

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 542

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

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Algoaria, 27

LISBOA, 16 de Julho de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

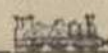
R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Paginas
O Caminho de Ferro do Norte da Ilha de S. Thomé, por Ezequiel de Campos.....	209
Emissão de Obrigações, por Mello de Mattos.....	210
Parte official—Decretos de 22 de junho e 11 de julho do Ministerio das Obras Publicas.....	212
Os complementos do Congresso.....	212
Exploração climaterica de Portugal, — (Conclusão) — por Bentes Castel Branco.....	213
Aviação e aerostação—Portugal—Inglaterra.....	214
Automobilismo—Portugal.....	215
Congresso de caminhos de ferro.....	215
Viagens e transportes.....	216
Notas de viagem. — O tempo e as viagens. — O pouco reclamo de Valencia. — Uma bonita cidade e uma exposição interessante. — A arte, a industria e o commercio valencianos. — Um tribunal sem sellos nem custas (illustrado).....	218
Uma turbina monstro.....	219
Comunicações franco-italianas.....	220
Os caminhos de ferro chilenos.....	220
Um novo tunnel nos Alpes.....	220
Parte financeira.....	220
Carteira dos Accionistas.....	220
Boletim Commercial e Financeiro.....	220
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	221
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	221
Linhas portuguezas — Valle do Vouga—Companhia Real—Mossamedes—Novas linhas—Horario do ramal de Cascaes.....	222
Linhas estrangeiras—Espanha—Inglaterra—Belgica—Allemanha—Austria—Russia.....	222
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (continuação).....	222
Avisos de serviço.....	223
Arrematações.....	223
Agenda do Viajante.....	224
Horario dos comboios.....	224



O caminho de ferro do norte da ilha de S. Thomé (*)

V

(Conclusão)

Não temos uma carta onde lançar as directrizes que me parecem resolver dum modo seguro o problema dos Caminhos de Ferro, que devem buscar a Bahia de Anna de Chaves. Sómente por ella, passeada a compasso aberto, podíamos justificar a bizzarria da orientação que proponho; mas também sem ella não ha contestação documentavel das directrizes; e fica o Tempo, paciente e forte, como é, para justificar ou não, como vae fazendo ás linhas geraes dos meus apontamentos, **Viação de S. Thomé**, a justiça do que exponho.

I — Caminho de ferro da Cidade á Angra dos Angolares;

II — Caminho de ferro da Cidade á Monte Café;

III — Caminho de ferro do Quifindá ao valle do R. Abbade: taes são os caminhos de ferro de interesse publico, que julgo se devem construir.

Estando já semi-construido o troço Cidade-Trindade, é conveniente prolonga-lo, não só atravez da região alta do Nordeste, no curso superior do R. Manoel Jorge e do R. Abbade, mas também leva-lo, por um tunnel entre os Formosos, a buscar a Angra dos Angolares. Não carece de ser provada a necessidade, que teem as roças da encosta esquerda do Ió de estarem providas dum caminho de ferro de

interesse de todas ellas; teremos assim de fazer um caminho de ferro desde a Angra dos Angolares até á roça Ió Grande. Por outro lado nem sombra de duvida pode haver de que as roças entre o Cruzeiro da Trindade e Traz-os-Montes hão-de ter um caminho de ferro. Ora posta a linha ferrea pelo Sul na base do Formoso Grande, e pelo norte em Aguas Bellas ou Valle Formoso... o natural é ligar os dois pontos pelo tunnel. A portella dos Formosos (cerca de 650 m. de altitude) vem citada quer nos estudos de 1900, quer na memoria do Snr. Eng.º Miranda Guedes, *Viação em S. Thomé*; mas os traçados propostos por ella eram economicamente impraticaveis. E' um estudo a fazer com muito cuidado, a quanto se poderá baixar no tunnel, sendo certo que convem passar o mais baixo possivel.

Este caminho de ferro é duma vantagem incontestavel; assegura a ligação com a cidade de toda a região alta, que do Cruzeiro e da Pedroma se estende até á Cordilheira dos Formosos: faculta o movimento dos passageiros entre a Cidade e o sul da ilha, no trajecto mais curto; serve as roças da encosta esquerda do Ió, a maior torrente da ilha, que ou podem buscar a Angra dos Angolares ou, se as tarifas o permittirem, podem ligar-se directamente com a cidade pelos Formosos. Levar-me-hia muito longe fazer uma justificação da sua exequibilidade economica: registo apenas que assim teríamos construido um dos caminhos de ferro mais encantadores do mundo. Se o accesso dos Formosos é lindo pelo Norte, a descida da encosta do Ió, especialmente á sahida do tunnel, seria um encanto. Em 1902 tive occasião de passar na Portella dos Formosos e vêr bem o terreno: e pode dizer-se que, se fôr experimentado o profissional do reconhecimento, não ha nenhuma difficuldade de traçar e fazer o caminho de ferro.

A segunda linha ferrea é duma necessidade incontestavel. Não se deve construir o ramal da Magdalena, como está estudado e decretado: é muito mais conveniente partir da cidade directamente para o baixo Potó e desenvolver até á base Mongo.

Todo o terreno é facil, attendendo á amplitude do programma, com excepção dum ponto ou outro. E nesta directriz estaria assegurada a vida muito desafogada do Caminho de ferro, ainda mesmo que a Boa Entrada e o Rio do Ouro não viessem aproveitá-lo.

O terceiro caminho de ferro é então dum futuro muito promettedor. Do Bombom e da Monta até ao Guegue ha terrenos que, mais tarde ou mais cedo, entram em cultura de europeus; o Pinheiro, o Guegue, a Pedroma, o Uba-Budo, os Montes Herminios, e toda a encosta esquerda do R. Abbade depois, haviam de vir, pela força das circumstancias, a aproveitar o caminho de ferro, embora algumas dessas roças tenham as suas linhas ferreas para as praias e uns simulacros de portos: porque as tarifas podem ser de tal ordem, que mais convem, e por muito, aproveitar o caminho de ferro á porta — sem mais cuidados — do que manter umas tarifas caras e estar á espera de quem deve soprar á vela e não sopra.

Por mais que voltemos o problema do caminho de ferro a partir da Bahia de Anna de Chaves, ficamos nesta

(*) V. n.º 334 da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

orientação; ella é a consequencia muito reflectida da situação actual, e provavelmente futura, da exploração da ilha, bem como da physiographia insular.

Sahir della, é com certeza cercar o campo de serventia do caminho de ferro, ou ir de encontro aos mais rudimentares preceitos da economia dos traçados, como terei ensejo de mostrar dentro de pouco tempo.

Ha dois grandes obstaculos á realisação destes caminhos de ferro: o enorme desinteresse do Governo e dos Agricultores; a falta de comprehensão das vantagens dum tal systema de vias ferreas.

Está provado, pelas tentativas de estudos desde 1899 até hoje, que o Governo não consegue enviar a S. Thomé um engenheiro de competencia profissional bastante para fazer um estudo bom em um anno: muito menos conhecem os agricultores a difficuldade do problema, para que saibam e possam escolher um engenheiro.

Além disso o Estado não é capaz de fazer um estudo e construcção rapida e economica, sem que haja empreiteiros para o resto; porque, depois do estudo preliminar e do reconhecimento, toda a alma da construcção está no engenheiro e no theodolito, e com a actual organização de serviços, pela mais desculpavel ignorancia dos que por lei tem de superintender, pode ir por terra toda a economia de construcção e todos os futuros beneficios de exploração, em ruina do empreiteiro e do Estado.

O terreno da ilha presta-se para tudo: para o traçado mais arrevesado e difficil, repleto de obras d'arte, curiosas e com um movimento de terras enorme; ou para um traçado comesinho e simples, numa inscripção ajuizada, de modo a tornar minima a excavação e o movimento das terras, a eliminar os muros de supporte e a reduzir a singelos pontões e a aqueductos ordinarios todas as obras de passagem d'aguas. Depende unicamente do tino profissional de quem estuda e de quem executa a construcção. Sirva de exemplo o troço Cidade-Trindade, que se apresentava tão difficil, além do kilometro 8, no ante-projecto de 1900, e que foi logo muito facilitado na primeira tentativa do traçado definitivo em 1906; e se o projecto do concurso não pôde offerer outros melhoramentos, e ficava impraticavel de construcção num programma de inclinações compensadas com a resistencia nas curvas, por um systema de pequenissimas variantes tornou-se muito exequivel, com diminuto movimento de terras e ainda com grande melhoramento em planta e perfil longitudinal. (1)

Exemplo mais flagrante havia de dar o troço da Magdalena, se o Governo se resolvesse a construi-lo. O ante-projecto de 1900 apresenta-se facil, muito facil até, se excluirmos algumas obras de arte, que podem ser bem reduzidas: no entanto o projecto definitivo será difficillimo, porque não houve a prevenção de executar um *paper-location* muito cuidadoso, para norma daquelle. Em terrenos completamente vestidos de vegetação arborea, que não permite o mais simples relacionamento topografico, projectar á medida que se vae reconhecendo, é: ou caminhar para o fundo dum sacco, onde se enterra o traçado sem sahida; ou lançar na planta geral uma linha quer excessivamente sinuosa, quer mais que ousadamente directa, conforme o temperamento de quem move os parafusos do instrumento, mas em todo o caso uma linha que só muito fortuitamente pode ser uma boa solução topographica, e com ainda menos probabilidades uma solução possivel da economia do meio de comunicação.

E' por isso, que me parece, que os caminhos de ferro, que falta construir, não devem ser feitos pelo Estado, mas sim por uma pequena associação dos interessados, pois só assim podemos ter uma construcção e exploração barata—pelo menos por metade do custo na construcção, e pela terça parte da tarifa provavel que, ainda com muito grande prejuizo, poderá offerer o Governo.

Mas da parte dos agricultores, além da carencia do espirito associativo, ha uma reluctancia extrema em ceder o terreno que o caminho de ferro ha-de occupar, e ao mesmo tempo um receio exaggerado dos prejuizos que a linha causará ás roças no movimento das terras. Nada disto tem razão de ser. Se os interessados não se reúnem lealmente para a construcção do caminho de ferro, e para o resgate da linha Cidade-Trindade, nunca terão caminhos de ferro a bem servir a ilha; e quanto aos prejuizos na faixa occupada, é uma lenda, que em breve desaparecerá, quando todos virem que mesmo a linha de 75 centimetros no maximo de largura, e no terreno mais escabroso, como é o Cafni, não faz mal sensivel. O Rio do Ouro, Agua Izé, etc., sabem de ha muito isso. Além de que, feito o estudo com todo o cuidado, seria minimo o movimento das terras e por isso a faixa occupada.

Ezequiel de Campos.

S. Thomé. Abril, 18-1910.

EMIÇÃO DE OBRIGAÇÕES

Um assignante e leitor assiduo da *Gazeta* pergunta-me, se a emissão de obrigações obedece a leis fixas e se pode limitar-se o numero das combinações relativas a estes papeis de credito.

«O valor que são susceptiveis de ter sob o ponto de vista commercial e juridico, escreve, esse não me é estranho, mas a mathematica pode limitar-lhes o numero de combinações e fixar quaes destas são as mais vantajosas? E' esse problema que não posso resolver, mas V. . . , que lida por gosto com formulas de mathematica, pode sem custo esclarecer-me.»

Infelizmente para mim não posso aspirar ao glorioso qualificativo de mathematico; porque, mais do que em qualquer outra sciencia, aqui se applica o conhecido *non licet omnibus adire Corinthum*. Além do sentido da abstracção, torna-se indispensavel a attenção persistente e sobretudo o que pode denominar-se senso mathematico.

Depois, a mathematica divide-se em tantas ramificações, que o grande homem de sciencia A. Laisant dirige uma publicação especial intitulada *L'intermédiaire des mathématiciens*, justificando logo no primeiro numero, com solidas razões, a necessidade daquella publicação.

Em notula-commentario da traducção de um artigo do illustre engenheiro, sr. Max de Nansouty, relativo aos progressos da mathematica no seculo passado, apontei alguns trabalhos originaes de que muito ha que esperar, embora revolucionem quasi inteiramente os fundamentos da mathematica classica.

Não se trata, porém, de preleccionar com generalidades, mas de procurar satisfazer quanto possivel ás perguntas do meu correspondente e amigo de ha muitos annos.

Sei que se encontra á testa de uma empresa industrial, relativamente importante, e não é por méra curiosidade scientifica que se me dirige.

Sem duvida, o fim que tem em vista é talvez augmentar o capital da companhia, que dirige, por meio de uma emissão de obrigações.

Nesta hypothese e dadas as disposições do Codigo Commercial, as obrigações vencerão juro e serão reembolsaveis a um dado preço nominal, não podendo comtudo ter premios por sorteio.

Este systema de emissão constitue por emquanto exclusivo do Governo e só por leis especiaes se tem consentido.

Isto posto, muito se limita o campo sobre que ha de incidir a nossa analyse.

Pobre e muito pobre é a minha bibliotheca em assuntos de mathematica financeira e com essa pobreza correm parellas os meus conhecimentos bibliographicos sobre este problema. São quasi nulos.

(1) Vidé n.º 492 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Por outro lado, o meu correspondente já de ha muito que não mantém relações com a algebra, mas não tenho remedio senão recorrer a ella, para me exprimir com clareza e brevidade.

Tenha paciencia e volte a compulsar a Algebra do Sarasqueiro.

Por emquanto fixarei a minha analyse nos trabalhos de Boudsot, adoptando-lhe as notações e restringindo apenas a deducção das fórmulas.

O problema de que elle trata pode enunciar-se do modo seguinte: «Dado um capital A, pretende-se adquiri-lo por meio de parcelas de valor E, mas de maneira que, no fim de n annos, esteja a divida completamente extincta e que os portadores das obrigações tenham cobrado os competentes juros até á epoca em que, por causa da amortisação, receberam o valor R de reembolso de cada obrigação».

Isto posto, designemos por:

A — o capital do emprestimo

E — a importancia subscripta para ter direito a uma obrigação, isto é o valor de emissão

R — o valor de reembolso, em geral superior a E, o que dá

$$E < R$$

i — o rendimento annual de uma obrigação

k — o numero total de obrigações de maneira que $kE = A$

n — a duração do emprestimo, isto é, o numero de annos precisos para a sua extinctão.

P — a annuidade constante destinada a pagar em cada anno, tanto os juros das obrigações não amortisadas, como as obrigações a quem coube a amortisação.

m — a differença entre a annuidade P e o rendimento total ki de todas as obrigações emittidas, isto é $m = P - ki$

$x_1; x_2; x_3 \dots x_n$ o numero das obrigações a amortisar respectivamente no primeiro, segundo, terceiro... n anno.

$y_1; y_2; y_3 \dots y_n$ o numero das obrigações que resta amortisar respectivamente no primeiro, segundo, terceiro... n anno e cujos juros teem que ser pagos no fim de cada um daquelles annos.

Segundo as definições dos x, y designados, teremos sempre

$$x_1 + y_1 = x_2 + y_2 = x_3 + y_3 = \dots x_n + y_n = k$$

e note-se que, ao passo que diminue o valor dos juros a pagar, augmenta o das obrigações que se amortisam.

No primeiro anno, temos

$$P - ki = m \dots \dots \dots (1)$$

$$R x_1 = m \dots \dots \dots (2)$$

e portanto

$$P = ki + R x_1 \dots \dots \dots (3)$$

No fim do segundo anno, o numero de obrigações existentes é $k - x_1$

e portanto

$$P - (k - x_1) i = m \dots \dots \dots (4)$$

$$R x_2 = m \dots \dots \dots (5)$$

d'onde se tira

$$P = (k - x_1) i + R x_2 \dots \dots \dots (6)$$

No fim do terceiro teremos

$$P = (k - x_1 - x_2) i + R x_3 \dots \dots \dots (7)$$

e por inducção mathematica se conclue que no anno v teremos

$$P = (k - x_1 - x_2 - x_3 \dots - x_{v-1}) i + R x_v \dots \dots \dots (8)$$

Das equação (2) tira-se

$$x_1 = \frac{m}{R} \dots \dots \dots (9)$$

Da equação (6) combinada com a (2) e a antecedente vem

$$P - ki = m = R x_2 - \frac{m}{R} i$$

ou

$$m + \frac{m}{R} i = R x_2$$

e portanto

$$\frac{m}{R} + \frac{m}{R} \frac{i}{R} = x_2$$

ou ainda

$$x_2 = \frac{m}{R} (1 + \frac{i}{R}) \dots \dots \dots (10)$$

Da equação (7) combinada com (2), (9) e (10) vem por transformações analogas

$$x_3 = \frac{m}{R} (1 + \frac{i}{R})^2 \dots \dots \dots (11)$$

e por inducção teremos a formula geral

$$x_v = \frac{m}{R} (1 + \frac{i}{R})^{v-1} \dots \dots \dots (12)$$

Para se applicar esta expressão é preciso conhecer m em funcção do numero de obrigações emittidas k , do valor do reembolso R e da taxa annual do juro i .

Quando o emprestimo estiver totalmente amortisado teremos

$$k = x_1 + x_2 + x_3 + \dots \dots \dots x_n$$

ou substituindo os x pelos valores achados em (9), (10), (11), etc., temos

$$k = \frac{m}{R} [1 + (1 + \frac{i}{R}) + (1 + \frac{i}{R})^2 + \dots + (1 + \frac{i}{R})^{n-1}]$$

Ora sabe-se que a somma da progressão

$$1 + (1 + a) + (1 + a)^2 + (1 + a)^3 + \dots + (1 + a)^{n-1} = \frac{(1 + a)^n - 1}{a}$$

e por isso

$$k = \frac{m}{R} \left[\frac{(1 + \frac{i}{R})^n - 1}{\frac{i}{R}} \right]$$

ou effectuando as reduções

$$m = \frac{ki}{(1 + \frac{i}{R})^n - 1} \dots \dots \dots (13)$$

Substituindo m por este valor na equação (12), teremos o valor x_v expresso em termos conhecidos, pelas proprias condições em que foi lançado o emprestimo por obrigações.

Retomando a equação

$$P = ki + m$$

e substituindo nella m pelo valor da equação (13) teremos

$$P = ki \left[1 + \frac{1}{(1 + \frac{i}{R})^n - 1} \right] \dots \dots (14)$$

Esta equação (14) em linguagem correntia exprime o seguinte:

A annuidade P necessaria para pagamento de juros e amortisação das obrigações de um emprestimo compõe-se de duas parcelas distinctas a saber:

A primeira é igual ao juro de todas as obrigações emittidas. Representa-se por ki ,

a segunda é igual á quantia que seria necessario depositar annualmente para que no fim de n k annos se obtivesse, a juros compostos á taxa $\frac{i}{R}$ um capital $k R$ igual ao valor total do reembolso de todas as obrigações.

Na pratica, costuma-se pagar o rendimento de cada obrigação semestralmente e em Espanha e nalgumas obrigações do *Crédit Foncier*, da Cidade de Paris e outras até por trimestre se paga.

Se as amortisações se fizerem só de anno a anno e não semestral ou trimestralmente, quem contrahi o emprestimo, perde o juro resultante da antecipação que e por isso ter-se-há $i > i$ representando por i o rendimento semestral ou trimestral de cada obrigação.

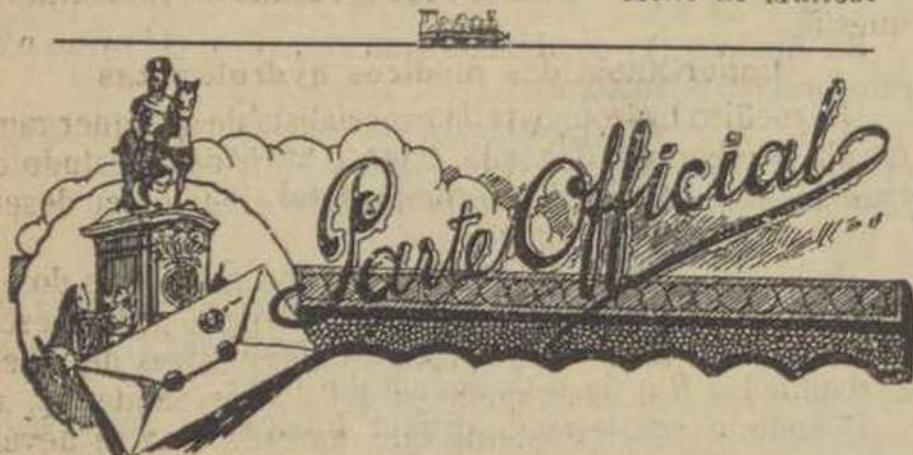
A priori se vê que esta combinação só pode convir em praças aonde, pela abundancia de numerario, não se proporcionem collocações faceis e immediatas dos capitais reembolsados.

Como tal não succede entre nós, escusamos de considerar esta combinação.

Pelo que fica exposto, vê já o meu amigo, leitor assíduo e velho assignante da *Gazeta* que, embora sejam elementares as deducções algebricas da primeira parte do problema mathematico das obrigações, nem por isso obstat a que sejam de leitura arida para os que, assim como elle, de ha muito deixaram de lidar com a algebra.

Num proximo artigo espero dar-lhe um formulario e uma applicação pratica do caso mais usual da emissão e reembolso de obrigações.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
Direcção Geral das Obras Publicas e Minas
Repartição de Caminhos de Ferro

Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Vallé do Vouga, que para a construcção da variante do Agueda do ramal de Aveiro da mencionada linha ferrea seja decretada a urgencia da expropriação de duas parcelas de terreno com a superficie respectivamente de 497 metros quadrados e 2.233 metros quadrados, de mato, vinha, lavradio e pinhal, pertencentes aos herdeiros de Vicente Ferreira da Costa e situadas na freguezia da Trofa, concelho de Agueda, districto de Aveiro; e

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de julho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, cujas plantas baixam com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de junho de 1910. — REI. — *Manuel Antonio Moreira Junior.*

Pedindo a companhia concessionaria do Porto à Póvoa e a Vila Nova de Famalicão que para a construcção da segunda via entre as estações da Boa Vista e Senhora da Hora, do mencionado caminho de ferro, cujo projecto foi approved por portaria de 12 de junho de 1909, seja decretada a urgencia da expropriação das parcelas de terreno lavradio, quintal e ramada, com a superficie de 204^m2,47, pertencentes a Manuel da Rocha Pereira, situadas no logar da Ramalhe do Meio, freguezia de Ramalde, concelho e districto do Porto;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, cuja planta baixa com o presente decreto assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 11 de julho de 1910. — REI. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Os complementos do Congresso

A 8.^a sessão do Congresso dos caminhos de ferro abriu, como noutro logar dizemos, no dia 4, realisando se a sessão na sala do Casino, completamente cheia de congressistas, sob a presidencia do Sr. Forrer, ministro dos correios e caminhos de ferro da Suissa.

Ao discurso de abertura, feito pelo presidente, seguiu-se outro de Mr. Dubois, presidente da comissão permanente, e tendo tomado a presidencia Mr. Weissenback, presidente da direcção geral dos caminhos de ferro federaes suissos, este leu um extenso relatorio sobre essa rede.

Em seguida o secretario geral da comissão, o Sr. Weissenbruck, leu o seu relatorio sobre a associação internacional do Congresso, de que se celebra agora o 25.^o anniversario, mostrando o desenvolvimento que tem tido desde a sua fundação.

Nessa noite aos delegados e representantes da imprensa foi offerecida uma bella recepção no Casino, com um esplendido concerto e uma collação.

Os dois dias seguintes foram consagrados a trabalhos das secções e na quinta feira, 7, realisaram-se as primeiras excursões, indo os delegados, jornalistas e suas familias em varios grupos visitar diferentes pontos.

Não foram felizes na escolha do dia, que foi o ultimo tempestuoso e o mais tempestuoso possivel.

Pelo que nos diz respeito, tendo escolhido a melhor excursão, a que tinha por destino a Schynige Platte, de onde a 1970 metros de altura, se gosa todo o esplendido panorama dos alpes bernezes, nada disso se gosou, porque a chuva, que não nos deixou até á altitude de 900 metros, transformou-se de ahi em diante numa tempestade de neve, cahindo esta em tal abundancia que ninguem teve coragem para arrostar com ella, realisando a projectada subida, a pé, pela montanha, a 2064 metros na planura da Daube.

Contentaram-se, pois, todos, em ficar no hotel Schynige, onde lhes foi servido um bom almoço até que, de tarde, se desceu a Interlaken, onde, no hotel dos Alpes, lhes estava preparado um opiparo jantar concerto, depois do que assistiram ao concerto no Kursaal e a um bello fogo d'artificio, que a chuva teve a amabilidade de respeitar.

Todas as outras noites os congressistas teem sido convidados para varios concertos, e de tarde para visitas a diversas fabricas, fundições, installações d'electricidade etc.

Os delegados, no acto da sua apresentação, receberam um emblema, para si e senhoras da familia, o qual lhes dá direito a assistirem ás festas, circular nos carros electricos e ascensores da cidade, até 16 do corrente. Os delegados da imprensa teem um emblema igual ao da comissão suissa, atravessado por uma penna de prata, que lhes dá iguaes regalias.

Estas facilidades teem permittido que quasi todos se espalhem pelo paiz, visitando os seus pontos mais interessantes ou indo, os que mais trabalhos teem no congresso, a pequenas excursões aos arredores.

Isto desde que o sol se dignou apparecer, o que só começou no dia 8, esperando-se que assim continue.

Terça feira, 12, será outro dia consagrado a excursões, a varios pontos, sendo a mais concorrida aquella a que deve ter ido o representante da nossa folha, a que se destina a Montreux, lago Lausanne e termina por uma festa veneziana.

No dia 14 é o jantar offerecido pelo Conselho Federal, isto é, pelo presidente e ministerio da Confederação.

No dia 16 encerra-se o congresso.

Para 18 prepara-se uma excursão á Engadine, com um banquete no dia 19, em S. Moritz, que será naturalmente a chave d'ouro dos festejos.

E' natural que muitos dos excursionistas voltem a Berne onde, em 18, começam as festas de Tiro Nacional, prolongando-se por 15 dias, devendo ser no dia 21 a grande parada, unico dia em que o presidente fala em publico, da sua tribuna. Tudo se apresta para esta grande celebração, que é, grande festa do paiz e por isso todos os estrangeiros a querem ver.

Reunem-se nesse dia em Berne mais de 40:000 visitantes, havendo comboios successivos, tanto para a vinda, como para o regresso, porque Berne não tem condições para alojar uma tal multidão.

Dessa festa, e das que se seguem á data de 11 em que escrevemos, daremos noticia na proxima *Gazeta*.

Exploração climaterica de Portugal

(Conclusão)

Solução da crise do trabalho

As obras e construcções necessarias para montar as Estações Sanitarias por todo o paiz, com os respectivos accessorios e os trabalhos a que davam origem para satisfazerem as variadissimas necessidades e exigencias de dezenas de milhares de estrangeiros, dariam que fazer, não só aos trabalhadores ruraes e industriaes, mas a profissionaes de toda a ordem; concorrendo poderosissimamente para debelar a crise do trabalho, que hoje afflige a população pobre de todo o paiz.

Instrucção

As obras de luxo e os variadissimos serviços a executar nas Estações Sanitarias não seriam só um emprego lucrativo para milhares de braços, mas verdadeiras escolas industriaes, onde os nossos operarios artistas, electricistas, engenheiros, etc. iriam aprender praticamente, com mestres competentes, variadissimas profissões que hoje, se póde dizer, não se conhecem em Portugal.

E para estas escolas industriaes modelos, seguramente mais productivas e fecundas que as sustentadas hoje pelo Estado, a troco de enormes despesas, não teria o thesouro publico de dispendir quantia alguma; antes pelo contrario, seria o Estado que teria a haver novas fontes de receita das industrias que, á sombra das Estações Sanitarias, se haviam de desenvolver ou crear de novo.

Efeitos sociaes

O trabalhador portuguez, nomeadamente o jornaleiro agricola e ainda o pequeno proprietario chegam a velhos sem nada possuirem, sem força nem saude para ganharem a subsistencia e acabam os seus dias arrastando penóssos sofrimentos chronicos, a esmolarem de porta em porta, sem terem onde se tratem.

Pois á sombra das Estações Sanitarias poder-se-hão crear vastos hospitaes para os pobres, doentes de enfermidades chronicas, sem novos sacrificios para o Estado.

Lucros para o thesouro

O capital calculado de 4.000 contos, tomado como lucro inicial das Estações Sanitarias por importação de capital, animaria muitas industrias novas, pela reproducção repetida do mesmo capital, por forma que, em impostos directos e indirectos, e ainda contando com o augmento de trafego dos Caminhos de ferro do Estado, do correio e telegrapho, viria o thesouro a receber 30 % do mencionado capital importado, ou sejam 1.333 contos que, duplicando de 10 em 10 annos, estariam no fim de 30 annos elevados a 10.664 contos!

A industria da exploração climaterica de Portugal seria pois a resolução definitiva da nossa crise economica e um poderosissimo fomento de progresso e de bem estar do paiz.

Pesquisa de iniciadores

A creação duma rede de Estações Sanitarias por todo o paiz é um empreendimento muito complexo, que demanda o concurso de muitas actividades e aptidões differentes, duma larguesa de vistas a que não está habituado o capitalista portuguez, que exige grandes e immediatos lucros e acaba quasi sempre por esmagar os homens de iniciativa e trabalho, que se arrojam a desbravar o caminho do progresso.

E no emtanto os iniciadores, que se dedicam com ardor ao estudo do assunto e á lucta contra todas as difficuldades das innovações, são indispensaveis, como força motriz, unica capaz de pôr em movimento a complicada machina da Exploração Climaterica, para tornar reproductivo o capital e para o attrahir ao empreendimento.

Estes empresarios hão-de surgir principalmente das duas classes que já hoje se encontram mais em contacto com a industria do estrangeiro e que mais tem a lucrar com ella: — hoteleiros e medicos hydrologistas.

O hoteleiro, porém, encara a industria do estrangeiro sob o ponto de vista do turismo e não possui conhecimentos technicos apropriados á Exploração Climaterica.

Outro tanto não succede aos medicos hydrologistas, que devem ser olhados como a classe basilar da industria em questão.

Importancia dos medicos hydrologistas

Do medico hydrologista ou especialista de qualquer ramo da physiotherapia depende, tanto o verdadeiro estudo do assunto, como a creação das empresas e ainda o seu desenvolvimento e prosperidade.

Só os medicos especialistas, bem conhecedores do assunto em todas as suas relações e detalhes, podem escolher conscienciosamente os pontos susceptiveis de serem aproveitados com vantagem para Estações Sanitarias, as especialidades de tratamento que em cada uma se devem empregar e as doenças a que se devem dedicar de preferencia.

Só elles podem fazer, com conhecimento de causa, o orçamento provavel das despesas de montagem e instalação, bem como das receitas e despesas da ulterior exploração; estabelecendo com probabilidades os lucros a offerecer aos capitaes, em condições de os attrahir para a empresa.

São os medicos physiothas que, durante a montagem da empresa, teem competencia para indicar quaes as construcções necessarias, quaes as dimensões e disposições que devem ter, quaes os melhores aparelhos a adquirir, qual a sua disposição e a forma de instalação; são elles ainda que hão de escolher ou adextrar o pessoal auxiliar, organizar os serviços e os regulamentos internos.

Durante o funcionamento é ainda ao medico especialista, tornado director tecnico, que pertence regular os serviços, escrever artigos e folhetos de propaganda, fiscalisar tudo quanto diz respeito á hygiene do doente, captar a confiança deste, dirigir ou executar o tratamento, entreter a esperanza dos doentes para que se conservem no estabelecimento o tempo necessario para realizar a cura, que muitas vezes demanda mezes e annos, e finalmente zelar do coração pela manutenção da boa hygiene da localidade.

O bom nome do medico director duma Casa de Saude, estabelecimento de therapia ou Estação Sanitaria faz os creditos desta.

A subita mudança do director medico, já acreditado, dum estabelecimento sanitario, póde significar a falencia deste; porque para tal logar não serve qualquer nome, não bastam os diplomas officiaes, nem mesmo os conhecimentos scientificos; — são necessarias tambem qualidades physicas, intellectuaes e moraes que nem todos, ou antes, que a maioria não possui.

Pois esta classe, que tantos auxilios póde prestar na nossa sociedade, que deve ser a alma da exploração climaterica, quasi que não existe ainda em Portugal.

1.º — porque em nenhuma das nossas tres escolas de medicina se ensinam as especialidades da hydrotherapia, bromatologia, kinesitherapia, phototherapia, aereotherapia ou electrotherapia que se cultivam nas Estações Sanitarias.

2.º — porque o medico, que se dedicar a qualquer destas especialidades, que teem de ser exercidas em custosos estabelecimentos, não tem a minima garantia que o defenda contra os excessos de ambições do capital.

Existem em Portugal, entre praias, thermas e estações alpestres, cerca de 150 Estações Sanitarias, mais ou menos embrionarias, sem capital sufficiente, sem que os empresarios em geral lhes conheçam o alcance e a finalidade, e sem que a maior parte dellas offereça condições locais vantajosas ao desenvolvimento da industria.

Na maior parte dellas entende-se que nem de me-

dico precisam e limitam-se a construir mal umas casas para alugar ou umas tinas para banhos, que se dão á vontade do cliente, e pouco mais.

Algumas, já obrigadas pela lei, teem os seus medicos assistentes, mas não pesam o valor desta entidade para o bom exito da sua exploração.

Entende-se geralmente que o director clinico é um empregado, como qualquer outro, e um cargo para que todos os medicos estão aptos; — consequentemente tratam de contractar o medico que se presta a servir por menos preço, quasi sempre rapazes que acabam de sahir da escola, sem o minimo preparo nem conhecimento de qualquer das especialidades da physiotherapia.

Como as empresas, faltas de recursos, lhes não dão sufficiente para viverem, esses directores improvisados são ainda forçados a fazer clinica pharmacologica entre a população circumvisinha ou, se a não conseguem, abandonam o logar no fim de pouco tempo, trocando-o por outra collocação mais lucrativa.

Se porventura criam uma tal ou qual estabilidade, a menor desintelligencia com a administração basta para despedir o clinico; quando tiram alguns lucros, não raro são elles motivo sufficiente para serem despedidos pela empresa, sequiosa de fazer parte desses lucros reverter a favor dos capitaes.

Como excepção apparecem alguns casos em que os medicos, tornados accionistas da empresa e conhecedores do assunto como ninguem, pesam sobre a administração ou a absorvem de forma a tornarem-se indispensaveis.

Empresas que expontaneamente reconheçam e premeiem o merito do seu director clinico, independentemente do seu valor capitalista, pode-se dizer que são excepções das excepções.

Assim se explica a pobreza de conhecimentos apropriados na maior parte dos nossos hydrologistas que, nem foram previamente habilitados nas escolas, nem escolhidos com criterio entre os mais conhecedores do assunto e os mais competentes, nem são remunerados em condições de se poderem dedicar exclusivamente á especialidade, — nem são garantidos na estabilidade do seu logar.

A nossa vizinha Espanha reconhecendo, lá também, o mal que acabamos de apontar entre nós, resolveu o assunto creando uma classe definida de medicos hydrologistas, á qual confere garantias, exigindo-lhe ao mesmo tempo habilitações convenientes, e fixando-lhe attribuições e encargos especiaes.

Neste mesmo sentido elaboraram os mais dedicados medicos hydrologistas portuguezes um projecto de lei, que foi por elles discutido e votado num congresso que em dezembro de 1908 realisaram no Bussaco.

E' um trabalho consciencioso, sancionado pela pratica e estudo dos poucos medicos hydrologistas que em Portugal teem podido resistir á guerra d'exterminio, contra o apparecimento duma classe que tão imperiosamente se impõe para a implantação da nossa Industria Climaterica.

O projecto em questão, elaborado já em condições de ser apresentado ao Parlamento pede:

a) que as Estações Sanitarias sejam obrigadas por lei a ter um medico director clinico.

Esta disposição impede naturalmente o funcionamento das pequenas estancias, que não offerecem garantias no presente, nem no futuro e que, não podendo fazer uma concorrência licita, barateiam os preços e usam de meios diffamatorios para desviar o movimento de capitaes e frequentadores, dos que melhores condições offerecem para os desenvolver.

b) que os cargos de directores clinicos das Estações Sanitarias sejam:

- providos por concurso,
- de character vitalicio,
- remunerados pelo producto das taxas officiaes da inscripção medica obrigatoria e dos serviços clinicos.

Estas disposições criarão lucros convidativos, só nas Estações de boa affluencia — premeiarão a competencia medica, pela attracção e nomeada que conquistarem como clinicos, — e determinarão as Estações de 1.^a ordem como verdadeiros logares d'acesso e de estimulo.

Assim se originará rapidamente uma classe de medicos physiopathas competente, que influirá poderosamente na organização de empresas para Estações Sanitarias.

c) marca como encargos dos directores clinicos, — a fiscalisação e superintendencia nas condições geraes da ordem e salubridade publica das Estações Sanitarias.

Estes novos empregados publicos, gratuitos para o estado e interessados na manutenção e rigoroso cumprimento de todas as medidas hygienicas, são a melhor garantia da boa execução dos regulamentos respectivos, tão indispensaveis aos bons créditos de Portugal sob o ponto de vista da Industria no Estrangeiro.

A sociedade de «Propaganda» approvando plenamente o projecto dos medicos hydrologistas, como muito util ao paiz, propõe apenas que nelle se substitua a designação **Estabelecimentos d'aguas mineraes** pela designação **Estações Sanitarias**, para que os beneficios da lei se estendam também as **praias de banhos**, e **estações de ares** nas montanhas pittorescas.

Bentes Castel Branco.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Desastrosa quinzena para os conquistadores do ar esta que vem de findar.

A' maneira que a lucta se torna mais ousada, maior vae sendo o numero das victimas.

Na guerra travada entre a Humanidade e o ar, nas primeiras escaramuças foi a natureza vencida; agora, porém, que o Homem crion ousadia com as vantagens colhidas, o adversario faz-lhe pagar cara a entrada violenta nos seus dominios.

Dir-se-hia que o ar segue a tactica dos russos na invasão francesa. Deixar entrar o inimigo porque os rigores do meio eram sufficientemente fortes para vence-lo.

A tres do corrente caiu, em Genova, o aeronauta Marchi de 500 metros de altura.

Felizmente Marchi cahiu sobre um lago, de maneira que a queda não teve perigo, por os soccorros serem prestados rapidamente.

Em Betheny, no concurso da Champagne o aviador Wachter caiu da altura de 200 metros, morrendo instantaneamente.

Os «tendeurs» duma das azas do aeroplano quebraram e o desgraçado aeronauta, que apenas contava trinta annos, veio precipitar-se no solo, á vista da mãe, da irmã, da esposa e da filha, ficando com as pernas e os braços partidos, o peito esmagado, e a cara de tal maneira deformada, que era impossivel reconhecerem-se-lhe as feições.

A 8 era a baronesa Laroche quem pagava o tributo da sua ousadia.

Nova, formosa, intelligente, e de animo viril tem-se dedicado de ha muito aos desportes de velocidade. Primeiro cyclista distincta, depois automobilista insigne, e agora aeronauta arrojada.

A morte horrorosa de Wachter não lhe entibiou o animo.

No mesmo concurso de Champagne, em Betheny, em que aquelle teve tão desastroso fim, a destemida baronesa Laroche, foi precipitada da altura de cincoenta metros.

Sentindo-se cahir, não perdeu o sangue-frio, e levantando-se da cadeirinha, segurou-se ás hastes, que manteem as cellulas, o que lhe evitou a morte.

Salvou o tronco, mas partiu o braço esquerdo e as pernas, tendo soffrido também a luxação da perna direita.

Prontos soccorros concertaram-lhe o esqueleto, e, a não haver complicações, a arrojada aviadora conseguirá restabelecer-se dentro de dois mezes.

A 10, em Gand, o aviador Daniel Kinet caiu da altura de trinta e seis metros, ficando sob o aparelho.

Partira-se o cabo de manobra, ao que se seguiu a paragem do motor e a queda a prumo do aparelho, esmagando o infeliz aeronauta.

No mesmo dia, em Atlantic-City, Estados Unidos, o aviador Brookins seguia no seu aeroplano á altura de 1852 metros.

De repente pára o motor por falta de essencia, e o aparelho começou a cahir vertiginosamente, a prumo.

Brookins, porém, conservando o sangue-frio, e depois de uns quinhentos metros de queda, conseguiu fazer manobrar as azas do biplano, de forma a executar um vôo plano, vindo descer a uma praia sem a menor contusão.

A 12, em Bournemouth, Inglaterra, Rolls, o aviador que no principio do mez passado fizera a travessia do Mancha, ida e volta, em uma hora e trinta dois minutos, cahiu da altura de vinte metros, por se ter quebrado a cauda do aeroplano.

Dez minutos depois fallecia no meio de dores atrozes.

Rolls contava apenas trinta e tres annos d'idade.

A 13, quando o dirigivel Erbslock, typo Zappelin com a capacidade de 3.000 metros cubicos, corria sobre Palsched, Allemanha, a grande altura cahiu bruscamente, morrendo os cinco aeronautas que o tripulavam.

Um delles era o proprietario do dirigivel, e os outros quatro engenheiros seus amigos.

Portugal

Realisou-se no Aero-Club de Portugal a distribuição dos premios dos concursos de papagaios promovidos em maio ultimo pelo Club.

Um dos socios communicou os resultados das experiencias feitas com barcos rebocados por papagaios, que foram admiraveis, pois que a travessia do Tejo, em Pedrouços, foi feita em dezeseite minutos apenas.

Sob o patronato do Club, vae ser aberta uma exposição de modelos de papagaios e aeroplanos, o que deve realisar-se em outubro proximo.

Inglaterra

Uma fidalga ingleza subscreveu com 50.000 libras para a organização de uma sociedade aeronautica, que estabeleça serviços directos entre Londres e Paris, emapparelhos construidos em Inglaterra.

AUTOMOBILISMO

Portugal

Realisou-se no domingo ultimo a annunciada corrida de rampa para automoveis e motocicletes organizada pelo Real Automovel Club.

Ganhou a taça de *Os Sports Illustrados* um *Brazier* de 35 H P, tendo feito o percurso, 1506 metros, em cento e vinte e dois segundos e meio.

A grande importancia da prova é ter sido a partida dada com o vehiculo parado e haver a uns centos e cincoenta metros do ponto de partida duas curvas enforcadas, perigosas de vencer com grandes velocidades, principalmente para os vehiculos compridos.

Foram desenove os concorrentes automobilistas, tendo sido classificado em segundo lugar, o tripulante que dirigia um *Berliet* de 40 H P e gastou cento e vinte e quatro segundos e meio, protestando pelo facto de não ser o proprietario do automovel classificado em primeiro lugar quem dirigia o vehiculo.

Dos motocyclistas foram dez os concorrentes sendo o primeiro classificado o que montava uma F. N. de 2 1/4 H P, o qual fez o percurso em cento e sessenta e seis segundos e tres quintos.

A's provas assistiram trinta mil pessoas.

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

Realisou-se, em Berne, a abertura solemne do Congresso Internacional de Caminhos de ferro no dia 4 do corrente.

Nos dias 2 e 3 foram feitas as inscrições dos delegados, tendo-se apresentado 480, e tendo-se feito representar 38 Estados.

Foi no dia 4, pelas tres horas, que no grande salão do Casino de Berne, o ministro dos correios e caminhos de ferro da Suissa, Dr. Forrer, abriu a primeira sessão do oitavo Congresso, saudando os delegados alli reunidos, em nome do Conselho Federal da Suissa.

O primeiro Congresso teve lugar em Bruxellas em 1885, o segundo em Milão em 1887, o terceiro em Paris em 1889, o quarto em S. Petersburgo em 1892, o quinto em Londres em 1895, o sexto em Paris em 1900, e o setimo em Washington em 1905.

Ao que parece o nono realisar-se-ha em Berlim em 1915. Se assim fôr, só em 1920 teremos em Lisboa a reunião do Congresso.

Nos vinte e cinco annos decorridos desde a reunião do primeiro Congresso, numerosos são os beneficios que se tem realiado nas communicações por via ferrea, taes como, garantias de segurança, rapidez nos trajectos, barateamento nos transportes, aperfeiçoamento do material e combinação de horarios, evitando longas demoras para alcançar os comboios de ligação internacional, e tornando assiim possivel viajar do extremo occidente ao extremo oriente, em caminho de ferro, no minimo numero de dias.

Por toda a parte a acção benefica do Congresso se tem feito sentir.

A França tem uma rede ferro-viaria de primeira ordem; a Allemanha tem todos os seus centros politicos, commerciaes e industriaes ligados por linhas ferreas; a Austria não hesitou perante a construcção das linhas alpestres; a Italia rasgou audazmente os Apenninos; a Russia faz correr o seu Transiberiano atravez dos gelos; a Espanha perfura os Pyrinéos para ir abraçar a França; Portugal cria comboios com velocidades espantosas, eguaes ás das linhas mais afamadas da Europa, com material escolhido e com todos os melhoramentos exigiveis.

O Japão e a China empregam os seus esforços para seguirem o exemplo das nações europeias.

Nos dias 5 e 6 começaram os trabalhos nas diferentes secções, para uma das quaes foi nomeado vice-presidente o nosso compatriota Mendes Guerreiro.

No dia 7 realiso-se a excursão a Oberland e ao lago dos Quatro Cantões. Nos dias 8 e 9 continuaram os trabalhos. O dia 10 foi destinado para descanso. No dia 11 trabalho das secções. No dia 12 excursão a Lausanne-Montreux e a Zurich. Nos dias 13 e 14 continuaram os trabalhos, realizando-se ás sete e meia da tarde de 14 o banquete offerecido aos delegados pelo Conselho Federal. A 15 continuação dos trabalhos. Hoje deve ter lugar a sessão de encerramento.

A lingua, oficialmente adoptada é a franceza; mas como pelos Estatutos do Congresso deve ser tambem considerada official a lingua do paiz onde se reunam os delegados, houve discursos em francez e em allemão.

A' hora da *Gazeta* entrar na machina chegou-nos o seguinte telegramma enviado pelo nosso director, que a convite da Commissão Permanente toma parte no congresso, representando esta revista, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*:
«Encerra-se amanhã o Congresso».

VIAGENS E TRANSPORTES

Excursões em Portugal

Escreve-nos um nosso estimado assignante de Castello Branco, pedindo-nos opinião sobre qual o ponto de preferencia dentro do paiz para uma viagem de recreio dum grupo dumas setenta pessoas, tendo em vista não só as bellezas naturaes e artisticas, como tambem a economia do transporte.

Não é muito facil de responder, pois são tantas e tão espalhadas do Norte ao Sul deste nosso torrão, as bellezas com que a natureza nos brindou, que ha para todos os gostos; e se, pelo que respeita a obras d'arte, não são em profusão como seria para desejar, ha comtudo, bastante para quem tenha olhos de vêr.

Entretanto iremos, com todo o prazer, indicar algumas excursões que fariamos no caso do nosso leitor, deixando-lhe a liberdade da escolha.

Para quem vive na Covilhã, quasi a meio do paiz, tanto faz começar pelo Norte, como pelo Sul; mas dada a hypothese de ainda não ter visto Lisboa, deverá ser este o primeiro ponto a visitar, para depois de ter visto o que na capital ha de bonito e de feio, — porque tambem aqui ha coisas feias — ir a Cintra, à Praia das Maças, ao Estoril e a Cascaes.

Esta viagem sahiria muito economica, pois, a tarifa 16 da Companhia Real, que regula estes transportes, estabelece para grupos do minimo de 40 passageiros em 1.^a e 60 em 2.^a a redução de 50 % sobre os preços da tarifa geral, o que dá para o caso Castello Branco-Lisboa e volta 4\$750 em 1.^a e 3\$690 em 2.^a.

Estes bilhetes são válidos por 6 dias.

Uma vez em Lisboa pode-se tomar na estação do Rocio um bilhete de ida e volta dos tramways para Cintra que custa 1\$060, 740 e 460 réis em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes respectivamente, e ali o electrico para a Praia das Maças, 300 réis ida e volta.

De Lisboa para Cintra ha durante o dia grande numero de comboios em correspondencia com o electrico para Collares e Praia das Maças, de forma que o excursionista, partindo de Lisboa num dos primeiros comboios da manhã, tem tempo sufficiente para vêr bem a Pena, o Castello dos Mouros, Monserrate, etc, dar uma fugida a Collares e um pulo á Praia das Maças, regressando á noite a Lisboa com os pulmões cheios d'oxigenio e a vista saciada com os quadros deslumbrantes que durante todo o dia se lhe offereceram.

Num outro dia vae até o Caes do Sodré, mune-se dum bilhete para Cascaes, que custa apenas, ida e volta, 920 em 1.^a, 680 em 2.^a e 460 em 3.^a.

Vê a praia, a cidadella, aluga um trem e vae até á Bocca do Inferno contemplar um dos mais grandiosos espectaculos que temos presenciado; dá uma saltada á Guia, e ainda de trem, dá um passeio até o Monte Estoril, para dar uma vista d'olhos áquella profusão de chalets, uns de bom, outros de mau gosto — ha de tudo — visita o Casino, admira a magnifica bahia, e volta á cidade de marmore e de granito á noite, com o papinho cheio de goso.

Escusado é dizer que tanto em Cintra como em Cascaes e Estoril ha magnificos hoteis, e, para quem não disponha de grandes recursos, casas de pasto com serviço economico e abundante.

No caso desta excursão já não offerecer novidade ao nosso consulente e seus amigos, ahí lhe offerecemos uma outra que tambem nada deixa a desejar:

Castello Branco-Coimbra-Figueira — O custo do bilhete para Coimbra e volta é o mesmo que antes indicamos para a viagem a Lisboa.

Tomando o comboio das 8,26 da manhã chega-se ao

meio-dia a Entroncamento onde trasborda para o do Norte que chega a Coimbra ás 3,49 da tarde.

Coimbra é uma das mais lindas, senão a mais linda, cidade de Portugal. Um passeio no Choupal, numa manhã de verão, é tudo que ha de mais agradável. A Quinta de Santa Cruz, a quinta das Lagrimas, o Penedo da Saudade, são pontos que todo o bom portuguez não deve deixar de visitar.

Além de tudo isso merecem especial attenção: a grandiosa igreja de Santa Cruz; a Universidade de cuja varanda se observa um magnifico panorama; o jardim botanico; os museus de arte ornamental e de historia natural e... o Mondego... o poetico Mondego!

Coimbra é um encanto, e tem então uma grande qualidade; além das serenatas dos estudantes, da graça das tricanas e da afabilidade do seu povo, possui magnificos hoteis e hospedarias onde se come bem e barato.

De Coimbra para Figueira ha comboios tramways, que fazem o trajecto em duas horas e cujos bilhetes custam 960 em 1.^a, 620 em 2.^a e 420 em 3.^a, ida e volta.

Figueira é tambem uma bonita cidade. Não tem a poesia de Coimbra, mas em compensação tem o Oceano em toda a sua magestade a beijá-la numa volupia incessante.

Povoada de construcções modernas e possuindo magnificos casinos, é uma das melhores e mais frequentadas praias da peninsula.

E por hoje não apresentamos mais exemplos porque o espaço no-lo não permite.

Feira de S. Gualter em Guimarães

Nos dias 31 deste mez e nos dois seguintes teem logar na historica cidade de D. Affonso Henriques a tradicional feira de S. Gualter, uma das mais concorridas da provincia do Minho.

As festas que se realisam, alem da feira nesses dias, costumam ser revestidas de grande esplendor, salientando-se, como em todas as festas minhotas, as lindas illuminações a tigelinhas e balões de cores e de formas variadas, e o fogo de artificio.

Como de costume a Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães e a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, fazem serviço especial a preços reduzidos, esperando a commissão dos festejos que, a exemplo do anno passado, a Companhia Real tambem estabeleça bilhetes especiaes das suas principaes estações do norte para Guimarães e volta.

Além das costumadas festas Gualterianas, realisa-se este anno uma magnifica exposição de productos e alfayas agricolas, que deve sem duvida, ser um dos melhores atractivos do viajante.

Os caminhos de ferro concederam a redução de 50 % no preço do transporte dos artigos destinados a esta exposição.

Festas a S. Thomé na Ferreira e passeio á matta de Foja

No dia 25 deste mez realisam-se na famosa povoação de Ferreira, proximo de Montemor-o-Velho, as festas a S. Thomé, que todos os annos costumam ser muito concorridas por forasteiros das proximidades de Coimbra e Figueira da Foz.

Uma das melhores digressões, que se offerecem aos viajantes, é um passeio á magnifica matta de Foja.

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta effctua por este motivo nos dias 24 a 26 serviço especial

bilhetes reduzidos das estações de Figueira até Pampilhosa para Montemor e volta, e um comboio especial no dia 25 que parte da Figueira às 6,20 da manhã e regressa às 7,15 da tarde.

Festas da Rainha Santa em Coimbra

A meza da Real Confraria da Rainha Santa Izabel está-se occupando da organização do programma das magnificas festas, que este anno se effectuam nos dias 4 a 9 de agosto proximo em honra da Rainha Santa.

Entre os numeros, que deverão fazer parte do programma, contam-se a procissão em que figura a magnifica imagem da Rainha Santa, esculpida por Teixeira Lopes, um grandioso festival no parque de Santa Cruz, um exercicio de bombeiros, concurso de tiro e outras festas desportivas.

As companhias de caminhos de ferro e a administração do caminho de ferro do Estado tencionam estabelecer serviço especial a preços reduzidos durante os dias das festas.

No proximo numero daremos o programma completo das festas e os preços especiaes que forem estabelecidos das principaes estações para Coimbra.

Feira em Setubal

No dia 31 do corrente realisa-se em Setubal a magnifica feira annual, que é sempre muito concorrida.

Para esse dia está annunciada uma esplendida corrida de touros, em que tomam parte alguns dos melhores elementos da arte de Montes.

A direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelece neste dia um serviço extraordinario de comboios de ida e volta, de Lisboa para Setubal, com paragem nas intermedias, e bilhetes a preços reduzidos.

Os preços de Lisboa (Terreiro do Paço) a Setubal e volta são de 950 réis em 1.^a classe, 740 em 2.^a e 500 em 3.^a

Estes bilhetes são tambem validos para os comboios do dia 30, cujos vapores partem às 2,50, 4,20, 5,20 e 8,20 da tarde, dando direito ao regresso para o extraordinario e ordinarios do dia 31 e para os ordinarios até 2 de agosto inclusivé.

Esta validade é extensiva aos bilhetes vendidos para Barreiro e intermedias até Setubal.

Feira em Estremoz

Por occasião da importante feira de S. Thiago, que se realisa na bonita villa de Estremoz nos dias 25 e 26 do corrente, a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelece um serviço reduzido de bilhetes de ida e volta para Estremoz.

A seguir indicamos os preços dalgumas das estações principaes:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Lisboa (Terreiro do Paço)	4\$600	3\$400	2\$400
Setubal	4\$300	3\$100	2\$200
Beja	3\$700	2\$700	1\$900
Evora	1\$500	1\$100	800
Móra	3\$000	2\$200	1\$500
Villa Viçosa	400	300	200

No dia 25 ha um comboio extraordinario, que parte de Villa Viçosa para Estremoz, ao meio dia e cinco minutos.

Os bilhetes são validos para o regresso até ao dia 28.

E' de esperar grande concorrência de forasteiros, não só das povoações proximas de Estremoz, como de Lisboa e outros pontos distantes, dada a modicidade dos preços do caminho de ferro, e o interesse que sempre desperta uma feira alemtejana.

Thermas de Bicanho

Afim de servir durante a epoca balnear o importante estabelecimento thermal do Bicanho, situado junto do apeadeiro do mesmo nome na linha de Oeste e recentemente aberto á exploração, a Companhia Real, conforme o Aviso

ao Publico que inserimos na secção respectiva, vae estabelecer a partir de 18 do corrente e até 31 de outubro, a paragem de um minuto naquella apeadeiro, para embarque e desembarque dos passageiros, aos comboios n.^{os} 201, 202, 203, 204, 206, 208, 209 e 211 do actual horario.

Para o serviço destas thermas, que foi incluido no serviço de banhos com bilhetes especiaes das mesmas procedencias e aos mesmos preços que para os Banhos da Amieira, já desde 1 do corrente circulam entre Figueira e o apeadeiro de Bicanho os comboios mixtos n.^{os} 237 e 240 do horario em vigor.

Viagens commodas ao Bussaco

Os novos comboios n.^{os} 101 e 102 da Beira Alta, em vigor desde 15 de julho até 15 d'outubro proximo, dão ligação para e das estações daquella linha entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, inclusivé aos rapidos n.^{os} 56 e 55 da Companhia Real.

Permittem pois a seguinte agradável diversão: Sahir do Porto de manhã às 9 horas no rapido n.^o 56 da Companhia Real, chegando a Luso às 11,10; passar o dia no Bussaco, embarcando em Luso às 8,44 da tarde, para ir dormir em sua casa no Porto, aonde se chega às 11,7 da noite no rapido n.^o 55 da mesma Companhia Real.

Diversão semelhante permitté ás estações intermedias, quer sahindo para o Bussaco pelo comboio n.^o 18 da Companhia Real para tomar então em Pampilhosa o n.^o 3 da Beira Alta, chegando a Luso às 10,6 da manhã e regressar pelo novo comboio n.^o 102 da Beira, que parte do Luso às 8,44 da tarde e seguir pelo n.^o 11 da Companhia Real, quer pelos rapidos atraz indicados das estações de Gaya, Granja, Espinho e Aveiro, que elles servem.

Teem assim os banhistas das praias de Espinho e Granja extrema facilidade de visitar a Matta do Bussaco, incontestavelmente um dos mais bellos logares de villegiatura do paiz, servido por um hotel de primeira ordem, sem passarem a noite fóra de casa.

De Coimbra a viagem para o Bussaco é particularmente commoda, tomando de manhã o comboio n.^o 17 da Companhia Real e regressando pelo n.^o 2:212 e fornecendo ainda este ultimo comboio um excellent regresso aos passageiros, que tenham ido de manhã daquella cidade a Cantanhede, Arazede, etc.

Digna de nota é ainda a facilidade que os novos comboios da Beira Alta dão de visitar as pittorescas margens do Dão (Santa Comba), dando aos aquistas do Luso e pessoas em villegiatura no Bussaco extrema facilidade de diversão nessa visita.

O mesmo se poderá dizer de Coimbra, Aveiro e outras localidades nas suas relações com Santa Comba.

As festas de Namur

Começam amanhã as festas em Namur, que se realisam annualmente na formosa cidade belga das margens do Mouse, e terminam no dia 9 de outubro.

Das festas, que é costume serem muito concorridas por excursionistas de todos os paizes, damos a seguir o programma.

Domingo 17 de julho. — Planicie do Faubourg Saint Nicolas. Concurso de caça para fox-terriers e dachshunds, organizado pela União canina Namuroise-Luxembourgeoise, sob os auspícios da comissão das festas.

Parc de la Plante. Corridas de galgos. Concerto.

Domingo 24. — Recinto de jogos da cidadella.

Primeiro dia do Grande Concurso Hippico organizado pelo «Cercle Equestre Namurois» sobre os auspícios da comissão das festas.

Concertos e illuminações em «Square Léopold» e na «Place d'Armes».

Segunda-feira 25. — Segundo dia do Concurso Hippico.

Terça-feira 26. — Terceiro dia do Concurso Hippico.

Quarta-feira 27.—Jachtritt, offerta aos iniciadores do Concurso Hippico pelo «Cercle equestre Namurois». Concerto.

Quinta-feira 28.—Ultimo dia do Concurso Hippico.

Domingo 31.—Planicie de Faubourg Saint Nicolas—Concursos de cães de trela e de cães policias, organizados sob os auspícios da comissão das festas, pela União canina Namuroise-Luxembourgeoise.

Domingo 7 de agosto—Faubourg de la Plante—Primeiro dia dos concursos de canôas-automoveis, organizados sob os auspícios da comissão das festas pelo «Yacht-Club de Sambre-et-Meuse». Concertos. Festas diversas.

Segunda-feira 8—Segundo dia dos concursos de canôas-automoveis. Taça de la Meuse,

Domingo 14—Theatro ao ar livre no recinto de jogos da cidadella. Grande representação de gala organizada pela comissão das festas.

Polyeute, tragedia de Corneille, com o concurso dos principaes artistas da Comedia Franceza.

Execução da obra symphonica Polyeute de M. E. Tinel, director do Conservatorio Real de Bruxellas. Festas diversas no Faubourg d'Herbatte.—Concerto, jogo de bola, iluminação.

Segunda-feira 15—Theatro ao ar livre no recinto de jogos. Segunda representação de gala organizada pela comissão das festas.

L'Arlesienne, peça em 3 actos e 5 quadros de Alphonse Daudet, com symphonia e córos de G. Bizet, dada com o concurso dos principaes artistas da Comedia Franceza.

Grande concerto organizado no parque Louise-Marie pela sociedade coral «Les Barde de la Meuse» sob os auspícios da comissão das festas.

Domingo 21.—Recinto de jogos da cidadella. Primeiro dia das grandes corridas de touros espanhoes, organizadas pela comissão das festas com o concurso de M. A. Sauze, director das «Arènes de Nimes».

Domingo 21 e Segunda-feira 22.—Festa de flôres organizada no Parque Louise-Marie pela Sociedade Real de Horticulura sob os auspícios da Comissão das festas.

Concertos. Iluminações.

Quinta-feira 25 e Domingo 28.—Segundo e terceiro dias das grandes corridas de touros espanhoes no recinto de jogos da cidadella.

Domingo 4 de Setembro.—Recinto de jogos da cidadella.—Primeiro dia dos concursos de besôiros organizados pelo «Aero-Club de Namur» sob os auspícios da comissão das festas.

Festa no Faubourg de Salzinnes.

Segunda-feira 5 e Domingo 11 de Setembro.—Segundo e terceiro dia dos concursos de besôiros.

Domingo 11.—Festas no Faubourg de Bomel.

Domingo 18, segunda 19 e terça 20.—Recinto de jogos da cidadella.—Campeonato de lucta para amadores e profissionais. Matches de box inglez e francez.

Domingo 25.—Festas no Faubourg da Sainte-Croix.

Domingo 2 de Outubro.—Festas no quarteirão de Asty Moulin e no Boulevard du Nord.

Domingo 9.—Festas no Faubourg de Salzinnes.-les-Moulins.

Durante os mezes de Julho, Agosto e Setembro;—Provas do concurso de dirigiveis organizado pelo Aero-Club da Belgica. (Exposição de Bruxellas). Taça da cidade de Namur ao dirigivel que effectuar em menor tempo o trajecto de Bruxellas a Namur, com escala pelo recinto dos jogos.

De 5 de Junho a 25 de Setembro.—Concurso de janelas adornadas de flôres, organizado pela Sociedade Real de Horticulura. Concertos quotidianos.

Nas quintas-feiras 4, 11, 18, 25 de Agosto e 1 de Setembro: Concertos extraordinarios da symphonia communal com o concurso de cantores.

Em todos os domingos de verão: Desafios de tenis.

Concurso de jogo da bola.



II

O tempo e as viagens — O pouco reclamo de Valencia — Uma bonita cidade e uma exposição interessante — A arte, a industria e o commercio valencianos — Um tribunal sem sellos nem custas.

Berne 11 julho.

Ah! se o nosso paiz e a vizinha Espanha soubessem e quizessem fazer um bom reclamo no mundo inteiro, e se o tivessem feito ha muito tempo, não haveria hoje terras mais visitadas, e não teriamos nós, os peninsulares, locais bastante vastos para instalar hoteis e parques, restaurantes e mercados de comestiveis; e o commercio, e a agricultura fertil e pujante nessa faixa de terra que se chama Portugal, como nessa região bemaventurada que se chama a *vega de Valencia* não teriam bastante para alimentar a multidão de estrangeiros que, de toda a parte, fugiriam para esse torrão abençoado, onde o sol brilha, sem queimar vidas, como em Nova York, mas aquecendo-nos como beijos de mãe carinhosa, e a briza nos afaga as faces, qual bafejo de labios de mulher amada.

Sobre a já proverbial amenidade do nosso clima, succede agora que o tempo se encarrega de nos pôr em condições superiores aos outros paizes.

Na França, na Austria, como na Italia e na Allemanha — como aqui, na Suissa, e por toda a parte — os frios, as inundações, as chuvas torrencias e continuas, as tempestades de neve (como a que ha dias tivemos numa excursão a Schynige Platte) desgostam os excursionistas e fazem-nos, ou debandar, ou mesmo não sahir de suas casas.

Se elles soubessem que, embora com menos attractivos, tinham em Portugal ou no outro extremo da Peninsula um tempo tão delicioso como o que lá gosámos, iam para lá de roldão.

E' certo que se entre nós pouca propaganda se tem feito do paiz, porque só ha quatro annos se começou; Valencia com a sua exposição, as suas bellas naturaes e o seu clima acariciador, ainda tem feito menos.

Apenas uns raros cartazes na Espanha, mais raros em Portugal. Folhetos, programmas que precisaria espalhar aos montes, não apparecem por parte alguma.

Desta cidade promettemos falar e vamos faze-lo, muito bem pagos nos considerando do tempo que empregámos em ir ve-la, depois de a termos visitado rapidamente em 1899. (1)

A impressão que Valencia dá a quem nella entra, sobretudo de noite, é prodigiosa.

O carro, logo ao sahir da estação, leva-nos atravez de praças ajardinadas, seguindo por novas avenidas, largas, de boas construcções — nós que conheciamos as velhas encruzilhadas de ruas estreitas e feias, que constituíam a cidade antiga.

Mas sobretudo nos surprehende o brilhantismo da iluminação electrica, que é abundante e intensa por toda a parte.

Se, porém escolhemos hotel na rua principal, a antiga e irregular *calle de la Paz*, hoje larga e prolongada *Peris y Valerio*, ahi temos que soltar uma exclamação que parece andaluza, mas que é da mais justa verdade.

E' a rua mais brilhantemente illuminada que conhecemos no mundo!

Tem ella hoje a extensão de uns 500 metros, e a illu-

(1) Vidé nosso numero 290 de 16 de janeiro de 1900.

miniação é feita por 16 lampeões de tres enormes focos de arco voltaico e igual numero de 1 foco, havendo em cada 30 metros, quatro lampadas, á altura dos primeiros andares, o que dá á rua uma intensidade de luz, que nos faz esquecer que é noite.

Pavimento em beton, edificios de construcção elegante e de aprimorado gosto artistico, estylo «arte nova», frequencia de automoveis e de equipagens bem postas, completam o conjuncto, que dá a nota de uma rua de grande cidade.

E não é pequena, hoje, a bella capital valenciana, abrindo uma população de 250.000 habitantes e estendendo-se até ao Mediterraneo, numa extensão de quasi 5 kilometros, prolongando-se ali ao longo dos caes, entre os extremos do seu porto.

Bons carros electricos circulam em todas as direcções, facilitando a visita a este porto, onde a sociedade elegante vae, em chusma, todas as tardes, gosar a frescura do mar e tomar refrescos em numerosas barracas, e de manhã, aos banhos numa boa praia d'areia fina.

Ao longo do extenso caes correm as linhas ferreas, que vão ao Piug, e que de futuro ligarão com a linha de Sagunto, nessa estação.

O leito da linha é coberto de pedra solta, o que impossibilita, ou pelo menos não convida, ao transito a pé. Para o atravessar ha varias faixas macadamizadas ou belumadas, o que restringe o perigo de atropelamentos, quando os trens passam, silvando continuamente.

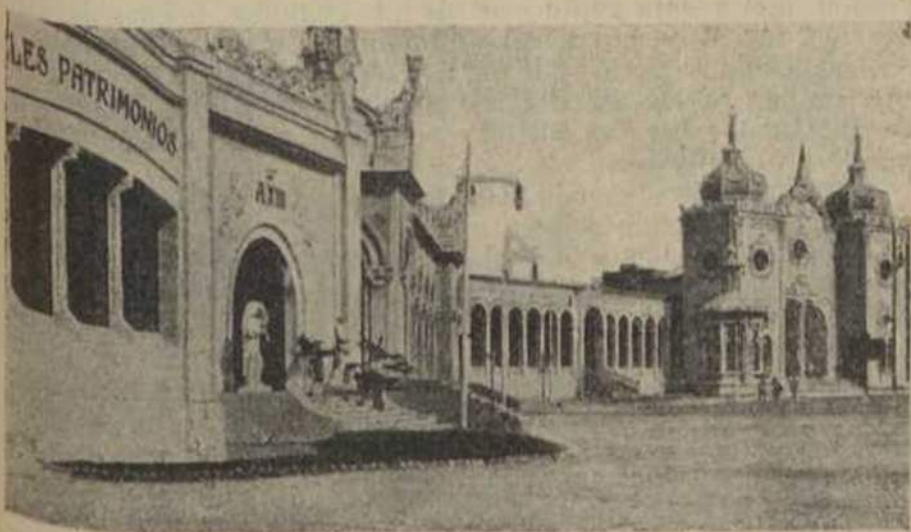
Não ha, portanto, resguardo da linha. Ahi está a solução que resolveria o problema do embelezamento do nosso Aterro, sem necessidade de se sonhar na extravagancia de afastar a estação para longe do centro da capital.

Não pertence a estes artigos dar descripções minuciosas das cidades, bastando-nos, portanto, dizer, que Valencia tem bem que ver para dois dias, aos quaes se deve juntar mais um, para visitar a sua bonita e interessante exposição.

E' esta mais uma prova da actividade e energia dos valencianos.

Aquellas construcções, vastas e elegantes, bem dispostas, foram levantadas em seis meses de trabalho no sitio onde eram simples terras de sementeira.

Palacios da industria, da agricultura, (de que damos a gravura) das artes, da mechanica, da electricidade; grande pista para recreios ao ar livre, concertos, fogos etc; casi-



VALENCIA — Palacio da agricultura

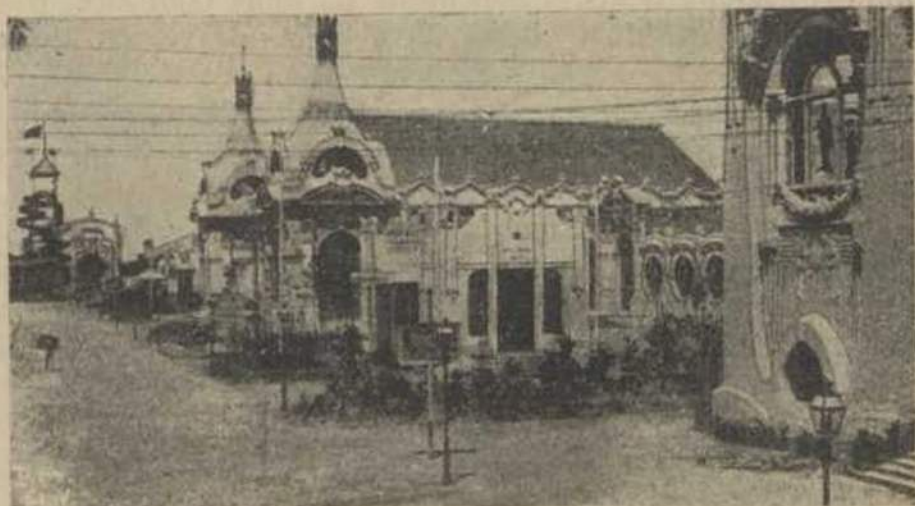
no; sala de festas; installações de pequenas manufacturas, coretos, kiosques, jogos, fontes luminosas, estatuetas, tudo surgiu como por encanto em jardins floridos e bem preparados para se fazer alli, no anno passado a exposição regional, repetida este anno como internacional.

Já se vê que não é uma grande exposição, nem podia se-lo, mas é interessantissima e valiosa, sobretudo na parte que se refere á arte antiga, em que ha objectos de grande valor, quadros, miniaturas, tapetes, arreios, e outros artigos, que enchem cinco grandes salas.

A industria valenciana que é muita e em adeantado

progresso, exhibe-se de forma brilhante. A marcenaria, os tecidos, os leques, os artigos de vestuario, a ceramica, instrumentos de musica, machinas, carruagens de caminhos de ferro e tremvias; de tudo se fabrica alli por forma perfeitissima, chegando alguns artigos a constituir valiosos elementos de exportação.

As fructas, sobretudo, vão abastecer os mercados da Belgica, da Allemanha e da Inglaterra. A sua exportação cifra-se já por mais de cinco milhões de caixas. Por isso o



VALENCIA — Palacio das Obras Publicas e Sala de festas

movimento do seu porto é já enorme, tendo entrado alli, em 1907, 2849 barcos com dois milhões de toneladas de arqueação.

Se tratamos de bellas artes, temos, em pintura e em architectura, provas evidentes do espirito artistico que caracteriza aquelle povo.

Não só o museu de pintura e as salas de exposição nos offerecem maravilhosos trabalhos de artistas eximios na palheta, como mesmo as construcções modernas nos revelam um gosto aprimorado que, nos antigos palacios se vê, véem de longa data, haja vista o velho palacio do Marquez de Dos Aguas.

Digamos tambem que Valencia tem hoje bons hoteis, modernos, confortaveis, taes como o Palace hotel e o Grande Hotel de Paris, ambos na rua principal, e em ambos, como em toda a parte, se serve o primoroso prato de arroz com mariscos, peixe e carne, a que nós chamamos «á valenciana» e lá se chama *paella*.

Para ver a cidade de alto ha que subir 207 degraus ao Miguelete, torre de 60 metros, junto da cathedral.

Um costume curioso: A' porta da cathedral reúne-se todas as quintas feiras o chamado «tribunal das aguas», que funciona desde a idade média. E' composto pelos proprietarios dos terrenos que recebem a agua do Turia para irrigação. Ali discutem verbalmente as suas questões sobre a divisão das aguas e do julgamento alli pronunciado não ha appellação. Mas tambem não gastam com advogados ou procuradores ou juizes — nem em papel sellado — é tudo gratuito.

Em virtude de ser utilizada a agua para regas, o rio está enxuto durante o verão.

Dos madrilenos se diz que venderam as aguas do Manzanares para pagarem as pontes.

Dos valencianos pode dizer-se que elles transformam as do Turia nessa riqueza que exportam e nessa verdejante campina que nos delicia a vista, ainda horas depois de termos sahido da cidade, em caminho de ferro em direcção a Barcelona.



Uma turbina monstro

Vae ser installada nas officinas da Sociedade de Electricidade de Paris-Saint Denis uma turbina a vapor que pode desenvolver a potencia de 20.000 cavallos, e que serve para accionar um motor trifasico de 10.250 volts, a 750 revoluções por minuto.

Fica sendo a machina mais poderosa da Europa.

Comunicações franco-italianas

Realisou-se em Roma, sob a presidência do sub-secretário d'Estado dos negocios estrangeiros d'Italia, e vice-presidência do ministro plenipotenciário da França, a conferencia technica internacional para o melhoramento das communicações entre a Italia e a França.

Os trabalhos occuparam seis sessões, tendo sido estudadas a forma de melhorar o serviço das linhas de Vintimille e Monte Cenis, a conclusão da linha Coni-Nice, e a construção eventual duma nova linha atravez os Alpes Occidentaes.

Sobre este ultimo ponto, os delegados francezes apresentaram projectos para o traçado por Monte Branco ao S. Bernardo pequeno, e por Briançon a Oulx.

Os delegados italianos vão estudar estes dois projectos apresentando as suas conclusões na primeira futura reunião, que será marcada por accordo entre os Governos dos dois Estados.



Os caminhos de ferro chilenos

A rede ferro-viaria do Chile é formada por 5500 kilometros em exploração e 2500 em construção, não contando as linhas internacionaes, das quaes a que corta os Andes e termina na Argentina vae começar a ser explorada dentro em pouco, e a que penetra na Bolivia está já em exploração.

No poder do Estado ha 2599 kilometros em exploração, ou quasi metade do total da rede aberta ao serviço publico.

Por conta do Estado ha em via de construção 1127 kilometros, representando a importancia de 2340 contos de réis.

Dentro em pouco vae começar a construção do caminho de ferro longitudinal de Cabillo a Copiapo e Lagunas, a qual está orçada em 3240 contos de réis.

Esta linha mede 2400 kilometros e faz parte do caminho de ferro pan-americano, de que já aqui temos fallado aos nossos leitores.



Um novo tunnel nos Alpes

Um novo projecto de tunnel atravessando os Alpes se apresenta.

A nova abertura tem em vista assegurar á Suissa parte do trafico dos portos de Trieste e de Fiume, e arrancar o Cantão de Gritono, o maior da Suissa, do isolamento em que até agora tem sido conservado pelas linhas ferreas.

O projecto faz partir a linha dum entroncamento com os caminhos de ferro federaes, proximo de Maienfeld, atravessando depois o Pröetigau até Kloster, penetrando sete kilometros mais além, em um tunnel de treze kilometros e setecentos metros o monte Silvretta, a 1.464 metros de altitude. O tunnel desemboca perto de Lavin, em Basse Engandine.

A linha atravessa a entrada do valle do Inn, proximo de Ardez, para attingir por Tarasp e Vulpera o valle do Uina, onde passa a fronteira por um tunnel de treze kilometros á altitude de 1.543 metros, descendo depois para Mals.

De Maienfeld a Mals a distancia é de 112 kilometros, sendo 87 de territorio suiso.

O percurso de Bâle a Meran, que hoje se faz pela linha de Aslberg, é de 563 kilometros. Pelo novo projecto este percurso fica reduzido a 360 kilometros.

O actual trajecto de Bôle a Trieste fica diminuido em cincoenta kilometros.

Esta linha ficará sendo o mais curto caminho entre Paris e Constantinopla, e porá em relações directas com a Suissa o Tyrol Meridional, a Corinthia, a Carniole, a Istria, a Styria e o sul da Hungria.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoá e Famalição. — Reune do dia 23 do corrente a Assembléa Geral desta Companhia, pela uma hora da tarde para apresentação de contas e resolver acerca da forma juridica a adoptar para ligar as suas linhas com as da Companhia do Caminho de ferro de Guimarães e com as da concessão do Alto Minho.

A reunião terá logar na séde da Companhia, praça de Mousinho d'Albuquerque, no Porto.

Companhia Carris de Ferro. — Reunem no dia 25, no salão nobre do Centro Commercial, no Porto, em Assembléa Geral extraordinaria os accionistas desta Companhia para discutirem e votarem uma proposta sobre a reforma do artigo 5.º dos seus Estatutos.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de julho de 1910.

Ainda não calhiu o ministerio! Tão costumados andamos ás successivas mudanças de ministerio, que nos surpreheende tão grande demora. E não tem sido á falta da queda estar sendo prevista pelas opposições, que nos seus jornaes dizem quotidianamente que a actual situação politica não é estavel.

No campo da pratica não mostrou ainda o actual ministerio cousa que se affirme.

No campo dos projectos é que alguma cousa tem feito.

Assim consta que vae ser assignado o tratado de commercio com a França, de preferencia a qualquer dos outros que estão em negociações.

Pelo ministerio das Obras Publicas serão apresentadas ao Parlamento dezeseite propostas de lei, formando um plano completo, economico e de fomento.

Entre ellas figura a da construção de linhas ferreas complementares no centro do paiz.

Como os leitores vêem a proxima epoca parlamentar annunciar-se promettedora.

No emtanto veremos, como dizia o cego, que segundo resa a anedocta nunca chegou a vér.

Continua a ser assunto geral de conversa o caso do Credito Predial, que a tanta gente está fazendo engulhos, principalmente áquelles que se veem em riscos de perder o seu rico dinheiro.

A fallencia requerida por um dos obrigacionistas não foi reconhecida pelo respectivo tribunal, fundando-se em que a suspensão de pagamentos não fôra official e porque o activo da Companhia é superior ao passivo.

A Commissão nomeada pelo Governo não é considerada como servindo para grande cousa.

O que, porém, alenta os credores da Companhia é o Governo ter mostrado não se alheiar do assunto e interessar-se por garantir os interesses economicos e de ordem social ligados á existencia da Companhia.

Quando os delegados das associações de Soccorros Mutuos de Lisboa pediram aos ministros da fazenda e das obras publicas que lhes garantissem o capital e juros das obrigações, foi-lhes respondido da maneira mais animadora possivel.

Entretanto trabalha-se activamente para se eleger na proxima assembleia geral, no dia 23, novos corpos gerentes, fervendo a intrigalhada, como é de uso corrente em todas as eleições entre nós.

No dia 12 foi lido, em reunião de corpos gerentes, um projecto de relatorio, que o actual Governador deve apresentar á Assembléa Geral. As conclusões desse relatorio são por enquanto secretas, mas corre que uma dellas é pagar-se immediatamente uma parte do coupon de julho, isto sem prejuizo doutros interessados.

Ha tambem quem diga que o relatorio conclue por propôr o pagamento de 20 % de todos os encargos vencidos, satisfazendo o resto á medida que as circumstancias o permittam.

Emfim, o que fôr soar.

O mercado cambial pouco movimentado, principalmente em transacções a prazo.

De contado o movimento que houve foi principalmente em inscripções, que se mantem firmes.

O calor e a desconfiança são causas principais desta falta de movimento.

Por causa do calor, começa a debandada para o campo; e diminui o numero de jogadores de Bolsa, e por causa da desconfiança as notas ficam em carteira á espera da epoca das praias, onde o jogo é mais garantido, porque os valores tem sempre a mesma cotação.

O valor das fichas não tem oscillações.

Os cambios peoraram. A Libra comprava-se hoje a 45890 réis e vendia-se a 45840 réis. O Rio-Londres fechou a 16 3/4 equivalente a libra a 145328 réis francos.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 1/4	49 1/8	50	49 7/8
" 90 d/v	49 9/16	—	50 3/8	—
Paris cheque	579	580	571	573
Berlim "	238	239	234 1/2	235 1/2
Amsterdam cheque	403	405	397	399
Madrid cheque	895	905	885	895

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras


JULHO														
Bolsas e titulos	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,05	40	39,15	39,15	39,20	39,20	39,30	39,30	39,30	39,60	39,70	39,80	40	—
Divida Interna 3 % coupon.....	39	39	39	39	39	39	39	39,05	39,20	39,50	39,65	39,75	—	—
“ “ 4 % 1888, c/premies.....	21,400	21,300	21,400	—	21,400	21,400	21,400	21,400	21,450	21,500	—	—	—	—
“ “ 4 1/2 % 1888/9.....	59,300	59,200	58,500	—	58,800	50,800	58,900	—	—	—	—	—	—	—
“ “ 4 % 1890.....	—	—	50,800	50,800	50,800	—	—	50,800	—	50,800	—	—	—	—
“ “ 3 % 1905 c/premies.....	—	9,100	9,100	9,100	—	—	—	—	9,100	9,100	9,100	9,100	9,100	—
“ “ 4 1/2 % 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	81,000	—	80,700	80,800	—	81,000	81,000	—
“ “ 5 % 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	80,200	—	—	—	—	—	—	—	81,300	—	—	—	—	—
“ Externa 3 % coupon 1.ª série.....	65,400	65,500	65,500	65,500	65,500	65,500	65,500	65,400	65,400	65,500	65,500	65,600	65,700	—
“ “ 3 % 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	65,500	65,000	—	—	—	—	—
“ “ 3 % 3.ª série.....	—	66,300	68,300	66,300	66,300	—	66,300	66,300	—	—	—	66,500	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	173,000	—	175,200	175,200	175,300	—	—	—	176,000	176,500	176,500	—	—
“ “ Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140,000	140,000	—	—
“ “ Nacional Ultramarino.....	—	97,500	97,500	97,500	97,500	97,500	97,500	97,500	97,300	—	—	97,000	—	—
“ “ Lisboa & Agores.....	—	—	—	—	—	109,000	—	108,800	108,500	108,000	107,500	107,500	—	—
“ Companhia Real.....	—	69,000	—	—	—	69,000	—	—	768,000	68,800	—	—	—	—
“ Companhia Nacional.....	—	5,600	—	5,600	5,600	—	—	—	5,600	—	—	—	—	—
“ Companhia Tabacos, coupon.....	—	75,500	75,500	75,500	75,500	—	—	—	75,000	75,000	75,000	—	—	—
“ Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	65,400	65,500	65,500	65,600	—	65,500	—	—	—	—	—
brig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
“ Companhia Real, 3 % 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,000	—	—
“ Companhia Real, 3 % 2.º grau.....	—	—	50,400	50,400	50,700	50,700	50,700	50,850	—	—	51,000	50,850	51,000	—
“ Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
“ Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
“ Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
“ prediacas 6 %.....	—	77,100	77,100	77,200	—	77,500	—	77,500	77,500	—	—	—	—	—
“ “ 5 %.....	—	72,000	—	71,900	72,000	71,900	71,800	71,800	72,000	72,000	—	72,200	—	—
“ “ 4 1/2 %.....	72,000	—	—	—	—	—	70,000	70,000	—	—	—	69,000	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª série.....	68	68,50	68,37	67	66,85	66,80	66,80	66,75	66,80	66,90	67	—	—	—
Ações Companhia Real.....	—	—	—	35,50	35,50	35	35	—	37,50	35,25	37	—	—	—
“ Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
“ Madrid-Zaragoza-Alicante.....	419	417,50	—	405	404	404	401,50	—	—	—	—	—	—	—
“ Andaluzes.....	249,50	244	244	242	240	236	235	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau.....	363	352	—	—	340	—	340	342	342	345	—	—	—	—
“ Companhia Real 2.º grau.....	375	375	—	—	262	261	—	—	262	263	263	—	—	—
“ Companhia da Beira Alta.....	307	310	307	307	308	311	310	—	—	—	—	—	—	—
“ Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	136	—	—	—	135	140	135	136	—	—	—
Londres: 3 % portuguez.....	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	66,75	66,75	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	8,800	—	—	—	—	—	88,87	—	88,75	88,62	88,50	88,50	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes


LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Réde geral	1 Julho	4.073	2.789.761.000	4.073	2.701.032.000	+ 88.729.000	2.599.963	2.517.271	+ 82.692
	Vendas Novas....	" "	70	47.992.000	70	51.689.000	— 3.697.000	685.600	738.400	— 52.800
	Coimbra a Louzã	" "	29	11.327.000	29	12.537.000	— 1.210.000	390.586	432.310	— 41.724
Sul e Sueste.....	30 Junho	638	715.342.720	638	637.548.092	+ 77.794.628	1.121.226	999.291	+ 121.935	
Minho e Douro	" "	418	798.917.000	418	782.024.317	+ 16.892.683	1.911.284	1.870.871	+ 40.413	
Beira Alta ..	3 Junho	253	193.598.892	253	180.550.049	+ 13.048.843	765.213	713.636	+ 51.577	
Companhia Nacional	4 Julho	185	77.044.016	185	74.340.709	+ 2.703.307	446.454	401.841	+ 14.613	
Guimarães	31 Abril	56	37.602.786	56	38.126.546	— 523.760	671.478	680.831	+ 9.353	
Porto á Pova e Famalicão	30 "	64	48.317.105	64	45.042.583	— 3.274.522	754.954	703.790	+ 51.164	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	20 Junho	3.681	57.427.850	3.681	55.902.331	+ 1.525.519	15.601	15.186	+ 415	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	51.285.520	3.664	49.941.569	+ 1.343.950	13.997	13.630	+ 367	
Andaluzes ..	" "	1.083	10.786.714	1.083	8.894.163	+ 1.892.551	9.960	8.212	+ 1.748	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	30 "	777	4.195.443	777	4.074.831	+ 120.612	5.399	5.244	+ 155	
Zafra a Huelva	1 Julho	180	1.663.879	180	1.641.670	22.209	9.243	9.120	+ 123	



Valle do Vouga.—Está concluído o viaducto que a Companhia concessionaria desta linha começou a construir dentro da mina do Chão d'Alem.

 Na estação de Albergaria-a-Velha está já a funcionar a placa giratoria.

Companhia Real.—Entrou já em serviço a nova locomotiva construída nas oficinas da Companhia, rebocando os comboios de mercadorias para o Porto com a carga de oitocentas toneladas.

 Vae ser estabelecido na estação central do Rocio um serviço telefonico para Campolide, destinado exclusivamente às comunicações relativas aos avanços dos comboios no tunnel.

Mossamedes.—Foi aberto à exploração no mez passado o troço desta linha, comprehendido entre os kilometros 107 e 126.

Novas linhas.—Pelo Ministério das Obras Publicas foi ordenado que se proceda ao estudo completo da rede complementar do centro do país para se conhecer quaes as que mais urge construir.

Horario do Ramal de Cascaes.—No dia 20 do corrente entra em vigor o horario de verão na linha de Cascaes.



Espanha

Foi inaugurado o segundo troço da secção de Morata a Oresco, comprehendido entre Tielmes e Oresco, na linha do Tajuna. O primeiro troço, de Morata a Tielmes foi inaugurado em março ultimo, como aqui noticiámos.

Inglaterra

Vão fundir-se as duas grandes companhias de caminho de ferro inglezas, a Great Western e a Souto Western.

Em vista do que numerosos comboios, que tinham criado para estabelecer a concorrência, vão ser supprimidos.

Belgica

O Governo pensou em ligar a rede do Norte com a do Meio-Dia, em Bruxellas.

A despesa com esta ligação foi orçada em cincoenta e seis milhões de francos, durando os trabalhos cinco annos.

Allemanha

Está sendo estudada uma petição formulada pela Camara de Commercio de Mulhouse para a construção de uma linha ferrea de Krut a Bussang.

O Governo é, em principio, favoravel ao projecto.

Austria

Em virtude dos prejuizos sempre correntes soffridos pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, vae ser diminuído o numero de comboios, com o fim de realisar economias.

Russia

Em consequencia da abundancia da colheita cerealifera no norte do Caucaso e na região do Don, a administração do Caminho de ferro Vladicaucase mandou construir dois mil wagões fechados.

A encomenda é satisfeita pela industria nacional.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 6 de Junho de 1910.

(Continuado do n.º 541)

MERCADORIAS EM GRANDE VELOCIDADE

Os mappas estatísticos n.ºs 29 e 30 indicam o movimento deste trafego, havendo a notar que os comestiveis concorrem em mais de metade para o augmento das receitas.

O percurso médio de tonelada augmentou, passando de 117,6 kilometros em 1908 a 120,2 kilometros em 1909. A receita media liquida por tonelada passou de 7\$807 a 8\$123 réis e a tonelada kilometrica de 66,35 a 67,58 réis.

A receita proveniente de bagagens manteve-se sensivelmente, resultado que se pode considerar animador.

O mappa seguinte indica a comparação desde 1900, das receitas em grande velocidade liquidas de impostos e reembolsos:

Annos	Tonelagem — Kilogrammas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Differença sobre o anno anterior
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
1903.....	34.731.156	277:603\$345	+ 2:471\$142
1904.....	37.149.561	297:297\$298	+ 19:693\$953
1905.....	39.975.350	322:801\$158	+ 25:503\$860
1906.....	41.522.433	347:393\$879	+ 24:592\$721
1907.....	42.992.340	369:562\$088	+ 22:168\$209
1908.....	45.221.126	372:632\$341	+ 3:070\$253
1909.....	47.133.839	395:553\$749	+ 22:921\$408

MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

Os mappas estatísticos n.ºs 31 e 32 dão esclarecimentos sobre o trafego de pequena velocidade.

O mappa seguinte mostra que a receita de pequena velocidade é superior em 1909 á de todos os annos anteriores:

Annos	Tonelagem Numero de toneladas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Differença sobre o anno precedente
1900.....	1.085.812	2.141:545\$871	+ 202:700\$859
1901.....	1.157.438	2.303:997\$040	+ 162:451\$169
1902.....	1.223.471	2.338:069\$888	+ 34:072\$848
1903.....	1.353.712	2.535:306\$588	+ 197:236\$700
1904.....	1.404.689	2.646:093\$544	+ 110:786\$956
1905.....	1.402.962	2.623:198\$223	— 22:895\$321
1906.....	1.489.886	2.820:024\$021	+ 196:825\$798
1907.....	1.512.949	2.847:283\$145	+ 27:259\$124
1908.....	1.574.136	2.832:254\$910	— 15:028\$235
1909.....	1.671.199	2.995:530\$785	+ 163:275\$875

Os principaes augmentos proveem dos cereaes e farinhas, materias de construção (incluidas as madeiras para minas), comestiveis e generos de mercearia.

As diminuições nas receitas provenientes dos objectos manufacturados e dos vinhos, tem-se attenuado, mas ainda não foi possível conseguir que augmentasse.

O percurso médio da tonelada augmentou: 138,3 kilometros contra 135,6 kilometros, em 1908; a receita liquida por tonelada diminuiu: 4\$981 réis contra 2\$007, em 1908, sendo a tarifa média: 14,32 réis contra 14,79 réis em 1908.

Observações especiaes sobre o trafego internacional

O trafego internacional com a Espanha pelas fronteiras de Badajoz e Valencia de Alcantara melhorou em 1909. Diligenciámos desenvolver este trafego que deu boas receitas, tanto de passageiros, como de mercadorias em grande e pequena velocidade, como se vê do mappa estatístico n.º 34.

O trafego directo com a França conserva-se estacionario.

O trasbordo de mercadorias na fronteira espanhola e as formalidades de Alfandega são obstaculos que impedem o desenvolvimento deste trafego. Procura-se attenua-los, sendo de esperar que se melhorará esta parte de receitas.

O numero de passageiros diminuiu ligeiramente em 1909.

Trafego directo com a França

	1908	1909	Differença em 1909
Passageiros { Numero ...	5:294	5:238	— 56
Receita	24:841\$034	24:158\$649	— 682\$385
Mercadorias — Receita	10:526\$831	10:283\$850	— 242\$981

O mappa seguinte dá o movimento especificado e as receitas de mercadorias pelo tráfego P. H. F.:

	Peso			Productos		
	Provenientes de França	Destinados a França	Total	Provenientes de França	Destinados a França	Total
Grande velocidade	187,9	22,9	210,8	3:561:5534	461:5589	4:023:5123
P. quena velocidade	1.803,0	451,8	2.314,8	4:906:5178	1:354:5549	6:260:5727
Total	2.050,9	474,7	2.525,6	8:467:5712	1:816:5138	10:283:5850

Despesas

No mappa seguinte vão indicados os aumentos de despesa e de percurso de comboios em 1909 comparado com 1908:

Despesa em Réis:	Réde propria	Linha de Setil a Vendas Novas	Linha de Coimbra a Louzã	Total
Augmento....	88:987:5717	-5-	1:604:5275	89:447:5657
Diminuição...	-5-	1:144:5335	-5-	-5-
Augmento de percurso em kilometros	242.867	5.438	2.862	251.167

Em resumo, a um augmento de percurso de 251.167 kilometros, correspondeu o augmento de despesas de 89:447:5657 réis, isto é, cada kilometro percorrido a mais pelos comboios custou á Companhia 356 réis.

O trem-kilometro custou em média, em 1909, 426 réis.

O augmento do percurso dos comboios explica, portanto, o augmento da despesa bruta.

O mappa seguinte mostra a comparação dos coefficients de exploração relativos a cada linha explorada:

Coefficientes de exploração

Linhas	Annos		
	1908		1909
	Contando como receitas fóra do tráfego 33:390:5368	Contando como receitas fóra do tráfego 12:232:5070	
Linhas de Leste e Norte.....	32,71 %	32,88 %	33,63 %
Ramal de Cáceres.....	—	112,27 "	111,05 "
Ramal de Coimbra.....	—	64,43 "	61,69 "
Linha de Lisboa-Cintra-Torres.....	—	47,75 "	44,18 "
Linha de Cintura.....	—	49,65 "	48,77 "
Ramal de Cascaes.....	—	81,61 "	75,03 "
Linha Urbana.....	—	78,08 "	91,54 "
Total da réde não garantida...	39,08 "	39,24 "	39,53 "
Linha de Torres-Figueira-Alfarellos	—	54,99 "	52,04 "
Linha da Beira Baixa.....	—	67,17 "	65,02 "
Total da réde garantida.....	—	59,53 "	56,90 "
Total da rede da Companhia..	41,59 "	41,75 "	41,68 "
Linha de Setil a Vendas Novas.....	—	71,64 "	63,68 "
Linha de Coimbra a Louzã.....	—	79,16 "	82,56 "
Total geral.....	42,27 "	42,42 "	42,26 "

Examinando parcialmente estes algarismos, vê-se-ha que as despesas de estações, manobras nas mesmas, despesas de iluminação e de conservação de ferramentas foram as que mais concorreram para o augmento no serviço de exploração; estas despesas estão na razão directa do serviço que tem de se fazer.

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Ampliação de comboios na linha da Beira Alta

A partir de 15 do corrente e até 15 d'outubro proximo futuro, terão lugar diariamente, entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, os comboios abaixo indicados, para serviço de passageiros de 1.ª e 2.ª classes e bagagens, com as marchas seguintes:

Comboio n.º 101.	Pampilhosa.....	partida 10,50 da manhã
	Luso-Bussaco.....	" 11,12 da "
	Mortagua.....	" 11,45 da "
	Santa Comba Dão chegada	12,10 da tarde
Comboio n.º 102.....	Santa Comba Dão.	partida 7,45 da tarde
	Mortagua.....	" 8,07 da "
	Luso-Bussaco.....	" 8,44 da "
	Pampilhosa.....	" 9 da "

O comboio n.º 101 liga em Pampilhosa com o comboio rapido n.º 56 da Companhia Real, que parte do Porto ás 9 horas da manhã, chega a Pampilhosa ás 10,43 da manhã.

O comboio n.º 102, corresponde em Pampilhosa:

NO SENTIDO DO PORTO, com os comboios da Companhia Real n.º 55 (rapido) e 11 (omnibus), que partem da Pampilhosa

respectivamente, ás 9,18 e 9,25 da noite e chegam ao Porto ás 11,7 e 12,15 da noite.

NO SENTIDO DE COIMBRA, com o comboio n.º 2212 da Companhia Real, que parte de Pampilhosa ás 9,17, chegando a Coimbra B ás 9,45 da noite.

Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão

Banhos de mar na praia D. Carlos, em Mattosinhos, junto á capella do Senhor do Padrão

Desde 15 do corrente a 15 de outubro inclusivé, na estação do Porto, vendem-se bilhetes de ida e volta em 2.ª classe para a praia de D. Carlos, em Mattosinhos (Senhor do Padrão), ao preço de 80 réis, válidos unicamente para o mesmodia da venda, e para a ida pelos comboios que partem daquela estação ás 5-40, 6-10, 6-40, 7-10 (*), 7-40 e 8-45 da manhã, e para a volta pelos comboios que também de manhã partem do Senhor do Padrão ás 6-37 (*), 7-8, 7-38 (*), 8-8, 8-43, 9-17 e 9-44 (*).

Observação: — (*) Os comboios que partem do Porto ás 7-10 e do Senhor do Padrão ás 6-37, 7-38 e 9-44 só começam a effectuar-se desde 1 de agosto.

ARREMAITAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Fornecimento de 6000 metros cubicos de balastro

No dia 25 de julho de 1910, pelas 12 horas do dia, na Secretaria da 7.ª secção de Via e Obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada do fornecimento de 6:000 metros cubicos de balastro. O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 40:500 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde ás 10 da manhã ás 4 horas da tarde na Secretaria da 7.ª secção de Via e Obras, em Evora.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de pás para fogueiros

No dia 18 de julho de 1910, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 600 pás para fogueiros.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Fornecimento de coke para fundição

No dia 1 d'Agosto, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 360 toneladas de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício 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 ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação central do Rocio.

BOGGIE OU CARANGUEJO

Charles de Bange, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que neste paiz lhe foi concedido para: «**Systema de Boggie ou Caranguejo com um ou mais eixos**», pela patente n.º 6.349.

Para tratar e informações, o agente official de patentes J. A. da Cunha Ferreira, rua dos Capellistas, 187 1.º, Lisboa.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissions, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa. — Rua d'El-Rei, 73, 2.º

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accomodações desde 15000 réis por dia a 15500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro. — sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JULHO DE 1910

COMPANHIA REAL				C. Branco				Lisboa				Porto			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré		C. Branco	Covilhã	C. Branco		Lisboa	Evora	Lisboa		Porto	Barea d'Alva	Porto	
9 15	9 20	9 40	9 55	2 42	7 14	10	2 12	6	10 46	6	10 24	7 50	3 14	8 3	12 57
9 28	9 42	10 8	10 25	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.		Lisboa	Mora	Lisboa		a 12	p 4 55	a 11 20	6 55
4	4 14	4 41	4 56	12 30	5 20	7 10	10 16	8	2 39	6 8	1	5 40	10 25	4 30	8 58
5 40	5 54	6 20	6 35	a 4 10	7 15	—	—	5 20	12 4	3 51	10 24	Regoa	Vidago	Regoa	
11 25	11 39	12 5	12 20	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.		Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa		5 30	9 40	5 25	9 35
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				7 30	2 15	5 10	11 56	8	3 25	5 55	1	Regoa	Villa Real	Regoa	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.		Lisboa	Moura	Lisboa		12 30	1 45	4 10	5 20
5 30	6 3	5 30	6 1	6 17	1 26	11 35	6 51	5 20	3 55	5 20	1	6 55	8 18	12 49	1 56
7 40	8 13	7 25	7 56	Caldas	Alfarellos	Caldas		8	3 55	5 20	6 30	V. Real	Vidago	V. Real	
10 10	10 38	8 49	9 15	12 30	6 59	3	9 29	5 20	2 55	8 30	1	1 51	4	1 45	4 1
11 30	11 58	10 50	11 16	Figueira	Amieira	Figueira		Lisboa	Faro	Lisboa		8 22	10 45	10 30	12 44
1	1 28	12 10	12 36	12 19	12 40	12 59	1 20	a 7 25	q 3 35	a 7 15	m 3 35	Vidago	P. Salgadas	Vidago	
2 20	2 58	1 40	2 6	3 25	3 46	4 10	4 31	Lisboa	Villa Real	Lisboa		11	11 42	m 12	12 33
4 52	5 20	3 10	3 38	11 33	11 54	12 11	12 35	6	12 30	5 10	10 24	Livração	Amarante	Livração	
5 24	5 57	5 31	5 57	7 24	7 45	8 36	8 57	8	12 30	4 45	6 30	10 15	11	6	6 45
7	7 28	7 45	8 11	Figueira	Alfarellos	Figueira		5 20	6 53	—	—	5 15	6	3 35	4 20
8 30	8 58	9 10	9 36	1 40	2 17	1 55	2 34	Lisboa	Portimão	Lisboa		GUIMARÃES			
10	10 28	10 40	11 6	10 40	11 15	2 40	3 19	a 7 25	q 3 46	6 40	6 30	Trofa	Guimaraes	Trofa	
12 30	1 3	—	—	1 9	2 16	1 10	1 46	5 20	5 4	—	—	7 40	9 21	f 7 37	8 51
Mais os de Cascaes, excepto os a.				6 40	7 12	7 40	8 22	Portimão	Tunes	Portimão		f 5 20	6 38	f 2 34	3 59
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		7 47	8 28	8 55	9 34	q 1 30	2 30	9 30	10 37	Trofa	Fafe	Trofa	
6 15	7 19	6	7 4	Figueira	Porto	Figueira		10 30	11 40	—	—	f 6 10	8 39	4 36	7 9
6 50	7 44	7 40	8 35	7 20	1 57	9 39	3 44	Portimão	Villa Real	Portimão		q 8 4	10 29	9 15	11 45
8 10	9 6	b 8	8 47	VALLE DO VOUGA				6 25	12 10	2 5	7 32	9 20	12	3 25	6 2
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho		Faro	Olhão	Faro		g 1 1	4 8	f 5	7 30
9 45	10 41	9 15	10 7	11 30	1 4	1 30	3 3	11 30	11 51	12	12 21	g 7 22	9 42	g 7 35	10 4
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32	Espinho	Albergaria	Espinho		2 30	2 51	3	3 21	f 7 35	10 14	—	—
10 45	11 49	10 50	11 54	8 30	11 30	3 50	6 47	Faro	Villa Real	Faro		COMP.ª NACIONAL			
12 15	1 19	a 11 26	12 2	4 35	7 33	7 30	10 30	3 43	6 2	8	10 31	St. Comba	Vizeu	St. Comba	
a 1 40	2 16	12 15	1 19	7 40	10 37	3 35	6 30	Portimão	—	—	—	a 4 45	6 42	5 15	7 32
1 45	2 49	1 50	2 54	BEIRA ALTA				Portimão	—	—	—	11 15	1 6	1 30	5 26
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	Figueira	Pampilhosa	Figueira		Portimão	—	—	—	11 5	1 22	8 20	10 11
3 15	4 19	3 15	4 19	7 50	9 25	5 15	7 10	Portimão	—	—	—	MINHO E DOURO			
a 4 40	5 16	a 3 56	4 32	2 25	4 10	9 55	11 40	Porto	Famalicão	Porto		Tua	Bragança	Tua	
b 4 47	5 37	b 4 28	5 14	7 5	8 55	4 25	6	2 20	3 47	5	6 28	1 50	7 30	7	12 35
b 5 20	6 10	a 5 26	6 2	10 55	11 51	10 20	11 13	e 5 57	r 7 16	r 4 18	e 5 37	a 4	10 40	a 4	10 20
a 6 10	6 46	6 15	7 19	12 35	1 32	12 20	1 13	9 45	11 14	7 36	9 10	POVOA DE VARZIM			
6 15	7 19	a 6 56	7 32	SUL E SUESTE				Porto	Braga	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
7 40	8 16	b 7 5	7 51	Lisboa	Barreiro	Lisboa		4 45	7 31	6 9	8 35	Porto	Modivas	Porto	
7 45	8 49	8	9 4	6	6 35	5 55	6 30	9 33	12 12	11	1 31	Porto	Povoa-Varzim	Porto	
9 15	10 19	9 20	10 24	q 7 25	8	8 35	9 15	Pampilh. (St. Comba	Pampilh.			6	7 35	4 10	5 31
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32	8	—	11 5	11 40	10 50	12 10	7 45	9	10 15	11 25	5 30	7 9
10 45	11 49	10 50	11 54	10 50	11 25	12 25	1	Nine	Braga	Nine		4 55	6 5	8 20	9 28
12 15	1 19	a 11 26	12 2	2 50	4 20	5 55	4 3	8 30	9 5	8	8 25	6 20	7 47	f 12	1 8
a 1 40	2 16	12 15	1 19	5 20	5 55	7 22	8	9 58	10 35	9 22	9 49	f 7 15	8 25	g 2 35	3 41
1 45	2 49	1 50	2 54	8 20	8 58	9 44	10 24	1 25	1 55	11	11 29	g 9 5	10 15	g 8 40	10 14
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	h 12 30	1 13	h 11 40	12 20	5 49	6 20	12 50	1 17	COMP.ª NACIONAL			
3 15	4 19	3 15	4 19	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		g 9 57	10 28	7 29	8 2	St. Comba	Vizeu	St. Comba	
a 4 40	5 16	a 3 56	4 32	6	6 35	5 55	6 30	Porto	—	—	—	a 4 45	6 42	5 15	7 32
b 4 47	5 37	b 4 28	5 14	q 7 25	8	8 35	9 15	Porto	—	—	—	11 15	1 6	1 30	5 26
b 5 20	6 10	a 5 26	6 2	8	—	11 5	11 40	Porto	—	—	—	11 5	1 22	8 20	10 11
a 6 10	6 46	6 15	7 19	10 50	11 25	12 25	1	Porto	—	—	—	MINHO E DOURO			
6 15	7 19	a 6 56	7 32	2 50	4 20	5 55	4 3	Porto	—	—	—	Tua	Bragança	Tua	
7 40	8 16	b 7 5	7 51	5 20	5 55	7 22	8	Porto	—	—	—	1 50	7 30	7	12 35
7 45	8 49	8	9 4	8 20	8 58	9 44	10 24	Porto	—	—	—	a 4	10 40	a 4	10 20
9 15	10 19	9 20	10 24	h 12 30	1 13	h 11 40	12 20	Porto	—	—	—	POVOA DE VARZIM			
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32	Lisboa	Barreiro	Lisboa		Porto	—	—	—	Porto	Pedras-Rubras	Porto	
10 45	11 49	10 50	11 54	6	6 35	5 55	6 30	4 45	7 31	6 9	8 35	Porto	Modivas	Porto	
12 15	1 19	a 11 26	12 2	q 7 25	8	8 35	9 15	9 33	12 12	11	1 31	Porto	Povoa-Varzim	Porto	
a 1 40	2 16	12 15	1 19	8	—	11 5	11 40	10 50	12 10	7 45	9	6	7 35	4 10	5 31
1 45	2 49	1 50	2 54	10 50	11 25	12 25	1	Nine	Braga	Nine		10 15	11 25	5 30	7 9
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	2 50	4 20	5 55	4 3	8 30	9 5	8	8 25	4 55	6 5	8 20	9 28
3 15	4 19	3 15	4 19	5 20	5 55	7 22	8	9 58	10 35	9 22	9 49	6 20	7 47	f 12	1 8
a 4 40	5 16	a 3 56	4 32	8 20	8 58	9 44	10 24	1 25	1 55	11	11 29	f 7 15	8 25	g 2 35	3 41
b 4 47	5 37	b 4 28	5 14	h 12 30	1 13	h 11 40	12 20	5 49	6 20	12 50	1 17	g 9 5	10 15	g 8 40	10 14
b 5 20	6 10	a 5 26	6 2	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		g 9 57	10 28	7 29	8 2	COMP.ª NACIONAL			
a 6 10	6 46	6 15	7 19	6	6 35	5 55	6 30	Porto	—	—	—	St. Comba	Vizeu	St. Comba	
6 15	7 19	a 6 56	7 32	q 7 25	8	8 35	9 15	Porto	—	—	—	a 4 45	6 42	5 15	7 32
7 40	8 16	b 7 5	7 51	8	—	11 5	11 40	Porto	—	—	—	11 15	1 6	1 30	5 26
7 45	8 49	8	9 4	10 50	11 25	12 25	1	Porto	—	—	—	11 5	1 22	8 20	10 11
9 15	10 19	9 20	10 24	2 50	4 20	5 55	4 3	Porto	—	—	—	MINHO E DOURO			
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32	5 20	5 55	7 22	8	Porto	—	—	—	Tua	Bragança	Tua	
10 45	11 49	10 50	11 54	8 20	8 58	9 44	10 24	Porto	—	—	—	1 50	7 30	7	12 35