

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 568

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

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Agosto de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Páginas
Villa Viçosa a Elvas, por J. Fernando de Souza.....	241
O Corvo, por Mello de Mattos.....	242
Parte oficial — Decretos de 12 de agosto de 1911, do Ministerio do Fomento	246
Rito Minho.....	246
Aviação e aerostação — O enjôo do ar — França.....	247
Simplificando os serviços.....	247
Viagens e transportes.....	248
Notas de viagem. — II — Paragem em Cauterets. — A cidade e os seus atraктивos. — Alojamentos e montanhas. — Distrações e rivalidades. — Instalações balneares deficientes. — Uma estação-pharmacia.....	249
Automobilismo — França — Inglaterra — Russia — Estados Unidos.....	251
Tracção eléctrica — Espanha — Estados Unidos.....	251
A Linha de Modane a Bordaneche.....	251
Linhos Sul-Africanas.....	252
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	252
Boletim Commercial e Financeiro.....	252
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	253
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	253
Linhos portuguesas — Caminhos de Ferro Portuguezes — Setil a Peniche — Aveiro e Cautanhede — Thomas à Nazareth.....	254
Linhos estrangeiras. — Espanha — França — Italia — Brazil — Panama.....	254
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentado à assem- bleia geral dos accionistas, de 31 de maio de 1911 (Continuação).....	254
Arrematações.....	255
Agenda do Viajante.....	256
Horário dos comboios.....	256

4.º — O projecto Sousa Brandão, para a linha do Sul
por Vendas Novas, Evora a Alandroal, Elvas a Badajoz.

Terminava o folheto por aconselhar que se desse a
preferencia à ligação pela linha do Sul por ser a mais
curta.

Em 3 de janeiro de 1860 foi contratado com a Com-
panhia de Sueste a construção e exploração da linha de
Vendas Novas a Evora e Beja, e em 10 de setembro de
1861 resgatou-se o troço do Barreiro a Vendas Novas,
para lhe dar a largura de 1^m,67, pouco mais tarde.

Era natural que muitos espíritos, seduzidos pela ideia
da ligação internacional mais curta, se inclinassem ao
prolongamento da linha por Elvas a Badajoz.

O propósito de evitar a travessia do Tejo e de servir
com um troço commun as relações com o Norte e com a
Espanha fizeram adoptar a directriz pelo Entroncamento,
conforme a concessão feita em 1859 a D. José de Sal-
amanca.

Pensava-se entretanto no prolongamento da linha de
Evora até entroncar no Leste, o que determinou naturaes
receios de concorrência na Companhia Real.

O Conselho de obras públicas em parecer de 12 de
março de 1862 afirmava o direito do Governo à construc-
ção do prolongamento, appellando porém para a equidade
e boa fé dos contractos no intuito de se conciliarem os le-
gitimos interesses das duas companhias concessionarias.

A portaria de 9 de abril de 1862 resolveu de momento
a questão, determinando que a linha de Evora se prolon-
gassee na direcção de Estremoz sómente até um pouco
fóra da zona de 40 kilometros de protecção da linha de
Leste e no contracto de 1864 com a Companhia do Sueste
inclusiu-se o prolongamento, não para Elvas, mas para o
Crato.

Posteriormente a 1869, anno em que o Governo tomou
posse das linhas do Sul e Sueste, foram mandadas estu-
dar diversas ligações com a linha de Leste, para Ponte de
Sôr, para Chança e para Elvas. O troço de Estremoz a
Elvas foi estudado por Lecrenier, partindo da estação de
Estremoz, hoje denominada do Ameixial, passando a mais
de 1 kilmetro de Estremoz e a mais de 2 de Borba para
ir entroncar em Elvas na linha de Leste, com uma exten-
são a construir de cerca de 56 kilometros.

A estação de Borba ficava a 18 kilometros da origem
do traçado.

As leis de 6 de maio de 1878 e 29 de março de 1883,
relativas ambas à conclusão das linhas do Sul e Sueste,
previam a construção do prolongamento das linhas do
Sul e Sueste desde as pontes que fossem marcadas nos
projectos até ao caminho de ferro de Leste, sem indica-
rem o ponto de entroncamento, o que de algum modo re-
vogava a portaria de 1862.

Em 1898, quando uma comissão técnica foi encar-
regada de delinear o plano da rede complementar, encon-
trou deante de si a oposição que certos elementos mili-
tares autorizados faziam ao prolongamento da linha de
Evora até Elvas, e por isso, julgando embora justificado
sob o ponto de vista económico esse troço da linha de
Estremoz por Borba-Elvas, limitou-se a alvirtrar a construc-
ção do prolongamento de Estremoz-Villa Viçosa.

Villa Viçosa a Elvas

Noticiaram alguns jornaes que a comissão munici-
pal de Elvas solicitara do Governo a construção do pro-
longamento do caminho de ferro de Villa Viçosa áquella
cidade.

Não virá, pois, fóra de propósito recordar os ante-
cedentes do assumpto, evidenciando a importancia daquelle
troço e a oportunidade da sua construção.

Quando se pensou na ligação de Lisboa por caminho
de ferro com a vizinha Espanha, foi pelo engenheiro belga
Dupré, charnado pela Companhia de Obras Públicas de
Portugal, estudada em 1845 e posta de parte a hypothese
da construção de uma linha partindo de Aldegallega em
direcção a Badajoz.

Mais tarde, o engenheiro Th. Rumball, ao serviço da
Companhia Central Peninsular, organisada por Hardy Her-
lop, preconisava para a linha de Leste o traçado pelo
valle do Sorraia, na direcção de Estremoz, Elvas e Ba-
dajoz, vindo a linha atravessar o Tejo nas alturas do
Carregado.

Publicou-se em 1859 ou 1860, segundo creio, um
interessante folheto sob as iniciaes F. M. e sob o título
seguinte:

« Nas actuaes circumstancias de Portugal qual é das
nossas linhas ferreas a que primeiro deve encaminhar-se
a fronteira por Badajoz? Breves considerações sobre o
assumpto.»

Apreciam-se nelle quatro traçados:

1.º — O projecto Nunes de Aguiar, por Santarem, Bar-
quinha, Abrantes, Portalegre e Elvas;

2.º — O projecto Waltier, por Santarem, Aviz, Extremoz,
Elvas e Badajoz.

3.º — O projecto Rumball, pelo Carregado, Sorraia e
por Estremoz.

Desse parecer foi a Comissão superior de Guerra em 1901, aconselhando apenas a construção do troço Estremoz-Villa Viçosa.

O decreto de 27 de novembro de 1902, firmado pelo Conselheiro M. F. de Vargas, que classificou as linhas complementares ao Sul do Tejo, baseando-se nos pareceres da Comissão technica, da Comissão superior de Guerra, do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e do Conselho Superior de Obras Publicas, não se limitou a indicar as novas linhas e prolongamentos, que eram reconhecidos de utilidade publica e, como tal, classificados. Fez mais: considerou, tanto as linhas já construídas e em exploração como as que se projectava construir, formando sistema, a cada linha deu uma denominação oficial, curta e característica, baseada na situação topographica ou no nome do principal centro de população servido.

Ao mesmo tempo um prudente e criterioso ecletismo reduzia às justas proporções as opiniões divergentes das corporações consultivas, e procurava harmonizar no plano decretado as conveniências de ordem económica com as exigências da defesa do paiz. Para cada linha indicavam-se os troços por construir e os principaes pontos servidos.

Assim, julgava-se justificado pela sua importancia económica o prolongamento de Estremoz a Elvas, considerado como o ultimo troço da chamada linha de Evora, Casa Branca a Elvas, recebendo o seu nome da cidade capital do Alemtejo e principal emporio do commercio de produtos agrícolas regionaes.

Os pontos obrigados do prolongamento eram Estremoz, Borba, Villa Viçosa e Elvas.

Faltava, porém, auctorização legal para a construção. O sr. conde de Paçô-Vieira, empenhando-se em activar quanto possível a construção de caminhos de ferro, propôz e fez votar a lei de 1 de julho de 1903, ampliando a auctorização da base 4.^a da lei de 14 de julho de 1899 pelo reforçamento da verba auctorizada e pela enumeração de novas linhas a construir.

Entre estas incluiu o troço de Estremoz a Villa Viçosa, cujo projecto já se achava elaborado, sendo a extensão, de 23 kilómetros, e o custo orçado, 300:000\$000 réis.

No relatorio demonstrava-se o incontestável direito do Governo a construir aquelle troço, em vista da manifesta convergência das linhas de Evora e de Leste e da noção de parallelismo esclarecida pela sentença arbitral de 7 de agosto de 1880. Nada se dizia do troço de Villa Viçosa a Elvas, cuja construção se não propôz para não suscitar dificuldades de ordem militar, ficando para occasião opportuna.

Em 1906 foi mandado estudar o troço adiado, de forma, porém, que não houvesse reversão em Villa Viçosa. Proximo desta povoação o terreno descia rapidamente para o Guadiana, formando a bacia secundaria da ribeira da Assecá. Para evitar a accidentação do perfil seria preciso passar a poente da Tapada, o que era difícil sem reversão.

Foi o estudo inteligente e cuidadosamente feito pelo habil engenheiro José Antonio Moraes Sarmento, que adoptou o traçado descendo desde Villa Viçosa até proximo do Guadiana pela vertente directa da ribeira de Assecá, atravessada proximo da foz em ponte-viaducto. Um apeadeiro a 7 kilómetros do Alandroal servia essa povoação, havendo mais longe uma estação para serviço da região, que, além dos productos agrícolas, contem numerosas minas. Junto de Juromenha uma estação proxima da fronteira seria aproveitada pelo tráfego da zona vizinha espanhola e principalmente pelo territorio de Olivença. Além de Juromenha a linha subia até Elvas, servindo a cidade com uma estação antes da entrada na da linha de Leste.

A extensão a construir entre Villa Viçosa e Elvas será, segundo este projecto, de 46^{km},6 de facil construção, merecendo apenas menção, entre as obras de arte, a ponte-viaducto da Assecá.

Se nenhum troço houvesse construído além de Estremoz, seria admirável passar a Oeste de Borba e seguir para Elvas para encurtar a linha e obter melhor perfil, conforme a solução estudada por Lecrenier.

Essa hypothese está hoje, porém, fora do campo da legalidade e tem contra si as mais ponderosas razões de ordem económica, desde que se construiu o troço de Estremoz a Villa Viçosa.

O decreto de 27 de novembro de 1902 classificou a linha de Evora, *Casa Branca a Elvas*, e deu-lhe por pontos obrigados intermedios *Borba e Villa Viçosa*. Como o decreto de 6 de outubro de 1898 preceitua que as linhas a estudar serão préviamente classificadas, esse estudo tem de se orientar pelo decreto de classificação de 1902.

Além disso, a carta de lei de 1 de julho de 1903 considerou o troço de Estremoz a Villa Viçosa, cuja construção autorisou, *como um lance da linha de Evora*, o que implica forçosamente o seu prolongamento ulterior na direcção de Elvas.

Os diplomas de 1902 e 1903 pozeram, pois, de parte e prejudicaram a hypothese do seguimento directo da linha de Borba para Elvas.

Esse seguimento teria hoje por consequencia a criação de mais um ramal de 5 ou 6 kilómetros nas linhas do Sul e Sueste, com as consequentes complicações de exploração e incomodos para o publico.

Pode-se objectar que seguindo de Borba e desprezando o pequeno troço até Villa Viçosa haverá menos 7 ou 8 kilómetros a construir e a percorrer; que o perfil melhora por se passar em cota mais alta a ribeira de Assecá, podendo-se, pois, realizar uma economia talvez de 120 contos, que não é para desprezar.

A contrabalançar essa economia ha as despezas e incomodos resultantes da criação de mais um ramal. Deve-se notar que desde que esteja construída a linha de Estremoz a Portalegre, Castello de Vide a Villa Velha de Rodam, que liga a linha de Evora com as de Leste, de Cáceres e da Beira Baixa, o serviço directo de comboios, como mais importante, será o que segue para aquella linha, ficando o de Estremoz e Elvas constituindo serviço de ramal. Pois ainda Villa Viçosa ficará em ramal de ramal com a alternativa de carruagens directas e *fourgons* mal aproveitados, ou baldeações successivas nos entroncamentos.

Outra consideração de capital importância convém pôr em relevo. A linha de Borba a Elvas segue a pequena distância da estrada, atravessando uma zona em que as comunicações já são faceis.

O prolongamento de Villa Viçosa por Juromenha serve uma região vasta de incontestável valor agrícola e mineiro, privada de meios de communication, e conquista para a sua zona tributaria territorio espanhol, de que por outra forma não vem tráfego à linha.

E' hoje doutrina corrente que no traçado de linhas secundarias se não deve hesitar perante alongamentos de traçado, que permittam drenar melhor a região e aproveitar todos os elementos de tráfego.

Que importa que o tráfego do transito tenha o percurso um pouco maior? Se comporta o excesso de frete, obtém-se uma receita suplementar sem ramificar uma região que carece da viação facil para progredir. Se num ou outro caso convém reduzir o frete, a modificação de tarifas permite corrigir o excesso de percurso.

A linha de Evora não deve ser concluída até Elvas no intuito da concorrência á de Leste, como era a ideia de muitos no seu inicio e como se quis evitar pela portaria de 1862. Já não se pensa em disputar aquella o tráfego internacional, fadado para sonhadas grandezas, que foram sempre miragem sem realidade.

Essa linha tem uma função legitima e natural:—facilitar as relações do Alto e Médio Alemtejo, sobretudo do mercado agrícola de Evora com a vizinha Espanha, ser-

vindo ao mesmo tempo o melhor possível a zona atravessada.

Que importam alguns kilometros a mais em troca dos benefícios dispensados aos concelhos de Villa Viçosa e Alandroal do tráfego local conquistado em território espanhol, e da supressão de um ramal a mais onde tantos haviam encarecerem e a difficultarem a exploração?

Aquelles concelhos protestariam decerto contra uma solução que, alterando o plano decretado em 1902 e sancionado pela lei de 1903, os prejudicaria consideravelmente.

Salvo, pois, melhor juizo, parece-me poder concluir que nas circunstâncias actuais e em vista da existência de um troço em exploração até Villa Viçosa, a única solução justificável sob o ponto de vista legal e a mais conveniente pelo lado económico é o prolongamento além de Villa Viçosa, conforme o projecto já estudado com tanto esmero. O que é preciso é executá-lo e obter para isso a necessária autorização legal.

J. Fernando de Souza.



O CORVO

Não vou falar por forma alguma de qualquer das doze espécies de rapaces que no género «Corvus» encontraram os naturalistas em todo o globo. Nem o «Corvus Corax», de plumagem tão negra e lúrida, nem o «Corax Maximus» gigante e habitador das «steppes» tentarão a minha pena.

E sim de uma pequena ilha de 13 quilometros quadrados de terra portuguesa, abandonada e solitária na vastidão do Atlântico que vou dizer coisas aos leitores da *Gazeta*, que tiverem a paciência de aturar esta cavaqueira.

Naquelle rochedo basáltico, que a Corrente do Golfo acaricia com as suas águas tepidas, vivem alguns centos de homens, mulheres e crianças que só quatro vezes por ano teem relações com o resto de Portugal e para isso é preciso que o mar dê licença.

Se até 1832 aquelles povos eram verdadeiros escravos, cultivando a terra que não era sua e cujo producto ia quasi todo para o senhor e donatário, que nunca tinham visto e que nunca os vira e que talvez não soubesse onde habitavam sequer, nem por isso mais protegidos foram pelos governos de então para cá. E comtudo, se ha gente digna de interesse são aquelles esquecidos cidadãos portugueses, tão ignorados e tão dignos de apreço.

O professor do lycen da Horta António Lourenço da Silveira Macedo escreveu a propósito de 1832 com relação à ilha do Corvo «este povo viveu muito escravizado até 1832, não só pela completa sujeição à villa de Santa Cruz da ilha das Flores, mas por pagar annualmente o fôro de 40 moios de trigo e 80\$000 réis em dinheiro, o que lhe absorvia quasi a produção da ilha; naquelle anno porém foram libertados de aquelle onus pelo duque de Bragança, regente do reino, que com este rasgo da sua munificencia corou o título de libertador que a nação lhe outorgou⁽¹⁾.

Se, quando os habitantes do Corvo trabalhavam a terra para os senhores da ilha, podiam applicar o *sic vos non vobis* virgiliano, também o autor da lei de 14 de maio de 1832 podia dizer o mesmo, se ainda fosse vivo quando se publicou a «Historia das Quatro Ilhas».

E pena foi que o autor de aquella obra perdesse o ensejo de recordar nessa occasião o nome de um dos maiores legisladores que houve em Portugal e que por signal também se chamava Silveira.

Na magia do estylo de Almeida Garrett escreveu este a propósito de Mousinho da Silveira «... da nova (monar-

chia) se lá tinha chegado o nome era para lhes dizer que elles eram os ultimos desherdados filhos desta mãe patria, sempre má e esquecida mãe... A carta de alforria da ilha do Corvo foi assignada na Ilha de S. Miguel a 14 de maio de 1832... Lembra-me como se fôra hoje esse dia 14 de maio; vi-o sahir triunfante do despacho, como se trouxesse para si, como o outro traria para si, um ducado. O imperador sorriu de o ver tão feliz do que a outros parecia tão pouca coisa. Fazer homens, fazer cidadãos com ilotas do Corvo... E, quando antes de partirmos para o continente, uma deputação daquella pequena ilha veiu agradecer ao imperador e ao ministro o immenso benefício que receberam, com as lagrimas nos olhos e cheio de justa usfania se deixou abraçar pelos deputados e os abraçou...»

Mas o facto é que os habitantes do Corvo até hoje não receberam mais benefício algum do que o que lhes proporcionou Mousinho da Silveira e que até nas ilhas attribuem apenas a D. Pedro IV. Quando é que o seu a seu dono ha-de entrar na historia e em tantas outras coisas em que anda esquecido? Certo é que a justiça o exprime pedantescamente pelo *suum quique*, mas talvez o diga em latim para não se perceber bem o que significa. E esta reflexão vem tanto mais a propósito quanto os corvinos, como elles se chamam a si proprios, deviam merecer alguma consideração, porque não ha em todo Portugal gente de melhores costumes e mais cheia de affabilidade.

Não consta que naquelle ilha haja sequer um alcoolico ou um syphilitico. Crimes, desordens, attentados contra a propriedade ou contra as pessoas nunca ali se praticaram e todos vivem na mesma comunhão de labuta diaria, nada pedindo, nada impondo e carecendo de tudo.

Li não me lembro se no *Album Açoreano*, se onde, que a chave da egreja que é orago do único povoado que conta a ilha se encontra dependurada num prego pelo lado de fóra da porta da sacristia. A imagem da Senhora do Rosario é a que mais ouro possue, entre as que se veneram nas ilhas, diz o escripto alludido.

Os habitantes do Corvo podem livremente entrar e sahir da egreja sem que os vejam sequer e nunca faltou joia alguma das que permanentemente ornam aquella imagem.

Ao ler esta passagem do livro cujo titulo me não recorda, ocorreu-me á idéia o que no primeiro volume dos *Gatos* escreveu Fialho de Almeida a propósito das preciosidades que pagaram noites de satyriase de velhas monjas e que já iam nas algibeiras annaes das sobrecasacas das capellães para os museus dos collectionadores.

Em 13 de julho passado era uma das raras cezes em que, durante o anno, tocava o vapor da Empreza Insulana de Navegação, naquelle rochedo abandonado, que os velhos portulanos denominaram Ilha do Marco, «porque de ali se demarcavam em demanda das demais ilhas» escrevia Damião de Goes e copiou António Cordeiro no segundo volume da *Historia Insulana*⁽¹⁾.

Não podia ainda iniciar os trabalhos da commissão que me trouxera aos Açores e, por isso, aproveitando o ensejo de ir até á ilha que o grande patriota José Xavier Mousinho da Silveira escolheu para tumulo, lá embarquei de novo no «Funchal».

Nada mais propicio para cogitar do que o tempo de espera de um paquete, quando não se tem conversa com passageiros e todo o pessoal está na faina do embarque e desembarque de mercadorias e bagagens. Por isso desatei a pesquisar porque é que Mousinho da Silveira quiz ser sepultado no Corvo. Sempre me interessou aquelle insigne liberal a quem a sclerose cerrara os ouvidos e que, na perda de um dos mais preciosos sentidos, encontrou talvez o incentivo para attentar nos males da patria.

⁽¹⁾ «Historia das Quatro Ilhas que formam o distrito da Horta» por António Lourenço da Silveira Macedo, prof. do Lycen, 1874, vol. III p. 137.

⁽²⁾ Edição de 1864, p. 316.

Quiz elle dormir o sonno eterno no pedaço de terra que libertara mais e melhor do que ninguem. Ali era, de resto, o tumulo que convinha áquelle idealista que sonhara engrandecer Portugal, imaginando os outros tão puros, tão desinteressados, tão falhos de ambições egoistas como elle.

Talvez que no desanimo que se seguiu em tão alto espirito ao contemplar a sofreguidão dos vitoriosos, elle previsse que só nos confins mais occidentaes da patria é que poderia reposar a sua ossada.

Occorreu-lhe-hia, ao traçar o seu testamento, a duvida que Shakspeare exprime no monologo do Hamlet: *perhaps to dream*, e recearia que o echo da contenda das ambições lhe fosse perturbar o sonho ideal de grandeza que imaginara, que á patria traria uma formula governativa, que ninguem sabia nem soube nunca comprehendender em Portugal?

Seria a lembrança das lagrimas de gratidão que vira nas faces crestadas pelo vento agreste do mar, dos que do Corvo foram a S. Miguel agradecer-lhe o decreto de 14 de maio de 1832, que o incitou a escrever aquella sua ultima vontade, aliás não cumprida?

Mas a sineta para o jantar do vapor tirou-me destas reflexões psychologicas a que nunca encontraria solução e, quando o vapor levantou ferro, é que me ocorreu outro problema, mas de ordem technica.

— Porque é que só de três em três meses é que o vapor da Insulana toca no Corvo, — perguntei a mim proprio e, para não revelar ignorancia entre os companheiros de viagem, todos açoreanos, não me atrevi a dizer-o em voz alta.

— Naturalmente — expliquei tambem *in-peto* —, é porque não ha que levar para lá nem que trazer de ali.

«Tem um bom porto com rasoavel ancoradouro» lera na Encyclopedia Portugueza do sr. Dr. Max. de Lemos e, como comprovação, para tirar algumas duvidas, lá estava o primeiro volume do Diccionario de Geographia Universal, de Tito de Carvalho, a dizer-me na pagina 945, segunda columna e linhas 24 e 25 do primeiro volume «tem a villa bom porto com sofrivel ancoradouro; o melhor porém é o denominado Porto da Casa».

«O principal porto desta ilha, escreveu o professor Silveira Macedo, fica voltado a W. da parte do sul, tem outro a N. E. denominado da Casa, outro a W. denominado pesqueiro e ainda outro a L. denominado Boqueirão, sendo toda a mais costa bordada de alcantilladas rochas»⁽¹⁾.

Não hesitei pois em ir ver o tal porto que tão conspicias publicações assim gabavam; e, continuando a argumentar no meu intimo, dizia: «o Corvo está em plena corrente do *gulf-stream*; até por isso é que Humboldt explicava a lenda da estatua a apontar para a America. É a primeira ilha que se encontra ao abandonar terras do golfo do Mexico e das costas da America. Tem bom porto. Logo, é local azado para um deposito de carvão, por certo que o mais adequado para porto de escala, quando se abrir o canal de Panamá, ahi por 1915. Temos quatro annos escassos deante de nós para nos prepararmos; não é muito, mas, como ha um bom porto, mais de meio caminho está andado e assim não ha de ser apenas nas quatro festas do anno que os corvinos hão de comunicar com terras alheias.

— Mais de um turista — continuava nas minhas cogitações — ha de trepar ao «valle ou caldeira» que descreve o padre Cordeiro na já citada historia insulana onde diz: «no mais alto desta ilha está um profundo valle ou caldeira que em baixo tem terra de dois moios de semeadura e uma grande alagôa de agua doce e nella se vêem sete ilheus pequenos, apartados em o mesmo rumo cada um em que naquelle oceano estão as outras sete ilhas terceiras».

Para me confirmar a bondade do porto do Corvo fala o padre Cordeiro da aguada dos navios, entremeando a descrição de reflexões capazes de meter o mais ambicioso politico a frade trapista e para que o leitor não imagine que estou procurando fazer espirito à custa do padre, o que é um habito muito portuguez que os que queriam estabelecer o predominio romano nunca souberam ver e que por isso lhes trouxe graves dissabores, queira abrir na pagina 317 da edição de 1864 o segundo volume do que abreviadamente chamei apenas Historia Insulana, porque o titulo completo tem pelo menos seis linhas: «e se refazem de aguada, escreve o padre, porque além daquella alagôa doce e além de uma grande fonte, que os pobres moradores desta ilha trouxeram de muito longe e cortando para isso uma serra (cousa que vemos não fazem os cortezãos de uma côte falta de agua) além de tudo isto a divina providencia acudiu e para os navegantes que passam, com uma grande fonte, que sae sobre o mar e debaixo de uma alta rocha, de onde se provêem os navegantes que passam e assim reprehende Deus os que não sabem gastar com o bem commun, mas só com seus appetites e particulares conveniencias».

Então que lhes parece a tirada final e o bische a os cortezãos, que devem corresponder agora aos politicos de officio? Sejamos porém moderados na victoria, retomando a narrativa da viagem.

O mar, talvez farto de ser brando para com o «Funchal», estava apenas um bocadinho picado, mas a bella côr azul ferrete que aqui reveste nem por isso era mais sombria do que até então Mar dos Açores, explicava o meu amavel companheiro sr. E. da Cunha, polyglotta, sportman e grande marinheiro, que á força de conviver com ingleses tem toda a apparencia de um subdito de Jorge V. A juntar-se ao mar veio a chuva, muito tocada pelo vento de maneira que não deixava estar no convez, motivo porque, muito a meu pezar, descí à camara para escrever uns apontamentos, coisa da minha particular embirração no mar, onde não gosto de trabalhar e onde sou preguiçoso como os que o são.

De manhã estávamos nas Flôres que se apresentaram muito carrancudas, com cara de mandar a gente embora e uma chuva que não dava ganas de desembarcar. Afinal sempre fui a terra, mas os chuviscos continuados encharcaram os campos e os caminhos e nada deixaram ver.

O porto de Santa Cruz é mau e perguntando se ali não costumava haver mais mar, disseram-me que se aquelle não era totalmente bom, podia ser sem favor classificado entre os muito aceitaveis. Occasiões ha, continuaram, em que o vapor nada pode descarregar nem carregar e então as mercadorias a receber só um mez depois é que são entregues, se o mar der licença de essa vez.

— Mas não ha outro porto mais praticavel, quando o mar aqui está picado?

— Certamente —, retoiaram —, e por signal que nas occasões em que este não dá livre pratica, o da Fajã, do lado de oeste, na outra vertente é então um bom porto.

— E porque é que se não fazem descargas ali quando se não podem effectuar em Santa Cruz? — continuei perguntando. — A Empreza deve perder, com os porões ocupados durante muito tempo pela mesma mercadoria.

— Por certo, mas a diferença é que não ha estrada que communique aquelle porto com o resto da ilha. E a estrada não parece difficil de construir — prossegui o meu interlocutor —. Imagine: para ir de Leste a Oeste da Ilha das Flôres, sae-se de Santa Cruz até á Mattosa pela estrada que já está feita. São três kilometros pouco mais ou menos, em que se sobe sempre a menos de dez por cento, passando pela povoação de Ribeira de Barqueiros e sem que haja grandes obras de arte em todo o percurso, pois que apenas se contam sete aqueductos e um pontim sobre a ribeira dos Vaes.

Da Mattosa à Sapateira já estão prompts uns dois ter-

cos da estrada e o restante não tem grandes dificuldades. Depois até à Ribeira Grande já está completo um troço bem bom da estrada e até os pilares da ponte estão concluidos. Há menos de dois quilómetros para a acabar e o que mais dinheiro levaria seria a ponte sobre cujos pêngões se poderia assentar provisoriamente um taboleiro de madeira, dispensando-se para já o empedramento, tudo com o fim de abrir caminho rapidamente, do mesmo modo como se poderia fazer entre a Mattosa e Sapateira e assim se ia desde Santa Cruz até aos Terreiros, sem grandes dificuldades. Por esta forma, perto de 70 por cento do percurso poder-se-hia fazer em condições aceitáveis.

Dos Terreiros à Portella de Fajansinha, a estrada nem deve ser de difícil construção, nem cara. Calculo que depois de prompta não deve chegar a custar 2:400\$000 réis fortes por quilómetro. Se lhe falo em dinheiro do continente é porque decerto V... ainda não está habituado ao valor da nossa moeda.

Da portella de Fajansinha até à Fajã Grande é que o caso é mais serio. Supponho que o quilómetro não fique por menos de 6:500\$000 réis fortes, mas o terreno é endiabrado. Vae a nove, como dizem lá por Lisboa e isso é tanto mais certo que ouvi dizer que nuns trinta e três metros até desce a dez por cento. Na Rocha Branca faz um lacete de mais de 1:800 metros de desenvolvimento para chegar a um ponto que dista do começo do lanço, em voo de abelha, como se diz na America, uns duzentos metros, com pequena diferença. Também o desnível deve andar por cerca de 170 metros. Note que apesar disso a estrada não consegue entrar na Fajansinha, passando pela parte mais elevada e mais falta de casas da povoação. Segue até à Ribeira Grande qde tem que atravessar uma ponte de alvenaria de cinco vãos com arcos abatidos de 8 metros de corda e 2,65 de flexa. Entre os encontros mede a ponte 50 metros e, como a maxima cheia atinge 3,40 acima da estiagem, o projecto fixa em 4,40 a altura dos pilares acima dos alicerces. Há desta maneira mais 75 centímetros de altura antes que a agua chegue á linha das impostas. Deduzindo a espessura dos pilares ou tendo em conta o comprimento da corda dos arcos, a vazão linear da ponte fica em 40 metros que, dada a declividade do leito da ribeira e o seu estreitamento no local que se escolheu para implantar aquella obra, deve ser suficiente para o bom esgoto, mesmo em época de cheias anormais. Mas para lhe não moer a paciencia com preleções técnicas sobre coisas que melhor poderá ver na Direcção das Obras Públicas do distrito e que muito melhor lhe explicará o Antonio da Cunha, que conhece tudo isto a palmos, dir-lhe-hei que há já 54 por cento da extensão total da estrada que se acha concluída, 12 por cento estão-se construindo, convindo não esquecer que ali se encontram já prontos os pilares da obra mais importante do lanço. Só faltam por isso 34 por cento da totalidade da extensão total onde se não iniciaram trabalhos por enquanto e nesses 34 por cento comprehendem-se 7 que não oferecem dificuldades.

Devo confessar que esta lição prática sobre estradas teve o don de me ensorecer comigo próprio, por não ter tido a habilidade de não deixar escorregar a conversa por um pendor em que vim topar com mais um desleixo governativo, em questão em que eu era de casa.

Acabei por isso de ficar furioso com a ilha das Flores, que nem me deixava passear, nem tinha estradas concluídas para que as mercadorias não pegassem de raiz nos porões dos vapores da E. I. N.

O meu interlocutor, certamente sem malícia, informou solícito: «às vezes chega a faltar na ilha o chá, o açúcar, o café, numa palavra tudo o que vem de fóra, porque comprehende que o pequeno comércio de aqui só encomenda o que pode ter consumo imediato».

Precisava de descarregar a minha furia, que demais era latente, sobre alguém ou alguma coisa e escolhi como

vítimas dois inocentes postais ilustrados que dirigi a dois açorianos que vivem em Lisboa e que ambos são das Flôres... Pedi-lhe que fossem os Peixotos dos melhoramentos materiaes da ilha, assim como o foi da beneficencia o filantropo a quem Bordallo Pinheiro fazia dizer na caricatura da autopsia de um amanuense «peço o bofe para os gatos pobres da ilha das Flôres». O facto, porém, é que Antonio Vicente Peixoto Pimentel, que toda a Lisboa da minha mocidade conheceu, conseguiu com os seus reiterados pedidos alguma coisa para a ilha em que nasceu.

Em 13 de julho, pela manhã cedo estava no Corvo, com um bello dia de sol. Havia que embarcar umas sessenta cabeças de gado bovino, como diria qualquer estatística aduaneira ou de consumo.

Vi surgir lá muito ao longe uns barcos que vinham balouçados pelo mar, singrando através de rochedos, de que alguns apenas affloravam no cavado da vaga. Mas então onde seria o tal bom porto, cogitei, e para que me não succedesse o mesmo que nas Flôres com a estrada para a Fajã, nada perguntei. Quem sabe se a E. I. N. terá o mau gosto de deixar um bom porto por outro que o não é só para adestrar nas dificuldades a tripulação dos seus vapores? Certamente era isso mesmo. O Diccionario de Geographia Universal e a Encyclopedia não podiam dizer uma coisa que não fosse exacta ou então eu é que não via bem.

Cheio de curiosidade em rectificar de perto o que a minha vista me apontava, embarquei no primeiro barco que trouxe bois para bordo e que voltava a terra. Tanto pode o amor da ciencia ou a curiosidade que nem fiz caso da nenhuma limpeza da embarcação, onde também entraram os meus amigos srs. E. da Cunha e Machado da Conceição.

O mar não era mau, até o classificaram de bom para aquellas paragens e o vento quasi que se não fazia sentir. Viração subtil lhe chamaria um lyrico ahi por 1870, gemendo amores mal correspondidos.

A vaga tomava o barco por bombordo, os remadores puxavam com força e o homem do leme ia attento á manobra, sem dizer palavra. Um ou outro monossylabo para os remadores e nada mais. Depois de muito tempo, talvez mais de dez minutos, chegamos a uma passagem cheia de rochedos. Quasi que na mesma linha, de terra para o mar, conforme o soube depois: a Ponta Negra, a Baixa pequena e a Baixa grande.

Os barqueiros aguentavam a embarcação nos remos e a vaga de oeste batendo de costado ameaçava atira-la para os cachopos da costa.

Assim se passaram muitos segundos, em que os remadores forcejaram por manter o barco longe da arrebentação dos rochedos, mas não tanto que não pudesse transporlos á primeira voz, num arranco, como o fizeram puxando vigorosamente pelos remos, quando o consentiu um a sota de mar. Rapidamente passámos entra as duas Baixas, virando logo o barco a proa a leste, para que a vaga corresse de ré á proa e o não encontrasse de costado, caso em que faria da quilha portaló.

Foi uma bella manobra que admirei como velho afeiçoado que fui a proezas de leme e de remo. A seguir o barco lá foi por entre rochedos até uma praia de calhau rolado, sem caes nem coisa alguma que auxilie o trasiego.

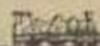
—E é isto um bom porto!!! — exclamei para comigo mesmo, porque a lição recebida nas Flôres fôra-me proveitosa para nada perguntar.

Este é o chamado Porto Novo em que se ingressa entre a Ponta Negra e a Baixa pequena, quando o mar está banzeiro e entre as duas Baixas, quando ha pouca vaga. Fóra de isso é impraticável, mas a entrada é sempre perigosa, se se não sabe aguardar a sota do mar. Raro foi o rochedo do porto onde me não disseram que não tinha morrido um homem, em recente naufrágio dos pequenos barcos costeiros e de pesca lá da ilha. Com mar de sue-

te, que é o peor de todos, e com o W. SW. não ha meio de entrar no tal porto, a respeito do qual eu, fiado na letra redonda, era capaz de asseverar ser «um bom porto com sofrível ancoradouro»!!!

Mais detestavel do que aquillo só conheço... aquillo mesmo e talvez que tenha ensejo de o comprovar com o que contarei num segundo artigo no proximo numero, se é que o leitor tem a pachorra de aturar esta rançosa narrativa, que por ir já alongada tem aqui uma natural solução de continuidade.

Mello de Mattos.



MINISTERIO DO FOMENTO Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo sido presente ao Governo da Republica Portuguesa a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Foz Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1911 (2.º semestre do anno economico de 1910 a 1911): hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas datado de 3 do corrente mês, aprovar a referida conta e ordenar que á mencionada companhia seja paga a quantia de 18:352\$309 réis, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

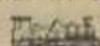
O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paços do Governo da Republica, em 12 de agosto de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Tendo sido presente ao Governo da Republica Portuguesa a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1911 (2.º semestre do anno economico de 1910 a 1911) : hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 3 do corrente mês, aprovar a referida conta e ordenar que á mencionada Companhia seja paga a quantia de 25:708\$690 réis, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paços do Governo da Republica, em 12 de agosto de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.



Alto Minho

Recebemos dos srs. Canha & Formigal um folheto em que se acham compendiados os documentos mais interessantes e elucidativos ácerca da concessão das linhas do Alto Minho e das questões pendentes que urge resolver para facilitar a sua construção.

Abre o folheto com as seguintes ponderações dirigidas aos membros da Constituinte :

Senhores Deputados da Nação Portugueza:

Em principios de 1907 aceitámos a transferencia para a nossa firma da concessão das linhas chamadas do Alto Minho: Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna à Ponte da Barca.

Animava-nos o honesto propósito de emprehender resolutamente a construção e exploração das linhas, cumprindo lealmente as obrigações do contracto. Se a força das circunstancias exigisse a sua modificação por se demonstrar praticamente a inexequibilidade de algumas delas, recorreríamos franca e lealmente aos poderes publicos, fiados nas normas inalteravelmente segui-

das nas relações entre os Governos e as empresas concessionarias, suas cooperadoras para fins de utilidade publica.

Tratámos desde logo de fazer elaborar com a maxima perfeição os projectos das linhas, despresando os trabalhos feitos pela empresa ingleza e não nos poupando para isso a esforços e sacrifícios.

Procurámos e obtivemos ao mesmo tempo os necessarios apoios financeiros.

Não tardou que reconhecessemos a inutilidade da construção da ponte sobre o Lima em Lauhezes e a superioridade, sob o ponto de vista economico, do traçado da linha do Valle do Lima pela margem direita em toda a sua extensão. Era obra cara e inutil para o tráfego, e constituía ao mesmo tempo grande encargo financeiro. A experiência dos estudos mostrára-nos, ainda, que a extensão efectiva das linhas excederia em 8 kilometros, pelo menos, o limite fixado para a garantia.

Propuzemos, pois, ao Governo uma alteração da directriz, assumindo, em troca das vantagens resultantes da supressão da ponte para caminho de ferro, encargos de certa monta, que redundavam em vantagens para o Estado.

Mereceu a nossa proposta parecer favorável do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado (Doc. n.º 2) e a aceitação do Governo manifestada pela apresentação da proposta de lei de 25 de julho de 1908 (Doc. n.º 3). Concordára com ella a comissão parlamentar de Obras Publicas. A última hora, porém, mercê de uma campanha de suspeições, que nos abstemos de classificar, foi levada a comissão a modificar o seu parecer pela adição de um periodo que lhe alterava as conclusões, brigando logicamente com as premissas e reduzindo, sem razão, 15 kilometros na extensão garantida, embora mantivesse as clausulas onerosas que propuseramos (Doc. n.º 4). Em requerimento de 27 de agosto de 1908 (Doc. n.º 5) protestámos energeticamente contra tal modificação do contracto, proposta sem sermos ouvidos, o que fez voltar o projecto á comissão.

Entretanto procurámos levar a effeito o plano, de largo alcance para a economia do Paiz, da fusão da nossa empresa com as companhias dos Caminhos de ferro de Guimarães e do Porto à Povoa e a Famalicão, alargando-se para um metro as linhas desta (¹), unificando a exploração de todas, construindo o troço de ligação Mindello-Louzado e uma estação em Louzado commun à linha do Minho, e mantendo a ligação com o porto de Leixões.

Ficaria assim um grupo homogeneo de cerca de 300 kilometros de linhas de um metro, sujeitas á mesma administração, exploradas com o mesmo material sem transmissões nem baldeações, trazendo tráfego de valor ás linhas do Estado e facilitando relações regionaes com o porto de Leixões.

Ao mesmo tempo, o Estado veria sem sacrificio desenvolvida a rede ferroviaria, e fixaria a duração da concessão das linhas da Povoa e Guimarães que é hoje indeterminada.

Foi este plano aprovado em principio por despacho ministerial de 22 de julho de 1909.

A necessaria emissão de obrigações, na falta de autorisação especial, que por deplorável lacuna se não encontra no nosso contracto, oppunha-se o obsoleto preceito do Código Commercial, que não teve em conta a existencia das garantias de juro, muito mais valiosas para os obrigacionistas, que a valorização de parte do capital-acções.

Pedimos pois a modificação desse preceito.

Coincidiram todos estes trabalhos e diligencias com um periodo de profunda agitação politica e extraordinaria instabilidade ministerial, que não deixavam traduzir em factos o benevolo acolhimento que ás nossas solicitações dispensaram os ministros que se succederam.

Depois do advento das novas instituições continuámos junto do sr. Ministro do Fomento as porfiadas diligencias encetadas com os seus antecessores para a resolução do assumpto, até que por S. Ex.ª nos foi declarado que o submetteria á Assemblea Nacional Constituinte depois de se ter mostrado favorável ao nosso pedido, salvo algumas reservas sobre o prazo da concessão e sobre a ligação com Leixões que não pode ser recusada, ao fim de tantos annos de usufructo do ramal da Senhora da Hora, a um grupo de linhas tributarias de aquelle porto (Doc. n.º 6).

Formulámos pois um requerimento (Doc. n.º 1) em que pediamos leal e desassombradamente as facilidades necessarias para a execução de nosso plano que reputavamos e reputamos sobremodo util para o Paiz.

A ataques e críticas que na imprensa apareceram ultimamente opuzemos a necessaria rectificação (Doc. n.º 7).

Logo que oficialmente fomos ouvidos, protestámos contra um plano phantasmoso de viação electrica nos suburbios de Braga, que não pode ser tomado a serio, nem vir embaraçar a realização de emprehendimento de alto alcance como é o nosso, subordinado ao plano geral de viação accelerada, decretado pelo Governo em 1900 (Doc. n.º 8).

Estamos certos de que o Sr. Ministro do Fomento se desempenhará do compromisso tomado.

Desejamos de ver bem esclarecido um assumpto a que consagramos ha quatro annos leal e honestamente o melhor do nosso

(¹) A linha da Povoa tem 0,90 de bitola.

esforço e em que temos já comprometidos importantes capitais, appellamos para o patriotismo e espirito de justiça dos dignos representantes da nação, subministrando-lhes os documentos necessários para que possam julgar da justiça que nos assiste e da harmonia existente entre o interesse geral e o pedido que formulámos.

Num artigo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que reproduzimos, (Doc. n.º 9) encontra-se feito por pessoa autorizada o resumo histórico da questão dos caminhos de ferro do Alto Minho.

É um negocio quasi lendário este das linhas do Alto Minho, como lendário foi o das linhas do Valle do Vouga e Valle do Sado, no tempo da extinta Monarchia!

E' de esperar que no regimen democratico os processos mudem.

Ao Sr. Ministro do Fomento entregámos três relatórios e respectivos planos financeiros minuciosamente elaborados pelos ilustres engenheiros os Ex.^{mas} Srs. Augusto Cesar Justino Teixeira, David Xavier Cohen e José Maria de Vasconcellos e Sá e todos elles são concordes nas suas conclusões sobre o rendimento das linhas do Alto Minho em separado e em conjunto com as linhas do Porto à Povoa e Guimarães.

Entregámos também ao Sr. Ministro do Fomento o projecto dos estatutos para a constituição da Companhia, assim como a minuta da escriptura para a fusão e mais documentos elucidativos da seriedade dos nossos planos. Se de tudo isto se concluir que estamos tratando de um negocio mau para o Paiz, não desejamos prosseguir nesse. Se porventura nos nossos planos algum ponto existir menos claro e duvidoso, nós estamos promptos a discutir e esclarecer lealmente todos os pontos que possam oferecer duvidas.

E porque só queremos o que de direito nos pertence e fôr de justiça, esperamos que a Constituinte saberá tomar sobre o assumpto uma resolução justa e equitativa.

Lisboa, 25 de julho de 1911. (a) Canha & Formigal.

Segue o requerimento de 28 de junho ultimo em que os concessionarios resumem a situação e pedem as providencias necessarias.

A falta de espaço obriga-nos a deixar para o proximo numero a reprodução desse documento.

A seguir vem o parecer do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado de 2 de maio de 1908 sobre a alteração da directriz da linha do Valle de Lima, a proposta de lei de 1908 para esse efeito, o respectivo parecer da comissão de obras publicas, o protesto contra elle formulado pelos concessionarios, uma nota publicada no *Economista* de 21 de maio de 1901 sobre a exploração do ramal da Senhora da Hora a Leixões, dois artigos da *Vanguarda* em que os concessionarios respondem a ataques que alvejaram as suas pretenções, a reclamação por elles formulada contra o pedido de concessão de trem-vias nos arredores de Braga por Pontvianne & Filho, um artigo de 1 de julho ultimo da *Gazeta* sobre as linhas do Alto Minho e as portarias de aprovação e lisonja dos projectos apresentados.

Agradecemos a amabilidade da oferta desta interessante publicação que esclarece cabalmente o assumpto mostrando a razão que assiste aos concessionarios das linhas e o interesse publico que aconselha o prompto deferimento das suas justas pretenções.

E' tempo de se removerem os embargos que tem estorvado a construção de linhas tão valiosas, e de facilitar a unificação das linhas de via reduzida do Minho.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

O enjôo do ar

Os aviadores ao efectuarem uma ascensão sentem um mal estar semelhante ao que experimentam os ascencionistas de montanha na sua manifestação mais simples.

A respiração torna-se mais curta, a circulação acelera-se, e sente-se um certo mal estar no estomago. Estas manifestações são acompanhadas de zumbidos nos ouvidos, e hipocuidade ou a diminuição de sensibilidade auditiva a ponto de o ruido do motor se ouvir muito menos do que em terra.

Estes symptomas começam a ser experimentados a altitudes inferiores áquellas em que se manifestam durante as ascensões ás montanhas, isto é, entre 800 e 1.200 metros.

A partir de 1.500 metros o frio é tal que custa a suportar e tolhe os movimentos aos aviadores, caso que se não dá nas ascensões de montanha, em que o frio se torna importuno sómente a altitudes muito superiores a esta.

A vista conserva-se normal, mas ha casos de alucinações.

Todos estes phenomenos se tornam mais sensíveis na descida que na subida e augmentam á maneira que o aparelho se aproxima da terra. Então, todos estes phenomenos redobram de intensidade e experimenta-se um invencível desejo de fechar os olhos e dormir.

Um aviador que sahira em experiencias foi encontrado num campo, profundamente adormecido sobre o aparelho despedaçado, sem que ao despertar soubesse explicar como os factos se tinham passado.

E' a este phemoneno que se attribue o desastre de Chavez.

Esta somnolencia persiste ainda durante horas depois de ter tocado em terra.

O aviador ao descer do aparelho, meche-se pesadamente, necessitando muitas vezes de ser ajudado, sente zumbidos e não ouve o ruido das aclamações.

E' conhecido o caso de um alumno de aviação que depois de ter voado a mil metros de altura ficara como idiota, sem comer nem beber durante o resto do dia, e esmagado sob o peso de um sono invencivel a que não tinha meio de fugir.

Bastas experiencias teem sido feitas sobre a circulação e tensão do sangue em diferentes aviadores, e embora de ellas não se possa tirar conclusões definitivas, estes trabalhos de alto interesse científico bastam para demonstrar que as descidas devem ser muito lentamente feitas para evitar parte dos inconvenientes citados.

Para se avaliar das vertiginosas descidas de alguns aviadores, basta dizer que para alcançar alturas de dois a três mil metros se gasta 30 a 40 minutos, e se desce daquellas alturas em 5 a 7, isto é, a 500 metros por minuto.

França

O aviador Renaux em S. Cuyr depois de ter percorrido em doze horas os 690 kilometros que medeiam entre o aerodromo de Buc e Chartres, concorrendo a um premio valioso, caiu, mutilando-se as azas do aparelho, mas ficando o aviador illeso. A causa do desastre foi a ruptura da tela.

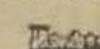
— Regressando de Inglaterra, Vedrines gastou três horas no percurso, tendo-se elevado no aerodromo de Hendon e descido em Boulogne.

— No aerodromo de E'tampes, o capitão Survol, do exercito francez, bateu o record de altura, do mundo, elevando-se a 3.400 metros.

O voo planado da descida durou doze minutos.

— No aerodromo de Toulon caiu um tenente que fazia evoluções, sucumbindo aos ferimentos recebidos.

— Vedrines bateu o record das distancias, em escalas, percorrendo 808 kilometros em doze horas.

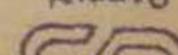


SIMPLIFICANDO OS SERVIÇOS

Em França, o director dos Caminhos de ferro do Estado nomeou uma comissão para estudar as modificações a introduzir no methodo de trabalho, de forma a obter a supressão da mutiplicidade de documentos actualmente exigidos e reduzir ao minimo indispensavel as formalidades exigidas ao publico, e alliviar de trabalho inutil os empregados.

Para maior perfeição desta reforma, os empregados submeterão directamente quaesquer alvitres ao presidente da Comissão.

Tambem por cá se precisava bem dum trabalho semelhante.



VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço Lisboa-Paris

No proximo dia 1 de Setembro é inaugurado o novo serviço de ligação de comboios rápidos das companhias Portugueza, da Beira Alta e do Norte de Espanha, a que já nos temos referido, e pelo qual o trajecto entre Lisboa ou Porto e Paris passa a efectuar-se em menos tempo que até aqui.

Esse serviço será feito na linha da Beira Alta, entre Pampilhosa e Villar Formozo pelos comboios n.^{os} 2 e 5, anunciados pelo cartaz-horário de 15 de Maio ultimo, pelos quaes será feita a ligação dos comboios rápidos da Companhia Portugueza n.^{os} 55 e 56 com os rápidos n.^{os} 9 e 10 da Companhia do Norte.

Com este serviço os passageiros que se destinarem a ou procederem de Paris, poderão à ida tomar em Lisboa o comboio rápido n.^º 55, às 5,30 da tarde, e chegar a Paris às 12,05 da tarde do 3.^º dia, gastando portanto no trajecto 42 horas e 35 minutos, e à volta poderão partir de Paris às 7,39 horas da tarde para chegar à Pampilhosa às 9,28 da manhã do 3.^º dia, onde tomarão o comboio rápido n.^º 56 da Companhia Portugueza, para chegarem a Lisboa às 2,50 da tarde, ou o comboio n.^º 17, para chegar ao Porto às 1,57 da tarde, gastando assim 43 horas e 11 minutos no trajecto para Lisboa e 42 horas e 18 minutos no trajecto para o Porto.

Este tão importante melhoramento para as nossas relações com a França deve ser recebido com o maior agrado pelo público, que já ha muito por elle anciava.

Grandes festejos em Vigo

Começaram no dia 6 e prolongam-se até 21 deste mês as deslumbrantes festas que a nobre cidade de Vigo, a mais bella de toda a Galliza, resolveu efectuar este anno em commemoração do centenario da sua reconquista.

Essas festas que pelo excepcional brilhantismo têm despertado viva sensação, têm chamado a Vigo muitos milhares de forasteiros.

Os Caminhos de ferro do Minho e Douro de combinação com a Companhia de Orense a Vigo organizou um serviço de bilhetes reduzidos, cujos preços de ida e volta, incluindo o sello, são os seguintes:

Porto, 1.^a classe, 3\$940, 2.^a, 3\$030, 3.^a 2\$050; Campanhã, 3\$880, 2\$980, 2\$010; Trofa, 3\$440, 2\$640, 1\$770; Famalicão, 3\$270, 2\$510, 1\$680. Barcellos, 2\$930, 2\$240, 1\$490; Vianna, 2\$710, 2\$080, 1\$170; Ancora, 2\$290, 1\$750, 1\$130; Caminha, 2\$110, 1\$610, 1\$030; Braga, 3\$420, 2\$630, 1\$760; Penafiel, 4\$300, 3\$310, 2\$250; Amarante, 4\$870, 3\$810, 2\$580, Regoa, 5\$530, 4\$260, 2\$930.

Estes bilhetes são válidos: para a ida, até 21 de agosto, para a volta, até 22 do referido mês, por todos os comboios ordinarios que tenham carruagens da classe correspondente e que estejam em ligação com os das linhas combinadas, exceptuando os rápidos da linha de Monforte a Vigo.

Festas e touradas em Pontevedra

Pontevedra é uma das cidades mais lindas da Galliza. Desfrutando dum magnifico porto de mar, todos os seus arrabaldes são, como em geral é toda a Galliza e o nosso Minho, dotados dum vegetação luxuriante que nos deslumbra.

Todos os annos se celebra nesta cidade a brillante festividade denominada de La Peregrina, reunindo-se alli por essa occasião grande numero de forasteiros de todas as povoações da Galliza e das nossas províncias do Minho e Traz-os-Montes.

Consta-nos que este anno as festas excedem em esplendor as dos annos anteriores.

Como atractivo indispensável em todas as festas espanholas, efectuam-se magnificas corridas de touros em que tomam parte artistas dos mais notaveis.

Os caminhos de ferro do Minho e Douro de combinação com a Companhia dos Caminhos de ferro de Medina-del-Campo e de Orense a Vigo, organizaram um serviço especial de bilhetes de ida e volta para Pontevedra a preços reduzidos válidos para ida de 11 até 28 e volta de 12 a 29 do corrente, pelos comboios ordinarios em correspondências.

Os preços das principaes estações do Minho e Douro para Pontevedra e volta são os seguintes:

Porto, 1.^a classe, 4\$180; 2.^a, 3\$200; 3.^a, 2\$150, Campanhã, 4\$120, 3\$150, 2\$110; Trofa, 3\$680, 2\$810, 1\$870; Famalicão, 3\$510, 2\$680, 1\$780; Barcellos, 3\$170, 2\$410, 1\$590; Vianna, 2\$950, 2\$250, 1\$470; Ancora, 2\$530, 1\$920, 1\$230; Caminha, 2\$350, 1\$780, 1\$130; Braga, 3\$660, 2\$800, 1\$860; Penafiel 4\$540, 3\$480, 2\$350; Amarante, 5\$110, 3\$980, 2\$680; Regoa, 5\$770, 4\$430, 3\$030.

Com preços tão reduzidos quem deixará de dar um passeio até á Galliza?

Romaria ao Senhor da Serra de Semide

A romaria ao Senhor da Serra de Semide, uma das mais concorridas no norte do Paiz, começou no dia 12 do corrente e prolonga-se até o dia 24.

Uma romaria offerece sempre ao viajante um espectáculo pitoresco, e a do Senhor de Semide, que arrasta á pequena ermida milhares e milhares de devotos e curiosos, é sem duvida uma das mais interessantes pela multiplicidade de costumes que nella aparecem, das diversas povoações da província do Douro.

A Companhia Portugueza, como nos annos anteriores, estabeleceu serviço de bilhetes a preços reduzidos, de ida e volta, válidos para todos os comboios ordinarios, excepto o Sud-Express e os rápidos do serviço Lisboa-Porto, de varias estações para as de Ceira ou Trémota indistintamente.

Os preços com o sello incluido, das principaes estações são:

Pombal, 2.^a classe, 1\$450, 3.^a, 1\$030; Coimbra ou Coimbra B., 160, 110; Aveiro, 1\$640, 1\$160; Ovar, 2\$360, 1\$520; Leiria, 1\$800, 1\$190; Figueira da Foz, 780, 530; Miranda do Corvo, 140, 100; Louzã, 350, 250.

Aos passageiros portadores de bilhetes vendidos pelas estações das linhas do norte e do oeste é concedida, à volta e dentro do prazo de validade dos bilhetes, a paragem de um dia na estação de Coimbra, sem pagamento de importancia alguma.

Festas á Senhora do Castello em Coruche

A tradicional festa á Senhora do Castello que todos os annos se realiza na pitoresca villa de Coruche começou no dia 13 e termina em 19 do corrente.

Além das festividades de carácter religioso, ha, como de costume, o arraial, bazares, illuminações e fogos de artificio, concertos, etc, e duas magnificas corridas de touros, uma que se efectua hoje e outra no dia 19, nas quaes tomam parte artistas dos mais laureados e distinatos amadores.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes estabeleceu bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos para ida até 19 e volta até 20 do corrente.

Os preços e condições são os mesmos dos annos anteriores.

Festas á Senhora da Agonia em Vianna do Castello

Já no nosso ultimo numero tivemos occasião de nos referirmos ás festas em Vianna do Castello que como nos annos anteriores começam hoje terminando no dia 19; mas nunca é demais fallar de uma das mais bellas e caracteristicas festas que se realizam em todo o Portugal.

Quem uma vez a ellas assistir nunca mais as esquece, tal é a sua garridice e a sua alegria.

Vianna, comquanto seja uma cidade pequenina, é das mais lindas e alegres do nosso Paiz. Tudo alli parece irradiar luz e alegria.

Um passeio a Vianna do Castello é parte obrigada a todo o portuguez que se presa de bom gosto, e, aproveitando os preços especiaes que os caminhos de ferro estabelecem por esta occasião, faz-se com insignificante dispêndio.

Além dos preços de Lisboa que já indicamos, ha tambem bilhetes de Santarem a 4\$290 em 2.^a e 3\$070 em 3.^a; Torres Novas, 4\$040 e 2\$880; Abrantes, 4\$260 e 3\$050; Portalegre, 5\$020 e 3\$400; Elvas, 5\$470 e 3\$910; Payavo, 3\$870 e 2\$770; Pombal, 3\$410 e 2\$440; Coimbra, 3\$360 e 2\$400; Coruche e Vendas Novas, 5\$100 e 3\$450.

Festas em Borba

Na importante villa de Borba, realizam-se nos dias 19 a 21 deste mez as festas annuaes que costumam sempre ser revestidas de grande brilhantismo.

Borba é a villa mais pittoresca do Alemtejo, sendo por isso cognominada pelo povo a *Cintra do Alemtejo*.

Situada numa posição alcantilada, é muito arejada e sandavel, abundante de aguas, o que contribue para a sua bella vegetação como não ha outra na província.

Possue uma monumental fonte de marmores, uma das melhores do paiz.

Merce bem ser visitada por todos quantos se interessam pelas nossas coisas.

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste fazem nos dias das festas serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos pelos comboios ordinarios nos dias 18 a 21 de agosto, dando direito ao regresso por qualquer comboio até 22.

Os preços são os seguintes:

Evora 1.^a classe 1\$800, 2.^a classe 1\$300 e 3.^a classe 800; Arrayolos 2\$400, 1\$700 e 1\$100; Pavia 2\$900, 2\$100 e 1\$400; Gabeão 3\$100, 2\$200 e 1\$450; Móra, 3\$300, 2\$400 e 1\$500; Azaruja 1\$300, 1\$000 e 600; Valle do Pereiro 1\$200, 900 e 550; Vimieiro 1\$000, 700 e 500; Evora Monte 800, 600 e 400; Ameixial 500, 400 e 300; Estremoz 400, 300 e 200; Arcos 400, 300 e 200; Villa Viçosa 200, 150 e 100 réis.

Festas em Cascaes

Por motivo das festas que se realizam na formosa villa de Cascaes nos dias 20 e 27 deste mez, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes effectua nesses dias serviço especial de ida e volta em 2.^a e 3.^a classes a preços reduzidos, igual ao que effectuou nos ultimos domingos.

Dada a modicidade dos preços é de esperar grande concorrencia.

Senhor da Serra em Bellas

No ultimo domingo deste mez, dia 27, realisa-se a tradicional romaria ao Senhor da Serra em Bellas, a mais concorrida nas proximidades de Lisboa, especialmente pela colonia ovarina.

A Companhia dos Caminhos de ferro faz como de costume neste dia um serviço de comboios a preços reduzidos.

Viagens commodas ao Bussaco

Os novos comboios n.^{os} 101 e 102 da Beira Alta, em vigor desde 15 de julho até 15 de outubro proximo, dão ligação para e das estações daquella linha entre Pampilhos

sa e Santa Comba Dão, inclusivé aos rapidos n.^{os} 56 e 55 da Companhia Portugueza.

Permittem, pois, a seguinte agradavel diversão: sahir do Porto de manhã ás 8,56 no rapido n.^o 56 da Companhia Portugueza, chegando a Luso ás 11,20; passar o dia no Bussaco, embarcando em Luso ás 8,41 da tarde para ir ficar ao Porto, onde se chega ás 11,17 da noite no rapido n.^o 55 da mesma Companhia Portugueza.

As estações de Gaia, Granja, Espinho, Aveiro e todas as demais intermedias podem realizar a mesma diversão, aproveitando á ida o comboio n.^o 18 da Companhia Portugueza, tomando então em Pampilhos a comboio n.^o 3 da Beira, que chega a Luso ás 10,6 da manhã; e tomando para o regresso de Luso o referido comboio n.^o 102 da Beira, ás 8,41 da tarde, que enlaça em Pampilhos com os comboios da Companhia Portugueza, n.^o 11 (omnibus) e n.^o 55 (rapido).

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 Portugueza e regressando pelo n.^o 2:212 e fornecendo ainda este ultimo comboio um excellentre regresso aos passageiros que tenham ido de manhã daquella cida de 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 acquistas de 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.

Transportes de carvão entre Portugal e Espanha

A Companhia Portugueza vae baixar a 7:000 kilogrammas, ou pagando como tal, o minimo de carregamento exigido para vagão completo das remessas de carvão vegetal effectuadas ao abrigo da tarifa M L n.^o 1-A de pequena velocidade, combinada com a Companhia de Madrid-Caceres-Portugal.

Esta medida é do maior interesse para os transportadores de carvão, que ha muito a reclamavam.



II
Paragem em Cauterets.— A cidade e os seus attractivos.— Alojamentos e montanhas.— Distracções e rivalidades.— Instalações balneares deficientes.— Uma estação-pharmacia.

A velocidade da viagem, de que encetámos a descrição no passado numero, tem que sofrer um certo *ralentissement* em comparação ao de anteriores descrições, por um motivo bem vulgar em caminho de ferro: — a máquina que conduz este comboio onde os nossos leitores teem percorrido quasi toda a Europa e uma parte da Asia, da Africa e toda a America do Norte estava, como é natural, precisada de entrar nas officinas para limpeza e pequenas reparações indispensaveis.

Assim o aconselharam os technicos, e assim o recomendava a prudencia a cujo bom parecer tivemos que

submeter-nos, tomando umas semanas de repouso de corpo e de espirito, e umas dezenas de litros de aguas mineraes reconstituintes.

E é assim que, tendo trazido o leitor até os Pyrineos, aqui estamos ainda a falar-lhe desta região encantadora onde se reunem todas as condições necessarias para uma estada sanitaria de algumas semanas—bons ares, excelentes aguas; bellas montanhas arborizadas e cortadas por estradas, permittendo passeios sem fadiga; confortaveis hoteis e algumas distracções para o espirito, o que tambem não é indiferente a quem se obriga a permanecer por muitos dias numa terra onde não tem parentes, amigos ou conhecidos com quem troque impressões.

Tendo resolvido fazer a estação thermal em Cauterets, podiamos para aqui seguir de Laruns, pela estrada, a Eaux Bonnes, e d'Aln a Argelés, mas como este serviço não era certo, preferimos tomar o comboio do Midi, a Pau, Lourdes e Pierrefitte e dahi na linha electrica que serve este logar e o de Luz.

O trajecto já é conhecido dos que nos acompanham, na leitura destas notas, desde as viagens de 1904 e 1909.

Cauterets tambem ficou descripto na primeira daquellas viagens (nosso n.º 415); mas hoje mais largamente podemos referir-nos a esta estação thermal, visto a permanencia que temos aqui que fazer.

São numerosas, como em tempo dissemos, as estações daguas que a França tem nos Pyrineos, constituindo uma riqueza desta região e uma fonte de enorme receita para as companhias de caminhos de ferro, pela attracção que representam dum grande numero de acquistas nacionaes e estrangeiros.

Aqui se ouve, a todo o momento, falar o espanhol, o inglez e tambem o portuguez, porque não poucos dos nossos patricios veem a estas aguas buscar alivio aos sens achaques.

De todas essas estações, Cauterets é, indubitavelmente, a mais concorrida, a mais conhecida e tambem das mais accessiveis a individuos de todas as classes e de todas as larguras de bolsa.

Em virtude disto pode dizer-se que Cauterets é todo uma grande casa de hospedes. Difficilmente se encontra um edificio que não tenha á porta ou á janella a invariavel taboleta «maison de famille» ou «appartements à louer».

Nessas casas tomam-se quartos por todos os preços, desde os infimos 2 francos, sóra da estação, de 15 de julho a fim de agosto, e de 4 francos nesta época; e quem quer pode ahi viver como nos *boarding-house* inglezes, comprando os generos para as suas refeições e fazendo-as preparar pelas cosinheiras da casa, mediante uma gratificação de meio ou um franco por dia. Quem não quer ter este cuidado serve-se tambem de comida da casa, em geral cosinha familiar, que em todas é fornecida, tomando já alguns destes estabelecimentos a feição de pequenos hoteis.

Alem disso ha, já se vê, os hoteis propriamente ditos, cerca de vinte, offerecendo todas as gradações de preço, de luxo ou de simples commodo.

Os principaes, o *Angleterre* e o *Continental*, são grandiosas casas onde ao conforto moderno se alia o luxo de qualquer grande hotel americano. São os hoteis da alta sociedade, dos faustos jantares em salões onde se reunem os que percorrem a senda da vida entre estofos e dourados e espalham o ouro por onde passam.

Doutros que, tambem de 1.ª classe, são comtudo mais modestos em exigencias, podemos destacar aquelle de onde escrevemos estas notas, o *Univers*, muito bem situado, tendo quartos confortaveis e muito agradaveis, sobretudo os que teem janellas a Oeste, sob as quaes marulham as aguas do Gave, tendo em frente os altos montes do Pégrière e do Cambasque, entre os quaes se eriça, com as suas toalhas de neve, o Monné que se eleva a 2.724 me-

tros, sobre o nível do mar ou 1.792 acima do ponto em que estamos.

Estes montes e os que apertam a leste e a sul o pequeno valle onde a cidade se estende, são o maior encanto della e um dos seus attractivos. De qualquer ponto de onde se levante a vista vemo-nos sempre rodeados de montanhas que nos parecem inaccessibleis e nos desafiam a fazer, sobre elles, alpinismos que prevemos seriam de grande arrojo.

E não é assim. Todos esses montes são cortados por bellos caminhos, alguns por verdadeiras estradas de bom piso, pelas quaes se sóbe facilmente, atingindo-se com rapidez grande altura, de onde se gosam vastos e variadissimos panoramas.

Para os que não podem ou não querem subir, ou mesmo para os que querem e podem, quando presfiram conservar-se cá em baixo, ha algumas diversões, bem poucas, devemos convir, este anno, em relação á enorme afluencia que a amenidade do clima aqui tem trazido—maior do que a dos annos ultimos em que o mau tempo afastou destas paragens muita gente.

Ha um bom theatro com salão de jogo e restaurante, mas... está fechado; um pequeno espaço consagrado a diversões populares, mas está abandonado; coreto para musica na esplanada, mas só duas vezes por dia ali se toca, em geral, umas valsas; e á noite, quando o theatro do casino funciona nem musica ha no coreto!

Resulta isso de rivalidades locaes, de luctas entre a sociedade dos hoteleiros, a que pertence o theatro, e a Direcção do casino e da companhia das Thermas.

E não se pode dizer que estas cuidem com esmero dos seus numerosos hospedes.

O theatro do Casino é pequenissimo e impropio para bons espectaculos, e o empresario do casino, de acordo com o *maire*, tendo conseguido que o outro não abrisse, não trata de melhorar aquelle, conservando-se reduzido a uma scena exigua em que quasi não cabem os artistas.

Festas extraordinarias são modestos concertos por orpheons regionaes, e banaes exhibições de deficientes fogos de artificio.

Um theatro da natureza em que se representam, bem, algumas tragedias gregas; cinematographo, algumas vezes e... nada mais.

Isto pelo que se refere a diversões; no que diz respeito á commodidade dos banhistas, o cuidado da companhia não é maior.

Os estabelecimentos são antiquissimos e os gabinetes de banhos sem conforto nem certos elementos que demonstram, á primeira vista, o aceio indispensavel, como hoje se usa em toda a parte.

Só o novo estabelecimento do Petit J. L. Sauveur, que pertence a uma outra empresa, está em condições modernas, ainda assim inferiores ás de Vichy, Contrexeville, Vitte, Vernet e outros, não esquecendo a propósito o nosso Vidago que pode bem pôr-se a par das installações acquistas mais bem organisadas da Europa. Os demais teem tinas de marmore escuro, de desagradavel aspecto, em quartos caiados (!) constando a mobilia de uma pobre mesa pintada e duas cadeiras de assento de palha (!). Para pôr os pés, uma grade de madeira; para fazer a *toilette*, um espelhinho de dois palmos; por escarrador, só nalguns quartos, ha uma caixa com serradura (!); pente, escova, o banhista que os leve. Para contar o tempo do banho não ha uma ampulheta: o banhista que dependure o relgio no classico preguinho, na parede; para conhecer a temperatura da agua, um thermometro dos que se vendem por meio franco e que dão, em geral, garantia de exactidão correspondente ao preço que custam—uma garantia barata.

E por um banho nestas condições exige-se 2 francos, e pelos chamados «de luxo», que teem a mais uma amostra de conforto, 4 ou 6 francos.

Realmente é preciso que as aguas sejam muito boas

para, em tais condições, terem tanta affluencia de frequentadores.

Assim é, com efeito.

Dissemos acima que, em relação a alojamento, Cautelets é toda uma hospedaria.

No que se refere a estação sanitaria ella é tambem uma pharmacia completa. As suas aguas applicam-se a todas as enfermidades de quaesquer orgãos do corpo humano, e aquelle elixir do pelotiqueiro de uma opera de Offenbach, que marcava as horas e a roupa branca, fica-lhes muito inferior.

Ellas, segundo as varias nascentes, servem para tudo: para a tosse e a rouquidão, umas; outras para o rheumatismo e a gotta; para a asthma, esta; para o estomago, aquella; para a neurasthenia, a daqui; a de mais além, para mal de pelle; esta melhora o coração; aquella fortifica todo o organismo.

E até ha uma agua, a da fonte Ceser que não só cura as chagas como por tal forma actua sobre os tecidos, que faz expelir delles qualquer corpo estranho: Uma bala que a cirurgia não conseguiu extrahir, com a applicação desta agua vem em breve á superficie, saindo com um piparote bem applicado.

Recommendam-a como antidoto dos suicídios malogrados.

Tal miraculoso poder de extracção tem, pois, essa agua, que até sentimos uma grande vontade de a canalizar para o nosso parlamento a fim de o mais rapidamente possível operar lá o prodigo de extrahir-lhe a nova Constituição, o que já não seria sem tempo.

AUTOMOBILISMO

França

Desde meados do mez ultimo que a Compagnie Générale des Omnibus de Paris substituiu a tracção animal pelo autobus, na linha de Batignolles ao Jardin des Plantes.

Os carros em serviço são do mais recente modelo, com imperial, com lotação para trinta e cinco passageiros.

As partidas teem lugar de três em três minutos. O percurso é feito em meia hora.

 No circuito de Sarthe, para a conquista do Grand Prix, Fournier, que alcançara o primeiro lugar, ao tornar a sexta volta foi vítima de um accidente morrendo em consequencia do desastre.

O premio foi ganho por Menery que fez 648 kilometros em sete horas, seis minutos e três segundos.

Inglaterra

Foi recentemente constituída uma companhia para fabricação e venda de essencia solidificada para alimentação dos motores de automoveis.

A essencia é conservada por este sistema, nos poros de uma massa estremamente esponjosa, em cuja composição entram alcool, soda caustica, acido stearico e acido cloridrico. Assim, a essencia fica solidificada nas mesmas condições em que a nitroglycerina se encontra na dinamite.

A parte solida da mistura representa, aproximadamente, dois a três por cento do peso liquido, e o producto, apesar de deixar-se solidificado, apresenta-se sob o aspecto de uma massa gelatinosa da qual o liquido facilmente é extraido por simples pressão e se evapora pela circulação do ar. A parte solida pode ser novamente aproveitada.

A vantagem deste producto é tornar a essencia mais facilmente transportavel, pois que assim é manuseável como qualquer corpo solido.

Russia

O automovel Club Imperial está organizando uma corrida internacional, em que será disputada a Taça do Czar.

A prova realizar-se-ha em 20 de setembro, no trajecto comprehendido entre S. Petersburgo e Sebastopol, atravessando Moscou, as planicies da Russia Menor e as regiões do Sul, o que constitue um percurso interessantissimo para os turistas.

Estados Unidos

Vae ser estabelecido um serviço de automoveis entre Chicago e Nova-York, com itinerario e horario fixos.

Os carros empregados neste serviço transportam, cada um, trinta e sete passageiros.

A partida será feita, simultaneamente, nas duas cidades, ás nove horas da manhã. A distancia que entre elles medeia, 960 milhas, é percorrida em sete dias completos.

Mais tarde, este serviço será tambem feito entre Chicago e Montreal, entre Chicago e Boston, entre Chicago e White Monutains, estendendo-se a Filadelfia, Atlanticcity, lagos Wisconsin e outros pontos interessantes.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Entrou em exploração o caminho de ferro electrico entre Pamplona e Sanguesa.

 Foi apresentado á auctoridade provincial o estudo para uma linha electrica, de via larga, de Granada a Almeria, passando por Serra Nevada.

 Constituiu-se o trust dos tremvias de Barcelona, formado pelas empresas do Tramvias de Barcelona, General de Tramvias, San Andrés y Extenciones, e Sarriá a Barcelona.

 Foi pedida a concessão de uma linha, em Madrid, partindo de Ventas del Espíritu Santo, seguindo em via dupla, pela rua de Alcalá até à glorieta de Manuel Becerra. Dahi segue em via simples pelo passeio de Ronda, rua de Lista, Príncipe de Vergara, Jorge Juan, Serrano, praça de la Independencia, rua Adomell, Nawaez, Avenida de la Plaza de Toros, rua de Goya, entrando novamente na Ronda e glorieta Manuel Becerra.

Tem esta linha um ramal para Madrid moderno, sahindo da rua de Lista e seguindo por as de Cartagena, Londres, estrada de Ventas a Guindalera, e voltando á rua de Alcalá.

Estados Unidos

Foi inaugurada a primeira linha de trolley sem carris, na America.

Está installada em Canyon Laurel, proximo de los Angeles, California, e serve para transportar passageiros das linhas da Companhia Los Angeles-Pacific a Bungalow Land.

A linha de Modane a Bordaneche

Está sendo electrificada esta linha, tendo os trabalhos progredido regularmente.

A energia para o serviço desta linha é produzida pela estação principal de Chiomonte, sob a forma de corrente trifásica a 50:000 volts e 50 periodos e potencia de 3:500 kilovats, e é transportada a Bordaneche por dois cabos que acompanham a linha.

Os isoladores dos cabos são de vidro de Folenbray, e em porcelana especial.

Em Bardoneche, os dois cabos principaes terminam com uma subestação onde a energia é transformada em corrente a 3:500 volts e 16 periodos.

Como a distancia entre Bordaneche e Modane é de quinze kilometros o problema do transporte de energia não custou pouco a resolver, tanto mais que a velocidade das locomotivas deve ser de cincoenta kilometros, tendo a vencer rampas de $\frac{30}{1000}$, e que fazer circular simultaneamente dois comboios de trinta toneladas cada um.

Linhos Sul-Africanas

As províncias do sul da África tratam de desenvolver a sua rede ferroviária de uma maneira que torna bem evidente a actividade daquelas povos.

Na província do Cabo está projectada uma linha de Caledon a Kykoe, com a extensão de cincuenta milhas, e creada com 200.000 libras; outra de Graafwater à margem norte do Olifants, com a extensão de trinta e sete milhas, orçada em 161.580 libras; e uma outra de Gamtoos a Palantic, por Hankey, com a extensão de desoito milhas, orçada em 71.200 libras.

Na província do Transvaal está projectada a construção de uma linha de Zerust Bunrmans, com a extensão de trinta e uma milhas, orçada em 111.300 libras; outra de Pief Ratiel a Vryheid, com a extensão de sessenta e nove milhas, orçada em 399.780 libras; e outra de Sabie a Graascop, com a extensão de vinte e uma milhas, orçada em 114.949 libras.

No Orange são duas as linhas projectadas; uma de Reitz a Frankfort, com a extensão de quarenta e oito milhas, orçada em 215.904 libras; e a outra de Lindley Board a Senekal, com a extensão de trinta e três milhas, orçada em 127.380 libras.

No Natal são três as linhas projectadas. Uma de Sturtstown a Union Bridge, com a extensão de dezesseis milhas, via estreita, orçada em 50.000 libras; outra de Winterton a Bergville, com desoito milhas de extensão, orçada em 86.706 libras; e outra de Greystoun a Krantzkop, com trinta e três milhas de extensão e orçada em 172.130 libras.

Continua



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação do 1.º semestre de 1911

1.050 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau:

1.472	3.339	10.022	a 10.029	10.375	11.323	11.439	a 11.442	14.946	17.518	17.522	17.528	17.529	17.859	17.883	18.252	18.254	a 18.256	29.223	29.225	29.226	29.229	32.726	a 32.728	32.815	32.832	32.833	34.881	34.885	35.580	37.093	38.455	39.770	a 39.772	40.942	a 40.944	41.017	42.481	43.667	44.572	44.573	44.631	44.632	45.394	a 45.396	46.597	46.598	46.828	a 46.830	47.605	55.086	55.623	55.699	58.011	58.401	59.160	60.069	60.192	61.166	61.167	63.160	68.319	68.320	72.597	a 72.600	72.701	73.447	73.448	73.593	73.709	a 73.713	73.716	a 73.718	74.094	74.358	a 74.362	85.830	114.268	a 114.270	136.637	a 136.639	140.002	141.429	145.440	a 145.442	145.962	-147.657	147.658	-148.947	148.948	-149.149	a 149.151	149.719	-170.013	170.014	-170.383	171.250	-171.624	172.213	a 172.217	-173.843	175.078	a 175.083	175.110	a 175.119	176.056	a 176.059	-176.177	177.935	a 178.021	178.514	a 178.543	178.574	a 178.593	-179.642	a 179.649	179.813	-179.814	180.944	a 180.951	-181.014	a 181.016	-182.400	183.556	a 183.560	-184.659	a 184.683	-189.915	195.490	a 195.494	195.554	-195.684	a 195.687	199.063	-199.094	199.095	-199.697	200.338	a 200.345	-200.760	203.764	a 203.766	203.906	a 203.920	204.825	-204.826	205.891	a 205.895	-206.755	207.925	a 207.931	208.460	a 208.462	-208.807	209.836	-209.837	209.839	-209.863	a 209.865	210.013	-211.431	211.432	-215.485	a 215.508	215.698	a 215.700	-217.139	218.733	218.734	-220.215	221.943	-223.263	a 225.266	-226.447	228.669	228.971	-229.577	230.346	-230.347	231.993	-232.983	235.254	a 235.268	-235.308	a 235.310	-235.710	235.711	-236.979	240.225	241.344	-241.345	241.351	a 241.353	-242.826	243.597	a 243.602	246.207	-246.208	246.713	-247.904	a 247.906	-248.524	248.525	249.343	-249.344	249.446	a 249.449	249.872	-250.242	250.296	251.454	-251.803	251.805	-251.807	252.417	-252.418	252.515
-------	-------	--------	----------	--------	--------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	--------	--------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	--------	----------	--------	--------	----------	--------	---------	-----------	---------	-----------	---------	---------	---------	-----------	---------	----------	---------	----------	---------	----------	-----------	---------	----------	---------	----------	---------	----------	---------	-----------	----------	---------	-----------	---------	-----------	---------	-----------	----------	---------	-----------	---------	-----------	---------	-----------	----------	-----------	---------	----------	---------	-----------	----------	-----------	----------	---------	-----------	----------	-----------	----------	---------	-----------	---------	----------	-----------	---------	----------	---------	----------	---------	-----------	----------	---------	-----------	---------	-----------	---------	----------	---------	-----------	----------	---------	-----------	---------	-----------	----------	---------	----------	---------	----------	-----------	---------	----------	---------	----------	-----------	---------	-----------	----------	---------	---------	----------	---------	----------	-----------	----------	---------	---------	----------	---------	----------	---------	----------	---------	-----------	----------	-----------	----------	---------	----------	---------	---------	----------	---------	-----------	----------	---------	-----------	---------	----------	---------	----------	-----------	----------	---------	---------	----------	---------	-----------	---------	----------	---------	---------	----------	---------	----------	---------	----------	---------

252.519 a 252.521 — 252.982 — 253.813 — 253.954 — 254.414 — 254.752 a 254.756 — 254.758 — 254.759 — 255.345 — 256.560 — 256.686 a 256.694 — 257.090 a 257.105 — 257.256 — 258.336 — 260.413 a 260.416 — 260.709 a 260.712 — 263.131 — 263.446 — 265.207 a 265.209 — 267.267 — 267.268 — 269.254 a 269.257 — 269.486 a 269.491 — 269.926 — 269.973 a 269.984 — 270.007 a 270.012 — 270.698 a 270.700 — 272.432 — 273.364 a 273.370 — 274.622 — 274.713 — 275.515 — 275.516 — 276.136 a 276.138 — 276.154 — 276.155 — 276.617 — 276.618 — 277.430 — 277.431 — 277.832 — 278.490 a 278.499 — 278.564 — 279.403 — 279.427 a 279.430 — 280.709 — 281.074 a 281.093 — 281.736 — 281.761 a 281.763 — 282.822 — 283.416 — 283.417 — 284.523 — 284.524 — 287.530 — 291.461 — 291.694 a 291.703 — 291.916 — 291.917 — 292.011 — 293.069 — 293.070 — 293.326 — 294.221 — 295.676 — 296.164 — 296.365 a 296.373 — 298.505 a 298.507 — 299.349 — 300.041 a 300.044 — 300.050 — 300.058 a 300.063 — 301.137 a 301.142 — 302.130 — 302.131 — 303.342 a 303.347 — 303.591 — 305.209 — 305.250 — 305.251 — 305.509 a 305.517 — 307.451 — 308.529 — 308.743 — 308.744 — 309.959 — 309.960 — 312.047 — 312.336 — 312.439 — 312.440 — 314.228 — 314.229 — 314.231 — 314.752 — 314.830 — 316.414 — 317.161 a 317.163 — 317.240 — 317.242 — 317.572 — 317.573 — 318.745 a 318.749 — 321.504 a 321.508 — 321.632 a 321.646 — 321.722 — 322.088 — 322.240 — 324.239 — 328.466 — 327.185 a 327.194 — 327.314 — 327.315 — 327.452 a 327.457 — 327.541 — 327.598 a 327.603 — 328.447 — 328.448 — 328.496 — 329.108 — 329.910 — 329.911 — 330.518 — 330.519

dundaria em beneficio da população trabalhadora, pelo barateamento que havia de trazer aos generos actualmente vendidos por preços pouco menos que fabulosos.

As cooperativas em muitos países tem sido a defesa do povo contra os exageros da ganancia; porque não hão de ser o tambem em Portugal?

Segue-se tanto o exemplo do estrangeiro em causas futeis; por que não o seguiremos nesta que é útil?

Os cambios hoje ficaram ás taxas que adeante indicamos, vendendo-se a libra a 45.780 réis e comprando-se a 45.840 réis.

O cambio Rio-Londres ficou a 16 3/16, ou 145.826 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Vendedor	Em 15 DE AGOSTO	Em 31 DE JULHO
			Comprador	Vendedor
Londres cheque	50 1/8	50	50	49 7/8
" 90 d/v	50 1/2	—	50 3/8	—
Paris cheque	568	571	570	573
Berlim	233 1/2	234 1/2	234	235
Amsterdam cheque	396	398	397	399
Madrid cheque	870	880	870	880

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	AGOSTO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,30	38,25	38,25	38,25	—	38,25	38,25	38,30	38,30	38,30	38,30	38,25	—	—	—
Dívida Interna 3% coupon	38,35	—	—	38,25	38,25	—	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	—	—
" 4 1/2% 1888 c/premios	26.350	26.300	—	—	20.350	—	20.300	20.300	—	—	—	—	20.400	—	—
" 4 1/2% 1888/9	453.600	453.500	—	453.200	—	—	53.800	53.800	—	53.600	—	—	53.800	—	—
" 4 1/2% 1890	—	—	—	8.950	—	—	48.000	—	48.000	—	—	48.000	48.500	—	—
" 3 1/2% 1905 c/premios	8.950	8.950	—	8.950	—	9.000	9.000	9.000	—	—	—	9.000	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	79.500	—	—	—	—	79.500	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64.100	64.200	64.200	64.200	64.200	64.200	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.400	64.300	—	79.500
" 3 1/2% 2.ª série	—	—	65.800	66.000	66.000	66.200	66.200	66.300	66.300	66.300	66.300	66.300	66.400	—	—
" 3 1/2% 3.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	157.800	—	157.000	—	—	—	157.000	157.000	—	—	—	157.000	157.000	157.000	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	120.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	54.000	94.000	94.000	94.000	—	—	—	—	—	—	94.000	—	—	—
Lisboa & Açores	—	95.100	—	—	67.600	—	95.500	95.500	—	—	—	95.500	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	65.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	59.000	—	58.800	58.800	58.900	—	59.000	—	59.000	59.000	—
Companhia Tabacos, coupon	57.500	—	—	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	—	—	57.500	—	57.500	57.500	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	85.500	85.700	86.000	—	—	—	—	—	87.000	87.000	87.000	87.000	87.000	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 1.º grau	—	62.800	—	63.000	—	63.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 2.º grau	50.000	50.000	—	49.850	49.850	50.000	50.000	50.000	—	—	—	50.000	50.000	50.000	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau	—	—	68.800	—	—	16.000	16.000	16.000	—	—	—	—	16.100	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 2.º grau	—	—	—	61.200	—	—	—	—	66.800	66.800	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	76.000	—	76.000	—	75.500	76.000	76.000	76.000	76.000	—	—	75.800	—
Paris: 3 1/2% português 1.ª série	66,50	66,25	66	66,15	66,25	66,50	66,50	66,60	66,57	66	66,60	66,30	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	36	36,75	37,25	36,50	36,25	37	37,35	37,25	37	37,25	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	404	400	400	404	404,75	406,50	—	250	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	248	248	249,50	232	252	255	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	325	323	325	324	325	326	327	329	330	327	330	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	325	323	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	263	261	263	261	264	264	264	264	264	264	263	261	—	—	—
Companhia da Beira Alta	295	294,25	294,25	294,25	294,25	—	295	296	294,25	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	162	160	162	161	162	161	163	162	—	162,25	162	—	—	—	—
Londres: 3 1/2% português	66	66,25	66,50	66,50	66,50	—	—	66,75	66,75	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	89,50	89,50	90,50	—	—	—	—	—	90	90	—	89,75	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			



Caminhos de ferro portuguezes. — Esta companhia estuda uma tarifa especial para as linhas de Cintra e Cascaes.

Tren Chegou uma das três novas carruagens-restaurantes, da companhia dos Vagões-Leitos para o serviço do Sud-Express, entre Lisboa e Irun-Hendaya.

São do modelo moderno que a companhia tem adoptado para o serviço dos grandes expressos europeus.

Tren Deve ser, por estes dias, lançado o pontão entre as estações de Pombal e Soure, sendo depois inaugurado o troço da segunda via empreendido entre as estações de Pombal e Alfarellos.

Logo que este troço comece a funcionar, ficam faltando as três compreendidas entre Entroncamento e Albergaria, entre Coimbra e Aveiro e entre Gaya e Porto.

Setil a Peniche. — As camaras municipaes de Rio Maior e Cartaxo enviaram uma representação ao Governo, pedindo a concessão duma linha ferrea do Setil a Peniche passando por aquellas villas.

Aveiro a Cantanhede. — Foi enviado ao Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, para dê que o seu parecer, um pedido de concessão de uma linha que, partindo de Aveiro, passe por Ilhavo, Vagos e Mira, e seguindo a estrada nacional, termine em Cantanhede.

Thomar á Nazareth. — Foi pedida a concessão de uma linha de via reduzida, de sessenta e dois kilometros de extensão, entre estas duas povoações, passando por Ourem, Patino Reguengo, Porto de Moz, Aljubarrota e Alcobaça.



Espanha

Obteve parecer favoravel o projecto da linha directa de Guadalajara a Cuenca.

França

Foi aberta à exploração a linha de interesse local de Lunéville a Blâmont, com ramaes para Jolivet e Badonvillier, no Aube.

Tren Foi aberta à exploração a linha de interesse local de Cherbourg a Bafla na Mancha.

Italia

As municipalidades de Boves, Peveragno e Chiusa Pesio, reunidas, pediram a concessão de uma linha entre estas três comunas.

Brazil

Foi apresentado um projecto para a construção de um caminho de ferro ligando a cidade do Rio de Janeiro a Buenos Ayres, seguindo o litoral por Itacuruba Angra dos Reis até Santos. Deste ponto, dirige-se por Paranagua a S. Francisco Araramigna, Porto-Alegre, Pelota e Iguacu. Aqui entronca com a linha uruguaya que termina em Colonia, donde segue até Buenos Ayres em *ferry-boat*.

Panamá

Foi outorgada a uma companhia inglesa a concessão durante setenta e cinco annos de uma linha ferrea partindo da foz do Piñas, costa do Pacifico, a um ponto proximo do Real de Santa Maria, na margem esquerda do Tuira.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do n.º 567)

O trafego directo com a França melhorou sensivelmente, como indicam os mappas seguintes:

TRAFFEGO DIRECTO COM FRANÇA

		1909	1910	Diferença a mais em 1910
Passageiros	Número...	5.238	7.648	2.410
	Receita...	24.158\$649	28.457\$190	4.298\$541
Mercadorias	— Receita...	10.283\$850	10.364\$778	80\$928

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE. SERVIÇO P. H. F.

Mercadorias	Peso			Produto		
	Provenientes de França	Destinadas a França	Total	Provenientes de França	Destinadas a França	Total
Grande velocidade	T	T	T	3.149\$353	699\$708	3.849\$061
Pequena velocidade	225,2	26,9	252,1	5.438\$628	1.077\$089	6.515\$717
Total	1.818,5	535,1	2.353,6	8.587\$981	1.776\$797	10.364\$778

Despesas

No mappa seguinte vão indicadas as variações de despesa em 1910 dos Serviços dependentes da Direcção Geral, comparadas com as de 1909:

Despesas de 1910 comparadas com 1909

Designação	Réde propria	Setil a Vendas Novas	Coimbra a Louzã	Total
Direcção e Serviços				
Geraes.....	+ 7.788\$028	- 98843	+ 85\$056	+ 7.863\$524
Exploração	+ 70.016\$499	+ 15.8258	+ 679\$941	+ 70.856\$798
Material e Tracção.	+ 155.605\$632	+ 1.266\$266	+ 1.658\$839	+ 159.530\$827
Via e Obras.....	+ 81.447\$174	+ 22.069\$192	+ 4.483\$593	+ 107.183\$593
Despesas Geraes...	+ 1.927\$989	+ 111\$805	+ 11\$524	+ 2.051\$5318
Total	+ 317.785\$322	+ 23.592\$678	+ 6.917\$603	+ 348.295\$603

O percurso dos comboios foi o seguinte:

	Km.	Km.	Km.	Km.
1910	6.441.729	151.912	60.489	6.654.110
1909	5.942.905	156.451	55.504	6.154.860
Diferença em 1910.	+ 498.824	- 4.539	+ 4.965	+ 499.250

Vê-se que o aumento do percurso dos comboios foi muito grande: o dobro do aumento do anno anterior.

* Para comparar as despesas dos exercícios de 1910 e 1909 é preciso ter em conta o facto de que certas despesas não incluidas precedentemente nas despesas ordinarias da exploração, mas levadas á conta de despesas extraordinarias de grande conservação, foram comprehendidas em 1910, por proposta da Direcção, nas despesas ordinarias.

Estas despesas elevam-se para a divisão do Material e Tracção, a..... 48.362\$939 réis
e para a de Via e Obras, a..... 50.505\$331 "

Total..... 98.868\$270 "

De maneira que o aumento real de 1910 sobre 1909, tendo em conta que a somma acima não representa um aumento propriamente dito de despesas mas uma modificação na sua classificação, eleva-se a..... 348.295\$603 "
menos..... 98.868\$270 "
ou seja a..... 249.427\$333 "

Alem disto ha que ter em conta as despesas excepcionaes necessarias para reparar as avarias causadas pelas inundações.

Estas despesas especiaes elevam-se, para toda a réde, a..... 43.099\$143 "
Fica apenas para explicar uma diferença de

Examinando o preço de custo do kilometro-trem em 1910 (comprehendidas as despesas de administração) vê-se que esse custo se elevou a 444 réis contra 423 réis em 1909 ou sejam mais 21 réis por kilometro-trem.

Mas se dâ somma total das despezas.....	2.952.923\$495 réis
1.º — As despezas relativas ás inundações.....	43.099\$143 réis
2.º — As despezas classificadas pela primeira vez como despezas ordinarias.....	98.868\$270
	141.967\$413
tem-se o total das despezas de.....	2.810.956\$5082

que referido ao percurso dos comboios efectuados em 1910, ou sejam 6.654.140 kilómetros, dá a despesa de 422 réis, algarismo pouco mais ou menos igual ao do ultimo anno, que foi de 423 réis.

O augmento de despezas, explica-se pois:

- 1.º — pelo augmento dos percursos;
- 2.º — pelas despezas occasionadas pelas inundações;
- 3.º — pela inscrição nas despezas ordinarias de 98.868\$270 réis, que no anno anterior se teriam incluido nas despezas extraordinarias.

Pelo que ficou dito, vê-se que o augmento de percurso dos comboios em 1910 (499.250 kilómetros) foi muito grande.

Para o accrescimo rapido do trafego, o nosso material não bastou. Sofremos as consequencias dessa falta e da insuficiencia de muitas das estações. Fez-se o possivel para remediar, empregando processos de exploração que permitem o aproveitamento e a circulação rapida do material, mas infelizmente menos economicos. E por isso se nota que a receita por kilometro-trem diminuiu, de 995 réis em 1909 a 980 em 1910.

Em resumo, pôde dizer-se que a exploração se manteve em condições realmente difficéis.

Para obviar a esta situação encommendámos 10 locomotivas e 250 vagões, dos quaes 50 são construídos nas nossas officinas, e está em estudo a transformação de muitas estações.

Abaixo se mostra como nos annos anteriores, a comparação dos coëfficientes de exploração das nossas linhas.

Coefficientes de exploração

Linhos	1909	1910
Linhos de Leste e Norte.....	33,63 %	35,30 %
Ramal de Cáceres.....	111,05 "	98,84 "
Ramal de Coimbra.....	61,69 "	64,59 "
Linha de Lisboa-Cintra-Torres.....	44,48 "	48,26 "
Linha de Cintura.....	48,77 "	51,46 "
Ramal de Cascaes.....	75,03 "	76,99 "
Linha Urbana.....	91,54 "	95,50 "
Total da rede não garantida.....	39,53 "	41,26 "
Linha de Torres-Figueira-Alfarelhos.....	52,04 "	58,30 "
Linha da Beira Baixa.....	65,02 "	71,89 "
Total da rede garantida.....	56,90 "	63,54 "
Total da rede da Companhia.....	41,68 "	44,02 "
Linha de Setil a Vendas Novas.....	63,68 "	87,78 "
Linha de Coimbra a Louzã.....	82,56 "	107,17 "
Total geral.....	42,26 "	45,00 "

Não incluidas as garantias, mas comprehendidas as receitas fôra do trafego.

O augmento resultante da inclusão los 98.868\$270 réis de despezas extraordinarias de conservação corresponde a 1,51%, de maneira que o coëfficiente de 1910, comparado com o de 1909 (42,26), seria de 43,49% para a rede geral.

Por outro lado a receita por kilometro-trem diminuiu 15 réis em relação ao anno anterior, seja 1 1/2% approximadamente, o que quer dizer que a receita não aumentou na proporção do percurso e portanto do trabalho produzido.

O augmento do coëfficiente de exploração explica-se (veja-se o que se disse acima sobre o augmento de despezas):

- 1.º — Pelas despezas extraordinarias causadas pelas inundações.
- 2.º — Pela classificação nas despezas ordinarias de um algarismo elevado de despezas outr'ora consideradas como extraordinarias.
- 3.º — Pela receita um pouco menor por kilometro-trem.

Notar-se-ha que o coëfficiente da linha da Beira Baixa se elevou de 65,02% a 71,89%. E isto principalmente devido à circumstancia de dar novas facilidades aos passageiros desta região, tendo-se estabelecido nesta linha maior numero de comboios (o percurso passou de 370.218 a 488.948 kilómetros, ou sejam mais 118.730 kilómetros — ou 1/3) e porque o trafego não aumentou na mesma proporção. Enquanto que as despezas a cargo da Companhia foram augmentadas, a garantia pedida ao Estado teve a redução de 24.445\$423 réis.

Os principaes augmentos de despesa, que incidem sobre o pessoal da exploração, condução de locomotivas, carvão e conservação de material circulante, justificam-se pelo accrescimo dos percursos.

Deve notar-se o grande percurso das nossas locomotivas, que se elevou a 52.113 kilómetros. O numero mais elevado até hoje atingido.

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Construcção da linha do Valle do Sado

No dia 9 do proximo mes de setembro, pelas doze horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada n.º 1, de terraplenagens e obras de arte, do lanço de Alcacer e Azinheira dos Bairros, da linha do Valle do Sado.

O deposito provisorio para esta empreitada é de réis 1.048\$250 e será feito até as três horas da tarde do dia 8 do referido mes.

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

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de 130.000 travessas de pinho normaes

Depositio provisorio para cada lote — 100\$000 reis

No dia 21 do corrente pelas duas horas da tarde na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 13 (treze) lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas normaes. As propostas que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no subscripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de 2,80×0,26×0,14 pelos preços... réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel). N. B. Esta Companhia não concederá passes ao fornecedores.

ANIMATOGRAFOS E VARIEDADES

SESSÕES TODAS AS NOITES

Chiado-Terrasse. — Rua Antonio Maria Cardoso. O salão preferido pela sociedade elegante de Lisboa.

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculo da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brazileira. Domingos, matinées com programma escolhido para creanças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

WAGON PLATAFORMA

Maxime Lambert deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 6419, para «wagon plataforma».

Para tratar e informações o agente official de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º, Lisboa.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Galdio e Carmen. Preços modicos. — Proprietario: Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Coimbra	Figueira	Coimbra	C. Branca	Evora	C. Branca	Porto	Barca d'Alva	Porto
7 12	7 55	9 23	6 42	8 24	5 55	9 58	10 48	1 37	7 50	3 14	a 8 3
8 7	8 50	10 29	1 40	3 52	7 20	7 5	7 40	2 17	8 35	11 20	q 12 57
10 55	11 38	11 51	1 19	6 17	11	11 35	12 36	12 36	7 50	8 55	a 12
1 13	1 56	2 33	—	—	11 35	12 45	12 45	12 45	8 55	9 12	12 55
2 28	3 11	1 49	5 29	5 30	5 30	5 45	10 48	1 37	6 5	10 25	4 30
3 35	4 18	5 43	5 25	6 54	7 10	8 15	12 24	8 46	1 10	4 30	8 58
4 41	5 24	6 50	11 30	12 49	2	5 10	9 38	6 10	10 10	5 25	9 25
6 47	7 29	7 57	3 54	5 9	5 24	5 10	12 13	3 45	10 10	6 25	7 35
8 27	9 11	9 34	10 18	7 7	8 10	9 3	12 13	3 45	10 10	6 25	7 35
9 51	10 35	11 7	11 49	11 52	12 20	11 13	11 13	11 13	11 13	11 13	11 13

Mais os da Povoia e V.º França.

Lisboa-P.

B. Prata

Lisboa-P.

Ovar

10 5

12 51

12 52

1 50

Mais os de Villa França.

Lisboa-R.

Povoa

Lisboa-R.

Ovar

4 50

6 34

5 18

6 51

7 20

8 56

7 30

8 30

10 9

12 20

1 50

Mais os de Setúbal.

Lisboa

Setil

Lisboa

6 54

8 30

7 23

9 20

4 35

5 58

3 27

5 15

10 5

11 26

Mais os de Entroncamento.

Lisboa-R.

Entrone.

Lisboa-R.

6 54

9 50

5 40

9 20

10 11

1 5

1 5

—

—

—

11 27

1 57

11 20

1 48

12 33

1 56

7 59

9 22

Mais os de Setúbal.

Lisboa-R.

Porto

Entrone.

Porto

1 58

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—