, nem o da sublimidade dos Alpes... D'onde provem, pois, a predilecção que os homens têm por ella?

Em primeiro lugar, o rio, sem igual entre os demais, alternativamente o mais grandioso e o mais pobre dos rios, terrível nas suas cheias, a maior parte das vezes tranquillo e bonacheirão, tal como um braço de mar quando a maré vasa : dir-se-hia prata fundida o esplendor da sua tenue

Château de Chambord.



corrente, serpenteando por entre o fino ouro das areias e o verde ondante dos salgueiros. Todo o céu se reflecte n'essas límpidas toallhas, sem profundidade, purpureadas ao por do sol, e de cujo esplendor e majestade (segundo confessa André Theuriet) nada absolutamente pode dar ideia.

As aguas d'esse bello rio desenrolam-se n'uma larga esteira luminosa, no seio de um valle immenso e fecundo. Na ampla paisagem de verdura, os choupos aprumam-se esbeltos e flexiveis, e são como que uma grande lyra onde o vento geme e canta. « Aldeias brancas e tafues vêem-se alli a cada passo semeadas, toucadas de « fina ardósia », enfeitadas gentilmente com verdes latadas, que se contorcem nas fachadas das habitações. Lindas estradas



*Château de Blois.
Aile Louis XII.*

sua bella carne, branca de cré, escarpada em ribas, crivada de cavidades. Essa excellente pedra, branda, deslumbrante, é por excellencia, na verdade, aquella de que falla Boileau, « que cede e se corta facilmente », e onde « cada qual sabe cavar por sua propria mão a morada de que precisa. » Eis os labirintos de galerias inextricaveis, d'onde sahiram cidades, aldeias e castellos, as profundas adegas onde envelhecem os vinhos das collinas; eis, mais atraz, a quinta, a herdade, com os seus an-plena rocha, e muitas vezes vendo debaixo da terra, trahido apenas pela chaminé da lareira, que fumega lá no alto entre os verdes pampanos altaneiros.

Sim, a Touraine é bella! São attributos seus a graça, a garridice, a doçura dos homens e das cousas, um ar de abastança e de alegria, que encanta os olhos e os corações! Ao lado das regiões sublimes, asperas ou simplesmente mais accidentadas, a Touraine fizará sendo sempre o paiz *encantador* por excellencia, um quadro harmonioso, classico e bem composto, onde parecem fundir-se todos as qualidades do temperamento e da paizagem francezes.

E esse quadro apresenta-se com a dupla e imperecível aureola que lhe dão a Historia e a Arte. O Loire e tantos outros formosos rios seus vassallos, Loir, Cher, Indre, Vienne, — não se limitam a regar valles deliciosos. Todas essas aguas limpidas reflectem tambem um imponente cortejo de cidades, jus-

arenosas, sem lama e sem poeira, são como que as alamedas de um parque e de um pomar sem fim, pomar que a primeira primavera cobre de uma neve rosada... E lá ao fundo do horizonte claro perfila-se uma collina atapetada de vinhedos. Não é muito alta essa collina, é verdade; tem, comtudo, os seus accidentes imprevistos e pittorescos: mostra ao vivo a



*Château de Blois.
Aile François Ier.*

nexos cavados em o homem mesmo vi- como um troglodyta,

tamente orgulhosas do seu passado e das suas riquezas artisticas; reflectem, sobretudo, uma incomparavel galeria de castellos, que farão para todo o sempre a gloria da Touraine... castellos onde se pode estudar, como em maravilhoso museu ao ar livre, toda a evoluçao artistica da Edade-Média à Renascença, desde a formidavel armadura de pedra, feudal, até a exuberante florescencia esculptural do seculo XVI, que veio ornamentar as margens do Loire com as suas obras primas mais completas, castellos reaes onde se representaram as scenas principaes da historia de França, de Carlos VII a Henrique IV, deco

Château de Chenonceaux.



rações magnificas no meio das quaes se agitou a cõrte brilhante e tragica dos Valois!

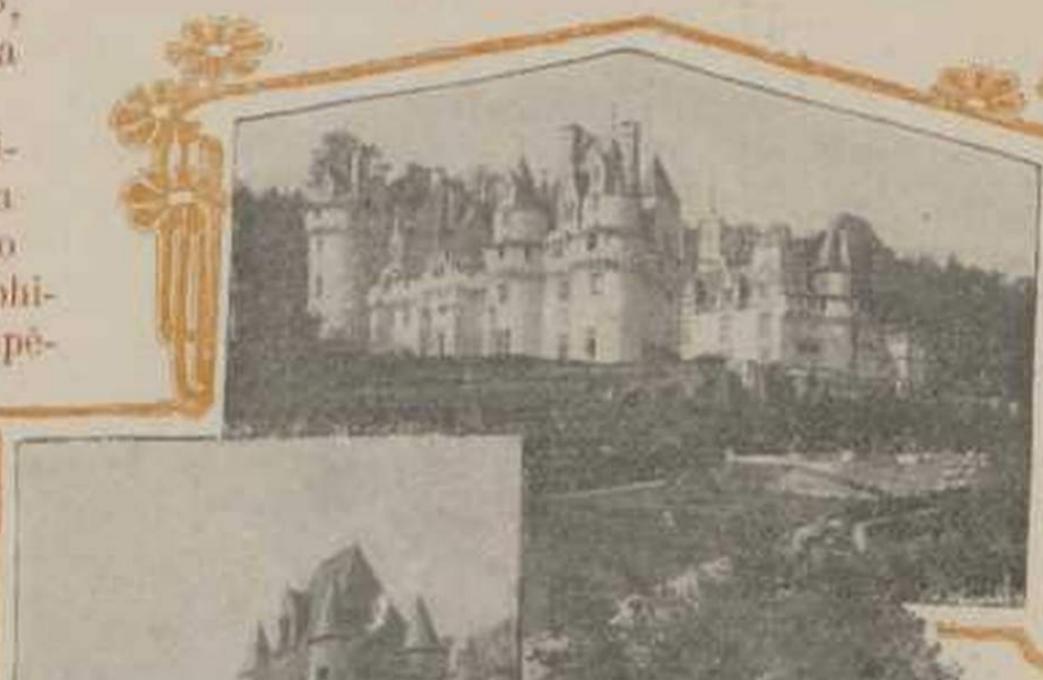
A menos de 2 horas de Paris, o caminho de ferro d'Orleans attinge o valle do Loire em Orleans, nobre e grande cidade historica, ainda cheia da recordação de Joanna d'Arc, que a libertou a 8 de maio de 1429. Os orleanezes erigiram estatuas à « boa Lorena », consagraram-lhe um museu, e todos os annos, na sua admiravel cathedral e em toda a sua cidade festivamente embandeirada, celebram ainda esse anniversario do 8 de maio com uma festa tradicional, a um tempo religiosa e militar, uma das mais bellas que se podem ver em França.

Perto d'Orleans, em Olivet, visita-se as famosas nascentes do Loiret; depois, descendo o curso do Loire, encontra-se curiosas cidadeditas antigas, Meung,

Cléry, Beaugency. A basilica flamejante de Notre-Dame-de-Cléry encerra o túmulo de Luiz XI, seu fundador.

Eis agora Blois, « essa escadaria de ruas, que o Loire jamais inunda no tempo das suas cheias », como disse outr'ora Victor Hugo.

É certamente a cidade mais pittoresca que se espelha no grande rio, com o amphitheatro das suas empênas, com as suas velhas casas esculpturadas, com as suas igrejas... Acima de tudo isto, porém, triumphava a magnificência do seu palacio real acastel-



Château d'Ussé.



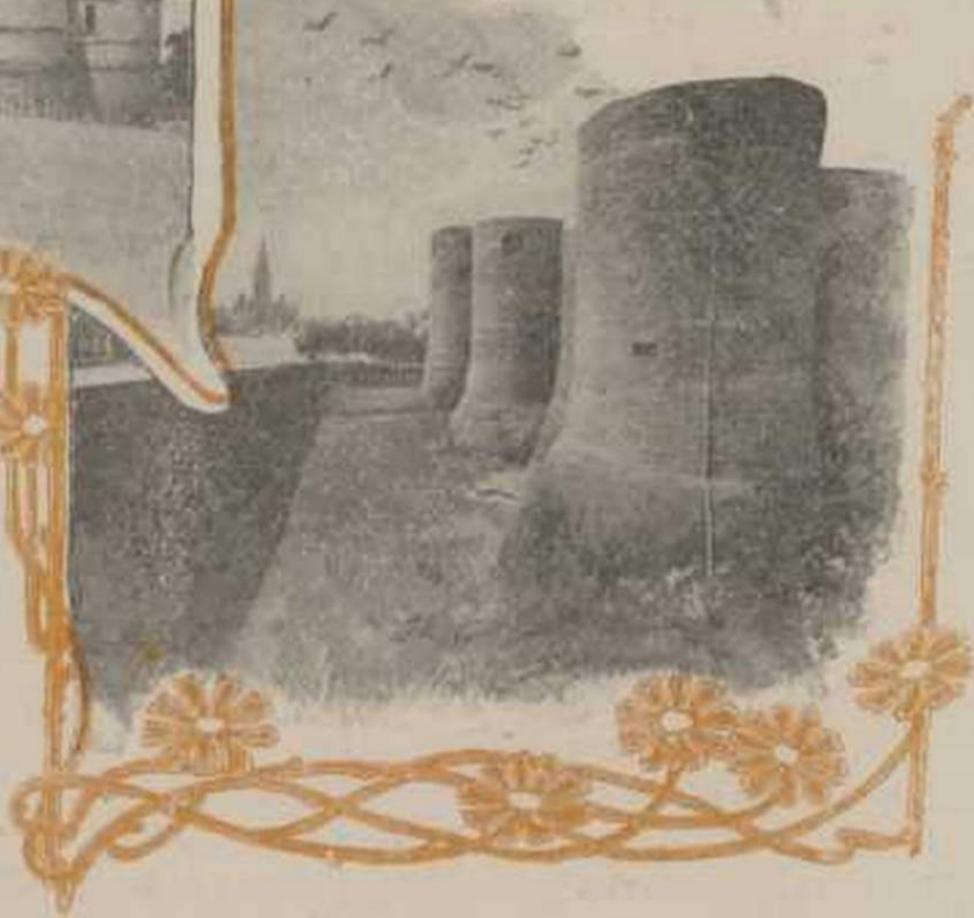
Loches.

lado, ao qual quatro seculos trouxeram successivamente o melhor da sua arte, passando do gothico à sobria elegancia do estylo Luiz XIII, em seguida, ao maravilhoso desafogo, à expansão do estylo



Château de Chaumont.

Francisco I^o para acabar na fria e solenne grandeza do estylo classico de Mansart... E quantos acontecimentos a Historia não inscreveu n'esta grande pagina de pedra : o nascimento de Luiz XII, a morte de Anna de Bretanha e de Catharina de



Château d'Angers.

Médicis, os famosos Estados-Geraes de 1576 e de 1588, o assassinio do duque de Guise, a evasão de Maria de Médicis.

Blois inaugura a serie dos grandes castellos do Loire, que não se interromperá mais. A algumas leguas, no meio dos profundos bosques, espessos, cujo conjuncto forma a floresta de Boulogne, vêmos o Castello de Chambord, maravilha da Renascença; e depois a «nobre morada» de Cheverny, e o encantador castello de Beauregard. Depois ainda, seguindo o curso do Loire, eis que surge acima do rio o imponente vulto feudal de Chaumont. Mais ao longe, sobranceiro a uma louçã cidade, alva de neve, o castello real d'Ambo se evoca a infancia e o fim tragico de Carlos VIII, Leonardo de Vinci morrendo nos braços de Francisco I., as cabeças sangrentas dos conjurados calvinistas espetadas na varanda de ferro forjado... E chegámos a Tours, cidade da elegancia e da boa linguagem, dominada pela grande nave gothica da cathedral de Saint-Gatien, e pelas torres da antiga basilica de Saint-Martin.

Tours é um quartel-general para o excursionista; não pode escolher outro mais agradável. D'alli, se sobe pelo bello valle do Cher, poderá admirar o celebre castello de Chenonceaux e a encantadora extravagancia que o ergueu no

Château d'Azay-le-Rideau.



proprio leito do rio, como uma flor maravilhosa de pedra, emergindo do seio das aguas. Mais onge, verá Montrichard e a sua torre fortificada, o castello de Saint-Aignan, Selles-sur-Cher e Valençay, sump- tuosa residencia dos Talleyrand- Périgord, castello real tambem, pois que serviu de abrigo ao exilio do rei Fernando VII de Hespanha. No valle do Indre, como n'um verde escritorio, vêem-se escalo- nados o castello d'Azay-le-Rideau, delicada obra prima da Renascença, as ruinas imponentes de Montbazou, Loches sobretudo, inestimavel thesouro monumental, com as suas portas, os seus palacios da Renascença, a sua estranha collegiada Saint-Ours, e o seu immenso castello, cujo torreão formidavel contrasta com a encanta- dora habitação real de Carlos VII e de Luiz XII. No valle do Vienne, Chinon, patria de Rabelais, corôa-se ainda com as soberbas ruinas dos seus tres castellos, dos quaes a grande Habi- tação Real viu a primeira entrevista de Joanna d'Arc com Carlos VII.

Emfim, ao norte de Tours, o valle do Loir offerece uma encantadora reduc- ção do grande valle do Loire. Alli se encontra : Châteaudun, erguendo o seu castello gigantesco a pique por cima do rio; Fréteval e o seu torreão arrui- nado; Vendôme, pittoresca « pequenina Veneza », toda sulcada de canaes, dominados pelas soberbas ruinas de um velho castello ducal, e pela admiravel igreja abbacial da Trinité. Depois, é Rochambeau, berço do illustre marechal que luctou pela independencia americana; Lavardin e as suas ruinas roman- ticas; a habitação de La Poissonnière, onde nasceu Ronsard, Le Lude e o seu grande castello da Renascença, La Flèche e o seu Prytanéo militar fundado por Henrique IV.

Depois de todas estas caminhadas em zig-zags, se tomâmos de novo por guia a corrente majestosa do Loire, desceremos com ella para o oceano, sem que o interesse da viagem affrouxe um só instante. A'sahida mesmo de Tours, encontrâmos os ultimos grandes castellos do Loire, e não os menos bellos tambem : Luynes, Villandry, Langeais, Ussé, Saumur, encantadora cidade, tão animada pelo ruidoso piaffar dos cavallos da sua escola de cavalla- ria, e pelo fragor delicioso dos seus vinhos espumantes, annuncia-se, por seu turno, pela massa imponente do castello e pelos campanarios das egrejas.



Château de Durtal.

Eis-nos agora na risonha terra do Anjou, cujo seio rasgam perto d'aqui as curiosas pedreiras de ardosias de Trélazé. Angers, a velha capital da provincia, tornou-se elegante cidade moderna, sem nada perder dos seus antigos e preciosos monumentos, entre outros, a cathedral de Saint-Maurice e o castello, tórva fortaleza da Edade-Média, sempre de pé á beira do Maine, que atravessa Angers, antes de ir desapparecer no Loire.

Emfim Nantes, um dos nossos grandes portos maritimos, mostra-nos o Loire com aspecto completamente novo, todo apinhado de navios, e abre-nos de par em par as portas da Bretanha.



*Château d'Amboise,
la Chapelle.*



AUVERGNE

As duras rochas antigas, assim como constituem, na Bretanha, o marco angular da França, assim também surgem de novo no próprio coração do país, como que para lhe formarem o núcleo sólido e a chave da abobada. Entre as planícies suaves e férteis do Rhodano, do Loire e do Garonne, os granitos e os gneiss erguem-se em elevado planalto, rude e feroz, servindo de pedestal a montanhas poderosamente modeladas.

Esse maciço central da França é um dos mais curiosos do mundo para o excursionista e para o geólogo. Em parte alguma se eleva, é certo, até as regiões sobrehumanas das neves eternas. Um pesado manto branco sobrecarrega, é verdade, durante longos mezes, as suas robustas espaduas, mas esse manto não resiste ao calido sol do estio, e, deixando nus os rochedos altivos, dando lugar ao verde delicioso das pastagens e das florestas, chora por longo tempo as suas lágrimas de crystal... despenha-se por toda a parte com o formidável ruído de torrentes alterosas e de cascatas fervendo em espuma. Por isso se tem

dito do maciço central, que elle é o « castello d'agua » da França: as aguas escorrem abundantes e puras d'esses montes cheios de ravinas, e do sopé d'esses colossos fogem rios soberbos, que se diri-

gem para todos os pontos do horizonte; mas essas torrentes ruidosas não podem attingir a planície livre senão burilando no planalto profundos e tortuosos corredores; antes de conhecerem a doçura dos largos valles,

precisam contorcer-se e quebrar-se no fundo das gargantas selvagens.

O que faz o caracter poderoso e original, o interesse excepcional e unico dos montes do Auvergne, são as convulsões vulcánicas que outr'ora os revolve-ram. Todo esse poderoso macisso flammejou, ergueu-se e contorceu-se n'uma tempestade de fogo, em vomitos de escorias e de lavas ardentes; depois, immobilizou-se por longos seculos, guardando para sempre os estigmas do seu passado dramático. Gigantescos vulcões extintos, arruinados, desdentados pelo tempo, corroidos pelas aguas, crateras boquiabertas, torrentes de lava esfriada, hoje vestidas com o fresco toirão das pastagens, sombrias « cheires » de escorias e de cinzas torturadas pelo fogo, columnatas basálticas, « órgãos » de tubos pris-

Le Mont Dore et le Pic du Capucin.



Les Roches Taillières et Sandaolre.

máticos, « calçadas dos gigantes », « dykes » extranhos, surgindo em relevos imprevistos, como grandes menhirs negros, como verrugas de um solo atormentado por uma ebulição interior... Eis os traços que dão ao Auvergne a sua physionomia

extranhamente bella, e que nenhuma outra região pode reivindicar.

Aggredimentando aos aspectos tão particulares das paizagens vulcánicas, as bellezas habituaes da montanha, o ar vivificante e os grandes panoramas dos cumes alcantilados, — que não são aqui « devoradores de homens », e não desalentam nem sequer os tímidos, — imaginem os relvedos claros das altas pastagens, onde vibram em notas argentinas as campainhas dos rebanhos, as florestas profundas vestindo as encostas, o canto molhado das cascatas e das torrentes, as ravinas, os soberbos valles, os desfiladeiros selvagens, os lagos espelhando o ceu sobre os planaltos, e emoldurados nos montes ou

nas velhas crateras... Imaginem ainda uma raça de montanhezes um pouco rude e grosseira, mas robusta, boa e trabalhadora com os seus costumes e os seus modos de trajar, as suas festas e as suas alegres danças serranas, as « boureées », compassadas pelo agudo som da gaita de folles; vejam esses pacíficos habitantes, guiando os seus antigos carros

de bois, que vão arrastando os grossos troncos abatidos para as serrações que rompem nos valles; ou então subindo com os seus rebanhos para estivar na montanha e fabricando os seus queijos nas rusticas choças de colmo.

A este quadro largamente esboçado, acrescentem agora o irromper, n'essas agras penedias, de mil nascentes benéficas e saltares, onde podem remediar-se e achar allivio todas as miserias humanas, e digam-nos se o Auvergne não merece que excursionistas e doentes alli vão á porfia, em grupos numerosos!

LE LIORAN. — Hôtel.



Os montes doprehendem, so-socaleo comunumtral, tres macisque conservam, d'elles, a sua nalidade : são os os montes Dore

O caminho de conduz aos dois sando por Bourpital do Berry, sua grandiosa ca: depois, revalle do Cher,

montante de Montluçon uma aspera e rude garganta, emmoldurada nos primeiros relevos do planalto central. Perto de Montluçon, grande cidade industrial, encontra-se uma estação thermal, já celebre no tempo dos romanos : — Néris.

Chegando ao planalto granítico, bem depressa galgamos o valle do Tardes por sobre um vertiginoso viaducto, e deixamos ao fundo de um valle a linda estação d'Evauz-les-Bains, centro da agreste Combrailles. Em frente d'Eygurande, eis que se perfila deante de nós, a toda a altura do ceu, um admiravel vulto pyramidal : é o macisso dos montes Dore, que não é no seu conjuncto senão um immenso vulcão em ruínas. Alli culmina, a 1.886 metros, o Pico de Sancy, dominador de toda a França central; a seus pés nasce o Dordogne, que virá a ser o enorme rio girondino; enquanto não toma essas proporções, é uma selvagem torrente n'um circo grandioso, emmoldurada pelos mais altos cimos dos Dore. O seu alto valle encerra duas das mais celebres estações thermaes do Auvergne : a Bourboule, de aguas tão ricas em arsenico e tão poderosamente reconstituintes; o monte Dore, magnifico para todas as doenças das vias respiratorias. Os banhistas, que se reúnem alli em camadas numerosas, não poderiam mesmo em uma só temporada esgotar todas as bellezas do macisso que os rodeia : as cascatas do Plat-à-Barbe, da Vernière, da Serpent, da Queureilh, etc... os lagos poeticos e extranhos, taes como os de Guéry, de Servières, de Chauvet, de Montcineyre, da Godivelle, o lago Chambon, brilhante como um espelho entre o ninho de aguia feudal de Murols e Saint-Nectaire, sobretudo o lago Pavin, de forma redonda, na bocca insondavel de uma cratera... Encontram-se ainda gargantas esplendidas como as de Avèse, a garganta do Inferno, o valle de Chaudefour... enormes « dykes » vulcanicos, como a rocha Veudeix, a rocha Sanadoire e a rocha Tuillière... e tantas outras ainda!...

Enquanto um ramal penetra no coração dos Dore até a Bourboule e o monte Dore, uma outra linha dirige-se a leste para Clermont-Ferrand, con-



ROCAMADOUR.

Auvergne combre o grande do planalto cen-sos distinctos em cada um poderosa perso-montes Dôme, e o Cantal.

ferro d'Orleans primeiros, pas- ges, a antiga ca- dominada pela cathedral gothi- montando o que se torna a

tornando por grandes circuitos toda a cadeia dos Dôme ou cadeia dos Puys : não se vê agora aqui apenas um unico e grande vulcão, mas sim, n'uma extensão de 30 kilometros, pelo menos, uma espantosa cadeia de mais de sessenta pequenos vulcões, perfeitamente reconhecíveis pela sua fôrma de cone truncado, pela bocca circular das suas crateras e pelas torrentes da lava que vomitaram em torno de si; o altivo castello de Pontgibaud ergue-se por cima do Sioule n'uma das famosas « cheires » caracteristicamente negras. O cimo dominante da cadeia é o famoso Pay-de-Dôme, cuja volumosa

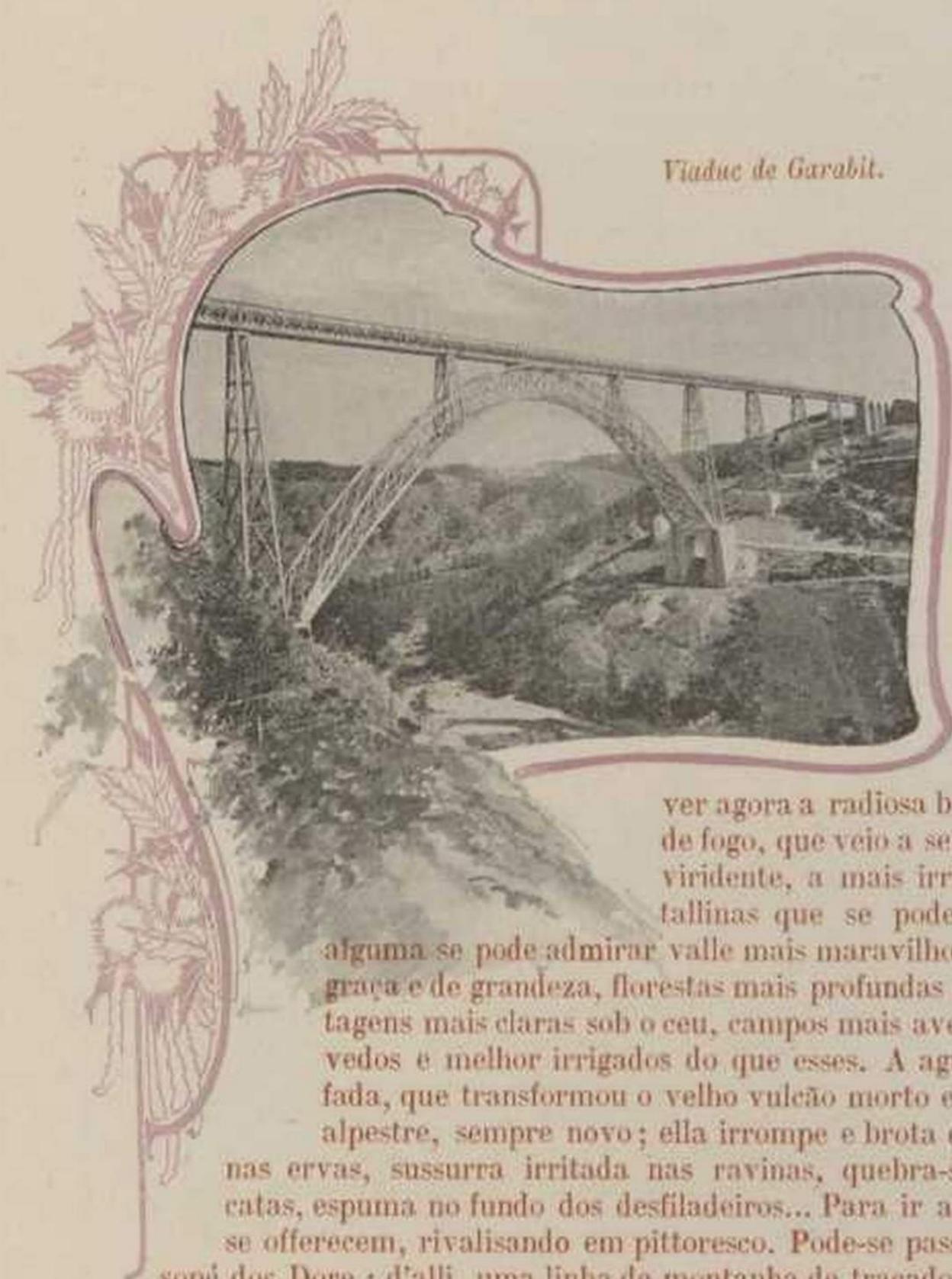
*La Route
du
Sancy.*



cabeça redonda sustenta um observatorio moderno e as ruínas do templo de Mercurio; é um cimo modesto, se nos lembrarmos de que a sua altura não excede 1.468 metros; nem por isso, no entanto, deixa de dominar o mais phantastico panorama de vulcões extinctos que existe no mundo. Ao nascente domina ao longe a fertil Limagne, fechada pelos montes do Forez e a seus pés encontra-se Clermont-Ferrand, a capital do Auvergne, e a celebre estação thermal de Royat vê-se semi-oculta no seu valle.

Resta-nos ver o terceiro macisso e o mais bello : o Cantal. Este é ainda, no seu conjunto, um unico e colossal vulcão, como os montes Dore, mas mais imponente ainda; mesmo n'uma pequena carta geographica, elle salta aos olhos pela assombrosa regularidade da sua estrutura. Cone gigantesco de rochas eruptivas sahido das entranhas da terra, ergue-se isolado e soberbo sobre uma enorme base de 130 kilometros de contorno ! Os mais altos cimos, o Plomb do Cantal

Viaduc de Garabit.



(4.858 metros), a soberba pyramide do Puy-Mary (4.787 metros), o pico agudo do Puy-Griou, etc., aggrupam-se no centro do macisso, enfileirados em torno da antiga cratera, e, á volta dos flancos do vulcão irradiam profundos valles que os recortam, convergindo as arestas. Como descre-

ver agora a radiosa belleza d'esta montanha de fogo, que veio a ser a mais fresca, a mais viridente, a mais irrigada de aguas crystallinas que se pode imaginar? Em parte

alguma se pode admirar valle mais maravilhoso ao mesmo tempo de graça e de grandeza, florestas mais profundas e mais solennes, pastagens mais claras sob o ceu, campos mais avelludados nos seus relevos e melhor irrigados do que esses. A agua viva e limpida é a fada, que transformou o velho vulcão morto em um delicioso jardim alpestre, sempre novo; ella irrompe e brota de toda a porte, canta

nas ervas, sussurra irritada nas ravinas, quebra-se, desfaz-se em cascatas, espuma no fundo dos desfiladeiros... Para ir ao Cantal duas estradas se offerecem, rivalisando em pittoresco. Pode-se passar por Eygurande no sopé dos Dore : d'alli, uma linha de montanha de traçado audacioso corre a par do Dordogne, deante de Bort, coroado pelos mais bellos « orgãos » basalticos do Auvergne; depois, de valles em valles, sobe sobre o flanco do Cantal, chega a Mauriac por uma rampa assombrosa, e passa perto de Salers, empolgante cidadezinha da Edade-Média, suspensa a 250 metros acima do valle de Maronne.

Se queremos tomar a grande linha de Toulouse, a chegada ao Cantal não é menos bella. Depois de haver atravessado o Limousin, os seus valles agrestes e os seus pequenos montes cobertos de castanheiros, o viajante deixa o comboyo de Toulouse em Saint-Denis-près-Martel, para chegar a Aurillac por uma linha phantastica, que se contorce no fundo dos maravilhosos desfiladeiros do Cère; disputando o logar ás torrentes, entre gigantescos escarpamentos de rocha, a linha ferrea atravessa successivamente vinte e seis tunneis! Os dois itinerarios reúnem-se em Aurillac, para penetrarem resolutamente no coração do macisso cantaliano : a enorme locomotiva de montanha, elevando-se no alto valle do Cère, chega offegante a 1.452 metros de altitude, entra no grande tunnel do Lioran, depois desce para a vertente opposta, pelo admiravel valle e gargantas do Alagnon. Esta travessia do Cantal é uma das maravilhas dos caminhos de ferro francezes! Sobre o percurso vêem-se escalonados os tres grandes centros de excursões do macisso. No valle do Cère, paizagem de idyllio na pittoresca moldura das montanhas, a estação thermal de Vic-sur-Cère é o grande ponto de reunião,



SALERS.
Villes usées.

— o rendez-vous des touristes, sobretudo depois que a Companhia de Orleans alli construiu um grande hotel, que e' modelo do genero. E' a dois passos de Vic que o Gère transpõe o famoso desfiladeiro do Pas-de-la-Cère. No ponto culminante da travessia e ao sahir dos dois tunneis sobrepostos que atravessam a montanha — um para o caminho de ferro,

outro para a estrada ordinaria, — a estação do Lioran occupa, a 1.200 metros de altitude, um sitio alpestre, no meio de admiraveis florestas de pinheiros; um excellente hotel da Companhia de Orleans alli serve ao mesmo tempo de estancia de altitude e de ponto de partida para se transpôr os cumes do macisso. Emfim, a pequena cidade de Murat, ponto summamente pittoresco do valle do Alagnon; d'alli, vae-se visitar Saint-Flour e o famoso viaducto de Garabit, fio de aranha lançado a 125 metros acima do desfiladeiro da Truyère... Não podemos deixar o Auvergne sem recommendar aos nossos leitores uma ultima excursão: aproveitem a sua passagem em Saint-Denis-près-Martel para transpor em caminho de ferro a celebre rampa do circo de Montvalent, banhado pelo Dordogne, e parem na estação de Rocamadour; esta estação isolada no meio de um « Causse », ou planalto calcareo, pedregoso e deserto, acha-se, no entanto, rodeada de verdadeiras maravilhas: taes são as surpresas habituaes d'estes extranhos planaltos calcareos.

Ao fundo de uma garganta profunda cavada como se fôra a podão no meio do planalto calcareo, Rocamadour, logar de uma romaria celebre, surge deante dos olhos n'um sitio absolutamente phantastico. A aldeia parece estar em perigo de ser esmagada sob uma enorme massa de rocha saliente a prumo, que tem presos nos seus flancos os antigos sanctuarios, e lá no alto o castello suspenso sobre o abysmo.



LE PUY DE DÔME.

A alguns kilometros d'alli, o famoso abysmo de Padirac escancára-se ao nivel do « cause » , com o seu « aven » ou poço vertical que tem 35 metros de diametro e 75 metros de profundidade ! Desce-se alli commodamente por uma escada de ferro, e a 103 metros abaixo da superficie da terra embarca-se para uma navegação de sonho, por um rio e depois por uma serie de lagos, no meio de concreções nunca vistas; enquanto por cima da agua a abobada da caverna se eleva a 90 metros de altura, e a electricidade inunda com a sua luz phantastica as tenebrosas sinuosidades d'este antro.



Cascade de la Vernière.



PYRÉNÉES

ENTRE dois paizes, entre dois mares, os Pyrinéos erguem uma formidavel barreira de montanhas, do comprimento de 440 kilometros, da espessura de 90 a 450 kilometros e cujos cimos sobressaem, quasi de um ao outro extremo, em altitudes

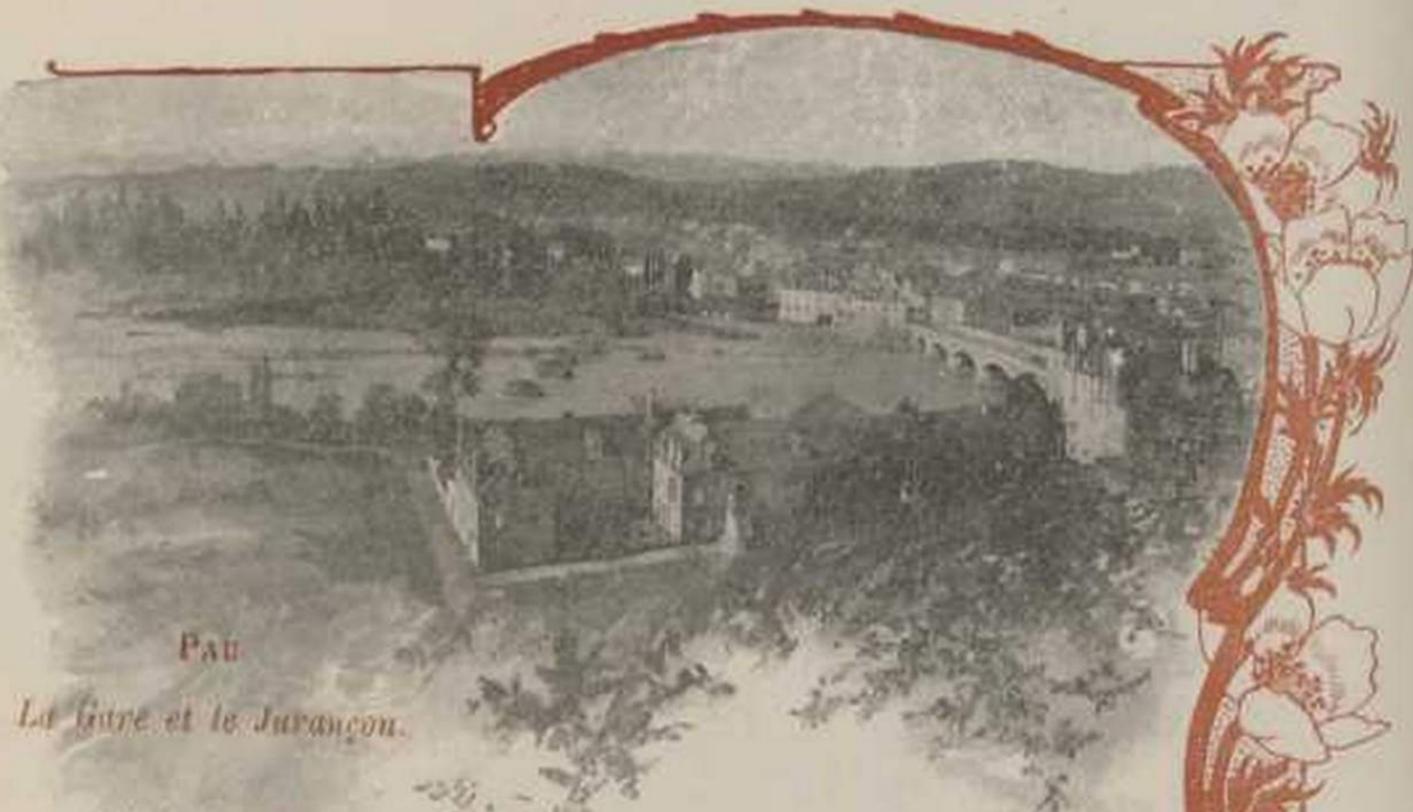
approximadas de 3.000 metros: o mais elevado acha-se a 3.404 metros.

Ao norte, caem a pique, em fronte grandiosa, sobre a França: ao sul, abaixam-se mais gradualmente para a Hespanha. A sua extremidade oriental, já quasi africana de aspecto, mergulha os seus rochedos coloridos no azul luminoso do Mediterraneo, enquanto ao occidente as suas vertentes verdejantes e frescas vão cahir suavemente nas ondas do Oceano.

Os Pyrinéos são a cordilheira-tipo, muralha inexoravel e continua, perfilando-se sem um desfallecimento, tendo por ameias desfiladeiros pouco inferiores aos altos cumes... são um baluarte titanico, inexpugnavel, onde a França, tão largamente aberta nas planicies do norte, vem topar brutalmente no sul, e encerrar-se n'esse muro insuperavel.

Nada pode dar ideia da grandeza do spectaculo de que amplamente gosam, em manhãs limpidas e em dias radiosos, centenas de cidades e milhares de aldeias, em toda a immensa planicie da

Gasconha e do Languedoc: ao longe, bem alto no horizonte, é toda a cadeia dos Pyrinéos, desdobrando-se e obstruindo o ceu, longa dentadura de picos e de



Pau

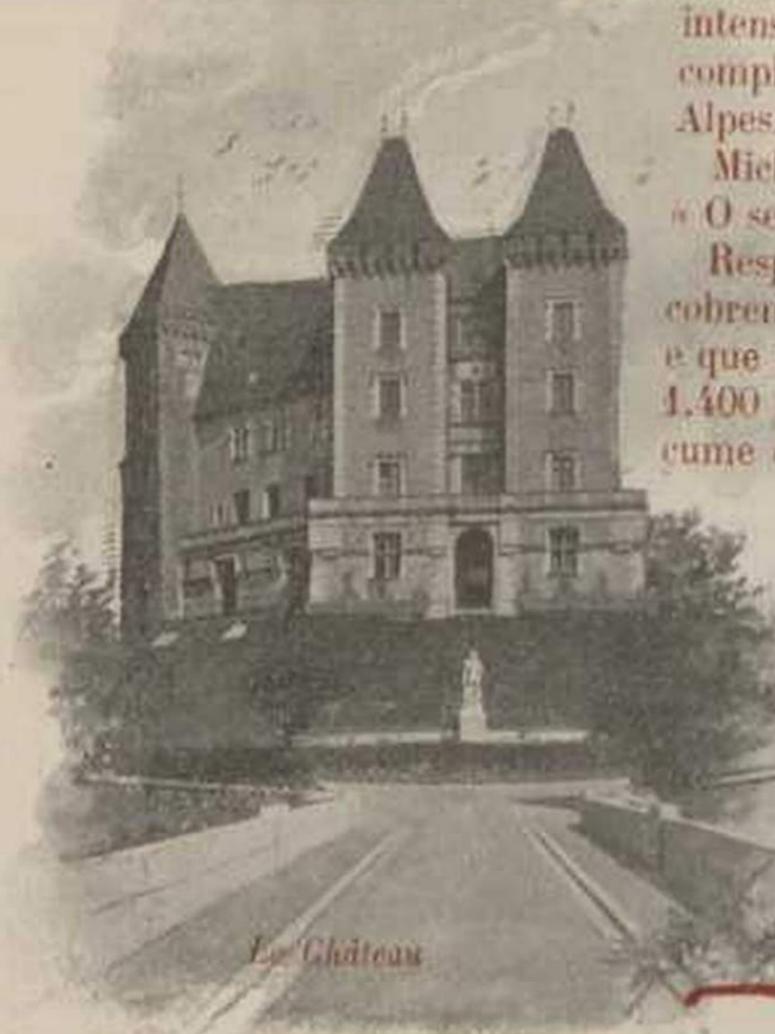
La Garre et le Jurançon.

arestas, sublinhados pelo esplendor das geleiras e das neves eternas.

Este caracter de simplicidade, tão favoravel ás majestosas vistas do conjuncto, differencia os Pyrinéos dos Alpes, tão retalhados, tão complicados, « turbilhão infinito de maciços ». Por isso, ao passo que as locomotivas já atravessaram os Alpes no Monte-Cenis, no Gothardo, e bem depressa os atravessarão no Simplon, estão por enquanto reduzidas ainda a contornar respeitosamente os Pyrinéos pelas suas duas extremidades, insinuando-se ao longo do mar. Poder-se-hia ahí procurar ate o infinito a dissemelhança, o modo de ser diverso dos dois grandes maciços rivaes... Razão houve já para se dizer que nos Pyrinéos, mais meridionaes, o sol, erguendo-se mais alto por sobre os horizontes nevados, lhes dá reflexos, intensidades de luz e de sombra, completamente desconhecidos nos Alpes.

Michelet disse dos Pyrinéos :
« O seu subime está na luz. »

Responder-se-ha que os Alpes cobrem uma extensão mais vasta, e que o Monte-Branco excede 1.400 metros o mais elevado cume dos Pyrinéos... De que servem, porém, estas comparações e confrontos ociosos? Que necessidade ha de oppor entre si estas sublimidades? Não valerá mais, peregrinos devotos, prestar-lhes homenagem igual, gosar-



Le Château

lhes os sublimes esplendores, embriagarino-nos igualmente com a sua vertigem?



A caminho, pois, para os Pyrinéos, que, além, ao fundo da campina onde se balançam os milharaes opulentos, onde amadurece a vinha, erguem o seu colossal amphitheatro, escala de todos os climas : no sopé encontra-se o calido Meio-dia, no cume é o Spitzberg, o gelido deserto do Polo; a viagem que tão longa seria, de um ao outro, pode fazer-se aqui por uma ascensão de algumas horas, atravessando todos os aspectos intermediarios da natureza, o campo cultivado e o ameno prado do fundo dos valles, a vegetação luxuriante das encostas inferiores, a floresta, primeiro de porte majestoso, depois magros soutos enfezados, arrasados pela tempestade, altos pastios esmaltados de flores alpestres, rochas escavadas, cristas dilaceradas, emfim campos de neve, ouriçamento grandioso dos cumes entre virginaes alvuras que parecem desafiar qualquer pollução humana.

E, como se não bastasse ainda a grandeza e a variedade infinda d'estes quadros, desenrolados sem interrupção do Cabo Cerbêro ao Bidassoa, os Pyrinéos parecem haver-se inspirado ainda na velha fórmula « Utile dulci ».

Do confuso amontoamento dos seus rochedos surgem por toda a parte, no emmoldurado dos seus valles maravilhosos, aguas enriquecidas por quantidade de principios mineraes, onde os debilitados e os que soffrem vão saciar-se e retemperar-se como em outras tantas fontes de Juvencio.

Duas grandes vias ferreas, ambas ellas percorridas por comboyos rapidos e trens de luxo, ligam em algumas horas Paris aos Pyrinéos. Uma, como já vimos, atravessa uma parte do macisso central e passa por Toulouse, grande cidade de 150.000 habitantes e antiga capital do Languedoc, sobre o Garonne. E' não somente uma das grandes cidades de França, mas uma das mais interessantes pelos seus monumentos : Saint-Sernin, a mais bella egreja romana do nosso paiz, ricos museus, uma preciosa serie de palacios da Renascença, sem contar o Capitolio, palacio municipal, cujo nome evoca as grandes recordações da Roma antiga.

A outra via, depois de haver costeado o Loire, de Orleans a Tours, passa em Poitiers, « a cidade das bellas egrejas », em Angoulême, que contempla do alto da sua collina o risonho valle do Charente, emfim em Bordeus, grande cidade

de 257.000 habitantes, metropole commercial e marítima do sudoeste, universalmente celebre pelos seusinhos, e o terceiro porto da França pelo seu trafego. Esta cidade estende-se majestosamente em forma de crescente, com uma testa de caes de 7 kilometros de comprimento sobre o Garonne apinhado de navios e transposto por meio de uma ponte de pedra de perto de 500 metros, uma das mais bellas do mundo.

O bairro do Grande Theatre, dos Quinconces, das alamedas de Tourny, é digno de uma capital; a cathedral de Saint-André, a torre de Saint-Michel com a sua flecha prodigiosa e o seu « carneiro das mumias », as ruínas romanas do palacio Galliano, a fachada romana de Saint-Croix, a porta da Grosse-Cloche, para não citar senão os mais notaveis, fazem a esta bella cidade uma corôa soberba de monumentos. Passado Bordeus, são os immensos pinheiraes

das Landes : a sua grande abobada de verdura eterna assombreira magnificamente as dunas do littoral, das quaes deteve efficazmente a invasão. Arcachon semeia nas sendas balsamicas da floresta as elegantes vivendas da sua « cidade de inverno », enquanto a « cidade de verão » borda a praia que se vai desenrolando ao longo da « Bacia ».

Depois, no curso inferior do pequeno rio Adour, lá se vêem escalonadas Dax, velha cidade de thermas romanas, onde os arthriticos vão encontrar a flexibilidade dos mem-

bros nas banhas miñeraes; Bayonna, elegante cidade de 27.000 habitantes, porto e praça forte, bem situada na confluencia do Adour e do Nive. A's suas portas, está a perola do golfo da Gasconha, Biarritz, que a natureza cumulou com todos os seus dons : clima tepido de inverno, temperado no verão, fazem d'esta terra a um tempo estação hibernal e estação balnear, e o seu estabelecimento de thermas salinas merece tambem a

Biarritz o titulo de estação thermal; a sua costa tem praias seguidas e lisas e rochedos erçados; em face, tem o mar; ao sul ondulam os encantadores perfis dos Baixos-Pyrinéos e o seu mais bello belvedere, a Rhune (900 metros); ao norte, estende-se a grande floresta das Landes... o que falta, pois, a Biarritz?

No littoral, succedem-se Bidart, Guéthary, a encantadora Saint-Jean-de-Luz na foz do Nivelle, outros tantos pequenos Biarritz!...

Depois é, na fronteira da Hespanha, o estuario do Bidassoa, pequeno rio mais celebre que muitos grandes, pelo seu papel diplomatico no decurso de uma longa historia; a praia franceza de Hendaye defronta-se alli com a



CAUTERETS. — *Le Mouné.*



Ancacaux. — La plage.

pequena cidade hespanhola de Fuentarabia, tão viva de cor local. D'alli uma ponta da Hespanha se impõe até a maravilhosa « Concha » de San-Sebastián, o Biarritz hespanhol, onde as corridas de touros se realisam com grande brilho, attrahindo enorme multidão na temporada do estio.

Sigamos agora a

tolda da grande cadeia pyrenaica, e penetremos alternativamente em cada um dos valles, que alli se entreabrem.

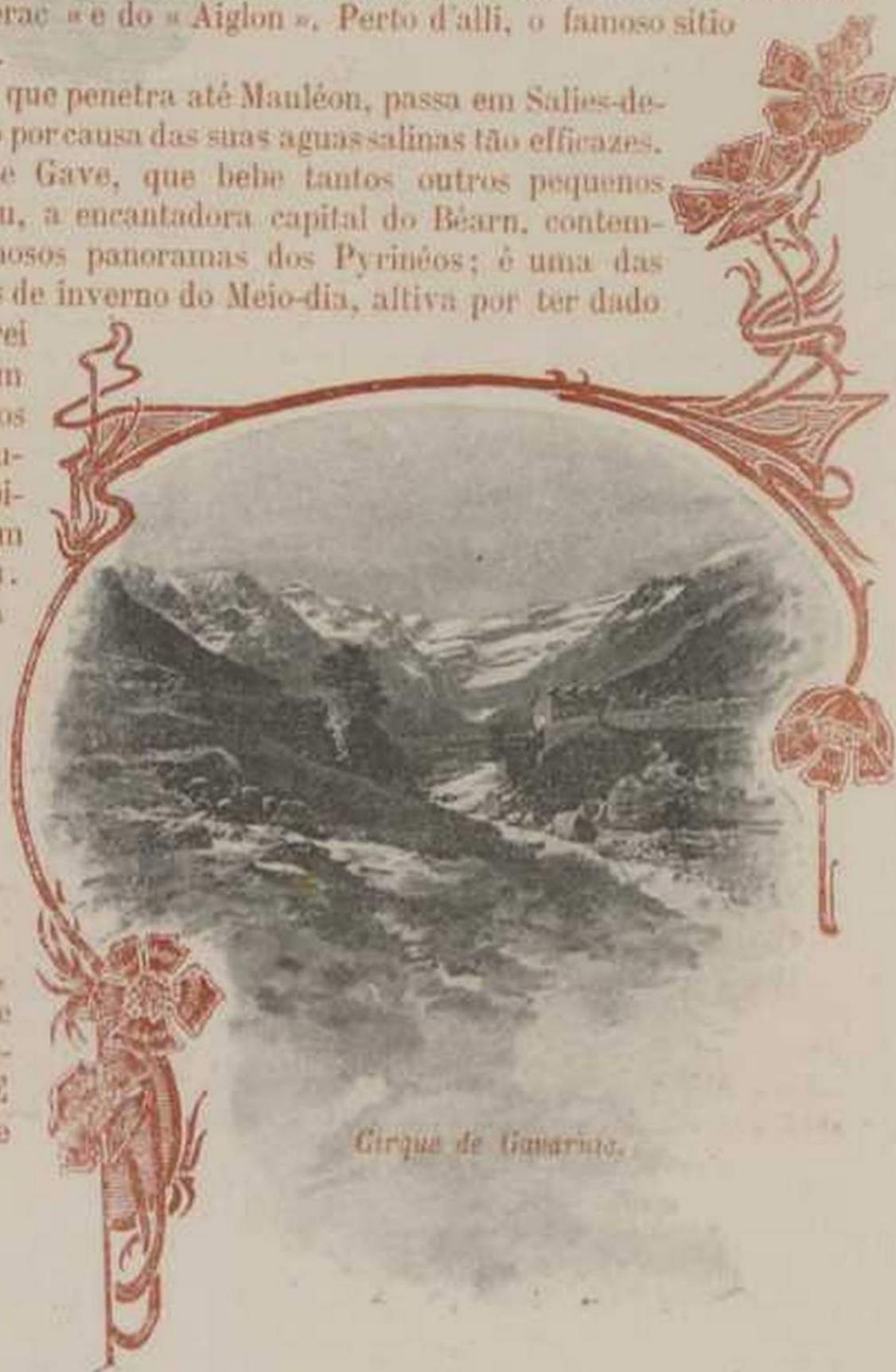
No do Nive, aqui vemos Cambo, a encantadora estação basca, onde o grande poeta Edmundo Rostand foi recuperar a saude, depois do extenuante trabalho de « Cyrano de Bergerac » e do « Aiglon ». Perto d'alli, o famoso sitio do « Pas-de-Roland ».

O caminho de ferro que penetra até Mauléon, passa em Salies-de-Béarn, assim chamado por causa das suas aguas salinas tão efficazes.

Sobre o seu grande Gave, que bebe tantos outros pequenos Gaves pyrenaicos, Pau, a encantadora capital do Béarn, contempla um dos maravilhosos panoramas dos Pyrinéos; é uma das mais elegantes cidades de inverno do Meio-dia, activa por ter dado

a luz do dia ao bom rei Henrique IV, em um magnifico castello dos seculos XIV e XVI, cujos aposentos e mobiliario constituem um verdadeiro museu.

Em parte alguma os estrangeiros encontram mais attracções reunidas. Todos os jogos, todos os sports ahi brilham em plena voga: caçadas de raposas, polo, golf, tennis, cricket, jogo da pela, tiro aos pombos, corridas de cavallos e steeple-chases, velocipedia e automobilismo. E o sumptuoso Palacio de



Cirque de Gavarnie.



inverno é o centro brilhante de todos os prazeres mundanos.

Oloron-Sainte-Marie está de guarda á confluencia dos Gaves d'Aspe et d'Ossau: este ultimo são do admiravel valle d'Ossau, que se abre justamente em frente de Pau, dominado ao fundo pelo magestoso Pico do Meio-dia d'Ossau, de dupla agulha (2.885 metros); nas suas duas mais bellas gargantas, escondem-se duas estações thermaes, as Eaux-Bonnes e as Eaux-Chaudes, cercadas de paizagens grandiosas.

Não menos grandioso é o alto valle do Gave de Pau, á entrada do qual vela impassivel o velho castello-forte de Lourdes, alcandorado no seu rochedo. Pequena cidade desconhecida, ha 30 annos, Lourdes tornou-se a peregrinação mais celebre da christandade, desde que Bernadette Soubirous alli viu apparecer a Virgem na gruta de Massabielle (1858): multidões innumera-veis alli concorrem e se acotovellam, vindas de todos os pontos do mundo, em transportes de fé irresistivel e profundamente impressionante, até mesmo para o simples espectador.

A montante, o Gave de Pau rega o radioso valle d'Argelès; depois, em Pierrefitte, o valle bifurca-se, como um Y, em duas gargantas, as mais terrivelmente bellas dos Pyrinéos; dois caminhos de ferro electricos, vertiginosos, insinuam-se n'essa parte do valle, e sobem de um lado a Caunterets, do outro a Luz-Saint-Sauveur. Estas estações thermaes tão afamadas, — assim como Baréges, vizinha de Luz, — são, além d'isso, maravilhosos centros de excursões no meio da região mais formidavel dos Pyrinéos.

Este pequenino livro não bastaria para enumerar sequer os picos, as geleiras, os lagos e as cascatas d'essa admiravel região. Temos, no entanto, de citar pelo menos o lago de Gaube, que dorme no sopé do Vignemale (2.298 metros), e, sobretudo, a maravilha dos Pyrinéos e com certeza um dos sitios indubitavelmente mais sublimes de toda a terra: quero

referir-me ao circo de Gavarnie, de majestade esmagadora, que forma o fundo do valle do Gave : — a uma altura de 1.200 a 1.700 metros, o circo abre em redondo, nos flancos calcareos do Mont-Perdu (3.352 metros), o seu amphitheatro de bancadas a pique, coroadas pelas geleiras, pelas neves eternas e pelos cimos alterosos do Marboré.

Uma cascata de 422 metros, — dir-se-hia um sonho aquillo! — chega a parecer alli um accidente natural, tanto o quadro é immenso e acima de toda a concepção humana!

Em Tarbes, encontrámos de novo o Adour, que vimos acabar em Bayonna; o rio sãe tambem de uma das mais largas e afamadas aberturas dos Pyrinéos,



Louvois — La Bastille.

o valle de Campan, entre montanhas pastoris, onde se abriga uma encantadora cidade de aguas, Bagnères-de-Bigorre, e d'onde irrompe a 2.877 metros o Pico do Meio-dia de Bigorre, pedestal de um Observatorio. Essa altiva pyramide erguida na vanguarda dos Pyrinéos, domina tão soberbamente toda a planície, que passou até o seculo passado por ser o mais elevado cume de toda a cordilheira. Sabe-se hoje que o primeiro logar pertence ao orgulhoso Néthou (3.404 metros), rei d'esse grandioso macisso da Maladetta, ou dos Montes-Malditos, que ergue o enorme manto branco das suas geleiras para além da fronteira de Hespanha, ao sul do admiravel valle d'Aure, onde correm os Nestes, ao fundo do valle da Pique, onde se estadeia Bagnères-de-Luchon, ou simplesmente « Luchon ».

Esta cidade é inquestionavelmente a primeira estação de aguas dos Pyrinéos.

Comboyos rapidos ligam-na directamente a Paris pelo itinerario tão pittoresco de Toulouse, e torna-se de verão um dos *rendez-vous* mais elegantes da alta sociedade. Luchon merece este favor pela installação modelo e multiplas seduccões das suas Thermas, do seu Casino, dos seus hoteis e das suas villas, e pela maravilhosa decoraçã das montanhas, onde ella se encastoa como uma perola.

