

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 569

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

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

## ANEXO DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 3.ª ampliação á tarifa especial n.º 9, pequena velocidade.

## SUMMARIO

Páginas

A testa das linhas do Sul e Sueste, por J. Fernando de Souza.....	257
O Corvo, por Mello de Mattos.....	259
Alto Minho.....	262
Aviação e aerostação — Bartholomeu de Gusmão — Espanha — França.....	263
Viagens e transportes.....	264
Notas de viagem. — III — As viagens em 1911. — Dificuldades por toda a parte. — Sabotages, greves e cholera. — Uma greve original. — Ainda Cauterets. — Bellesas e defeitos. — Toda a gente chupa assucar. — Pe-ditórios. — O Teatro da Naturesa.....	266
A linha de Tomar à Nazareth.....	267
Publicações recebidas.....	267
A conservação das travessas (ilustrado).....	267
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	268
Boletim Commercial e Financeiro.....	268
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	269
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	269
Linhos portuguesas — Sul e Sueste — Ambaca — Penafiel a Lixa — Valle do Vouga.....	270
Linhos estrangeiros. — Espanha — França — Chile.....	270
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentado à assembleia geral dos accionistas, de 31 de maio de 1911 (Continuação).....	270
Avisos de serviço.....	271
Arrematações.....	271
Agenda do Viajante.....	272
Horário dos comboios.....	272

## A testa das linhas do Sul e Sueste

I

Se ha problema technico e economico que demande exame attento e reflectido e largueza de vistos, é o do melhor *terminus* de uma rede ferroviaria. Mais imperiosa é a necessidade desse criterio levantado, tão sobranceiro à preocupação acanhada de uma economia de occasião, como refractario às sugestões de interesses e paixões locaes, quando se trata de um grupo de linhas nas condições peculiares em que se encontram as do Sul e Sueste.

A vasta regiao que servem é quasi exclusivamente agricola. A lavra de minas tem nella incontestavel importancia, podendo tomar muito mais largas proporções quando a situação dos mercados externos se conjugue com a facilidade de transporte e de embarques. Sem falar noutras, encontram-se em exploração activa as minas de Aljustrel e de Alvito e não tardam em recomeçar a exploração em larga escala as da Nogueirinha.

As de Louzal esperam a linha de Sado para desenvolverem a sua lavra. Outras muitas existem, no Peixoto, em Ourada, em Odemira etc., que podem ser fructuosamente exploradas em futuro mais ou menos proximo.

Os productos agrícolas, em que avultam a cortiça, os cereaes, o carvão vegetal, demandam na sua maior parte o mercado de Lisboa e os portos por onde se faz a exportação.

Desse mesmo mercado se abastecem as províncias do Sul, recebendo o carvão mineral, os adubos, as farinhas, as madeiras, o ferro, o petróleo, os tecidos, os generos coloniaes.

A ligação directa e ininterrupta por via ferrea com Lisboa é um ideal a cuja realização se opõe a larguissima barreira do Tejo. A solução pratica seria a da travessia por uma ponte nas alturas do Montijo.

Do Pinhal Novo, onde se acham reunidas no tronco commun todas as ramificações das linhas, viria por Aldegallega a linha encontrar a de Leste nos Grilos, para se fazer no local conveniente, à beira mar, em frente da Alfandega, o serviço commun de passageiros das grandes linhas, deixando-se as estações do Rocio e do Caes do Sodré para o traçado suburbano. Essa solução, preconizada por Miguel Paes, é demasiado cara para ser realizada em futuro próximo. Aos dominios da utopia pertence, a meu ver, a ponte sobre o Tejo, em frente de Lisboa, seja dito sem quebra do apreço em que tenho o saber e intelligencia dos entusiastas apologistas dessa obra, grandiosa demais para as relações que seria chamada a servir.

E' preciso, portanto, como solução imediata, ter o *terminus* na margem esquerda, em situação que facilite efficazmente o traçado de passageiros e de mercadorias: logo, o mais perto possível da cidade, onde a travessia fluvial seja curta e facil a qualquer hora, e proximo também do porto commercial.

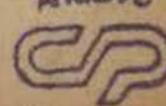
E' por isso que desde o inicio se fixaram as attenções nas proximidades de Cacilhas, e sómente circunstancias puramente occasioaes fizeram escolher o Barreiro para *terminus*. Succederam-se os expedientes de momento, as providencias que não transcendiam os horizontes do proprio dia.

Poderia o Barreiro constituir uma razoável estação de mercadorias, vasta, bem ordenada, em aguas tranquillas, accessivel a serviços de qualquer lotação e servida por um canal dragado à cota conveniente, trazendo-se a Cacilhas sómente a grande velocidade.

Tão accidentada foi, porém, a sua formação, em etapas successivas e com criterios diversos, que saiu o mais complexo e acabado especimen de pathologia ferroviaria.

Não será ocioso recordar mais uma vez as suas características, plenamente justificativas daquella qualificação. Em curva pronunciada; com uma rampa forte no centro; cortada por uma rua da povoação, que a atravessa de nível; ladeada, na parte acima dessa rua, de edifícios que fazem desse troço um estreito corredor e não permitem que se abra desafogadamente o feixe de linhas; com edifícios successivamente construídos com orientações diversas, do que resulta a mais complicada disposição de linhas; falta de vastos terraplenos bem traçados e bem servidos, onde as mercadorias se depositem, methodicamente arrumadas e com saída facil; sem sufficiente altura de agua junto dos caes; desprovida de feixes methodicos de linhas privativas de manobra, para escolha e resguardo do material e formação facil dos comboios; com um edifício de passageiros, que era desnecessario, e sem abrigo efficaz para o embarque e desembarque de passageiros, servido por um canal estreito, commun ao serviço de mercadorias e perpendicular ao esteiro, obrigando os vapores a uma demorada evolução á partida. Tantos e tais são os seus defeitos, que só à força de dispendiosas e complicadas manobras se faz ali o serviço. A construção

ARQUIVO



de um segundo terrapleno e de uma ponte-caes, ha poucos annos, melhorou de momento as condições da estação, mas o crescimento do trafego já faz sentir hoje a deficiencia de espaço, que dentro em pouco se agravará extraordinariamente.

Para attender com largueza as exigencias do futuro seria preciso avultadissimo dispendio, sem deixarem de persistir os desfeitos irremediaveis de origem, que não permitem fazer do Barreiro uma estação aceitável.

Estimou Costa Serrão esses trabalhos em cerca de 650 contos.

Pelo que respeita ao serviço de passageiros, só quem não tenha profundo a questão poderá negar o alcance do prolongamento da linha a Cacilhas e a transformação profunda que delle pode resultar para as linhas do Sul e Sueste, emancipadas de sujeições na organisação de horarios, servindo um movimento suburbano, insignificante hoje e que se tornará intenso noutras condições, impossíveis ao presente e realisaveis então.

A construcção da linha para Azeitão e Cezimbra, de trafego certo, valorisa extraordinariamente esse prolongamento.

A transferencia do Arsenal da Marinha para a margem esquerda e a sua construcção junto da estação terminal de Cacilhas, em ligação directa com as linhas do Sul, é *desideratum* accepto hoje por quantos teem estudado o assunto e a unica solução practica do melhoramento das comunicações em Lisboa pela garganta entre o Terreiro do Paço e a avenida 24 de Julho.

Pois não será mais racional que ao lado da estação de grande velocidade em Cacilhas se gaste, numa installação para a pequena velocidade, methodicamente delineada, que constituirá o porto commercial das linhas do Sul, a quantia que se iria consumir em ampliar a estação do Barreiro sem remediar os seus desfeitos?

Quanto mais estudo (por amor platonico da arte, é claro) este problema, mais me convenço de que é essa a solução racional, que se impõe. Pode não ser adoptada, continuando a crescer a estação do Barreiro à maneira de polypeiro caprichosamente ramificado, que os professores de caminhos de ferro mostrem aos alumnos como caso pathologico interessante... e incurável.

Não deixaria de ser erro lamentavel o abandono de uma solução, que talvez não seja mais dispendiosa, e que é seguramente mais efficaz.

A estação do Barreiro não ficará perdida. Haverá nas linhas de Sul, convenientemente prolongadas, trafego bastante para repartir entre ella e a de Cacilhas.

\*

Como devia, porém, ser traçado o prolongamento? No artigo de I do corrente sobre a ponte do Seixal enumeravamos os requisitos a que deve satisfazer e de que resultou o projecto em execução, estudado pelos distintos engenheiros Costa Serrão e Santos Viegas e aprovado com as modificações indicadas pelo sr. Conselheiro Adolpho Loureiro.

Acceptou-se resolutamente a passagem do esteiro de Coina e Judeu em pontes com tramos moveis, atravessando-se o segundo na sua entrada junto da ponta dos Corvos. Alçapões equilibrados, deixando 12 metros de passagem livre e movidos rapidamente por apparelhos electricos manobrados pela estação do Seixal, facultam a navegação.

Em todo o mundo, civilizado ou barbaro, se recorre sem hesitação a esse expediente, quando um caminho de ferro tem de cruar uma via navegavel, por importante que esta seja, em altura que não deixe espaço bastante para a livre navegação. Pontes ha em que a esta se impõe o onus de só empregar mastros ou chaminés articuladas para passarem as embarcações por baixo dellas sem necessidade do tramo movei.

Ha no esteiro de Coina e Judeu navegação tal que, possa oppôr legitimamente o veto a um expediente correntio de construcção? Estorva-a a linha ferrea por modo que deva ser sacrificada esta áquelle?

Já nos referimos no artigo precedente a esta questão, mostrando a sem-razão de oposições, que ha pouco surgiaram e tomaram corpo, graças á agitação que na hora presente exalta os animos e faz suppôr que a soberania do povo é novo Proteu, que reveste todas as formas, ainda as mais arbitrarias, e se exerce directamente. Proclamou-se o novo aphorismo *voluntas populi suprema lex*, fazendo-se antever a violencia como sancção dos seus dictames.

Discorramos, na hypothese de não ser cada localidade do paiz um sobado africano autonomo.

Que navegação ha no rio Judeu?

Ha navios empregados na pesca do bacalhau, que entram e saem uma vez por anno, e que podem ser uma duzia, quando muito; não é a esses que a ponte causa embaraço.

Ha fragatas que fazem os transportes das fabricas da Arrentella e da Amora, de alguma pequena fabrica de cortiça existente e de um outro estabelecimento industrial de pouca monta, ou vão buscar materiaes, como areia, madeira, fachina, motano, lenha, ás margens do esteiro. Quantas são? Não seria difficultivo apurar o seu numero approximado, mas talvez não sejam em média 2 ou 3 por dia. Concedamos que sejam 10, com grande exagero.

Ha ainda catraios e outros barcos, de pesca ou que servem as relações das povoações que demoram no esteiro com o Barreiro e Lisboa, sendo um dos transportes dignos de menção o do peixe, que em carroças vem de Cezimbra ao Seixal procurar embarque para Lisboa. Boa parte desse movimento cessa, quando se construa o caminho de ferro ligando Cezimbra e o Seixal com o Barreiro e Lisboa por comboios frequentes.

Ha, finalmente, os vapores da Parceria, que fazem por dia cinco carreiras em cada sentido.

No esteiro de Coina ha, do mesmo modo, alguns navios da pesca do bacalhau, que entram e saem uma vez por anno. Ha os torpedeiros e barcos da escola de torpedos. Ha algumas fragatas que vão buscar productos florestaes, ou servem a fabrica de tijolos silico-calcarios, e pouco mais.

Acaso este trafego fluvial tem tal importancia e intensidade, que possa ser impeditive da construcção de um caminho de ferro? Pois não basta, para garantir os seus legitimos interesses, deixar em cada ponte um vão livre de 12 metros?

Chega a obcecação até á exigencia de novo traçado do prolongamento, abandonando-se os trabalhos feitos, cujo valor, junto á indemnisação que nos termos do contracto haveria que pagar á empresa adjudicataria das pontes, representa muitas dezenas de contos de réis absurdamente perdidos. Ha porventura até quem divida a pelle de urso, attribuindo destino aos taboleiros metallicos das pontes, que seriam destinados para regiões sertanejas, ficando os pilares desaproveitados, emergindo das aguas como padrões da victoria do povo sobre a burocracia insciente.

Vejamos o que seria o novo traçado do prolongamento. Duas hypotheses se podem formular. Ou se mantem a passagem de Coina como está projectada e em construcção, attendendo-se apenas as reclamações locaes pelo internamento do traçado entre o Seixal e o Alfeite, ou se adopta solução mais radical, estabelecendo a bifurcação além do Barreiro e passando o esteiro de Coina nas proximidades da povoação deste nome, para deixar inteiramente livre a navegação.

Este seria o alvitre mais logico, dada a legitimidade que se pretendesse conferir a reclamações excessivas e infundadas. Exige-se a egualdade. Tanto motivo ha para ga-

rantir a liberdade absoluta da navegação num, como no outro esteiro.

Ora se examinarmos a carta dos arredores de Lisboa na escala 1:20.000, levantada pelo Estado maior (que é suficientemente minuciosa para o estudo da hypothese), reconhece-se que a saída de Alhos Vedros ou Moita, para passar o esteiro em altura em que a navegação fique inteiramente livre, é praticamente impossível.

Com efeito, o estabelecimento da seccagem do bacalhau fica a 2 kilómetros a montante da ponte em construção e o estabelecimento de Valle de Zebro a quatro quilómetros, terminando o esteiro navegável a seis quilómetros da ponte.

A margem direita do esteiro de Coina sobe rapidamente a cota superior a 50 metros. Não é admissível que no ultimo troço da linha se adoptassem em tão curta extensão, limites de pendentes superiores ao de 10 milímetros, não excedido até Evora e Beja, nem raios de curvas inferiores a 500 metros.

Achando-se a estação da Moita à cota de cerca de 15 metros e sendo superior a 50 metros a da linha divisoria das águas do Tejo, e do Coina a perto de 2 quilómetros do esteiro, vê-se bem que haveria uma enorme trincheira e talvez até um tunnel para poder descer proximo de Santo Antonio da Charneca e ir atravessar o esteiro acima do Valle do Zebro. A extensão da linha a construir seria muito grande, o custo kilométrico elevado, e ficaria o ramal Moita-Barreiro, com a sua exploração isolada, tendo por consequência forçosa o prolongamento do serviço fluvial até o Barreiro. Seria uma série de absurdos, que levaria à bifurcação no Pinhal Novo, como na concessão Philippe de Carvalho.

Suponhamos, pois, que neste caso, como em tantos outros se reconhece que a igualdade, muito bonita em teoria, nem sempre pode ser realizada na prática, e que se mantém para a navegação do Coina o horrível estorvo do tramo móvel, a que a barbara Hollanda, e como ella tantos outros povos igualmente barbaros, se resignam em casos análogos.

Aproveita-se pois a ponte de Coina. Onde se atravessa o rio Judeu?

Entre o Seixal e a Arrentella, deixando esta povoação, a Amora e o esteiro de Corroios, a montante do traçado e obrigando este a costear as altas barreiras do Seixal por detrás da povoação e impondo-lhe um alongamento de 4 quilómetros?

Ou se hão de deixar dois tramos moveis em vez de um, ou impedir a navegação em qualquer dos esteiros para montante da linha.

Se, para evitar esses inconvenientes, se passa entre a Azinheira e a quinta da Trindade para subir pelo valle que fica entre o Seixal e Paio Pires, transpor a cumeada, que tem cota superior a 30 metros, passar junto da Arrentella, e a montante, e vir contornar o esteiro de Corroios em traçado sinuoso e accidentado, para vir encontrar a margem proxima do Alfeite, o alongamento do traçado (que não é barato) é de 9 quilómetros, isto sem falar no alongamento virtual proveniente das rampas e curvas, substituindo um patamar em traçado quasi sem sinuosidades. Deve-se mais notar que ao custo desses quilómetros, substituindo uma parte baratíssima, como é a que vai da ponta dos Corvos as barreiras do Alfeite (cerca de 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>), se junta a despesa das alvenarias da ponte do Judeu e de parte dos ferros, que já está feita. As estações ficarão mais mal situadas, o Seixal muito mais mal servido, a bifurcação para Cezimbra prejudicada.

Qualquer das variantes afigura-se-me um desastre, que agrava consideravelmente o custo da linha e alonga o percurso, fazendo perder tempo e dinheiro num troço de grande tráfego, que deveria ser o mais curto possível.

Que ganha e que perde o Seixal?

Ganha algumas facilidades mais para navegação de secundária importância, que não é estorvada pela ponte.

Deve-se notar que as fragatas entram no esteiro com a enchente e saem com a vasante, em condições, pois, que facilitam a passagem na ponte.

Perde, em troca, as vantagens de uma estação bem situada, servindo de entroncamento à linha de Cezimbra, proporcionando-lhe ligações rápidas, e commodas e frequentes com o Barreiro e as povoações até Setúbal, com Cacilhas, Almada e Lisboa. Perde um terrapleno excelente para novas construções, que permittam a sua expansão. Fica onerada em tempo e dinheiro nas relações com Lisboa.

E o público, em geral, fica pagando enorme tributo permanente à obcecção da actual geração seixalense, que pretende impôr-se à força onde a razão e a competência devem determinar a solução mais conveniente.

No fundo da questão vê-se a eterna luta do almoçreve contra a linha ferrea, que lhe dispensa os serviços... creando movimento cem vezes maior, em que há campo largo para nova forma da sua actividade.

O vapor e barco para Lisboa deixarão de navegar, ou verão diminuir o numero das suas carreiras.

Será menos intenso o movimento de botes entre Seixal e Barreiro, como os almoçrevenses alemtejanos deixaram de vir a Alcácer e os barcos de conduzir os passageiros e mercadorias do Alemtejo, Sado abaixo, caminho de Setúbal e Lisboa.

Pois poderá ainda imperar tal critério, avultando motivos, que são pretextos, para estorvar um melhoramento de grande alcance e subordinar o interesse geral ao que nem chega a ser conveniencia local?

A questão está bem entregue.

Como os homens foram, são e hão de ser sempre creanças grandes, é preciso leva-los com paciencia, fazendo estudar o que estava estudado para dar tempo à acomilação de paixões.

Apellou o sr. ministro de fomento para o estudo de homens competentes; a sua administração tem provado que não é homem para vergar a imposições ilegitimas.

Aguardemos pois o *veredictum* todos quantos temos o vicio de nos interessarmos desinteressadamente (permittam-me o gongorismo) pelas coisas publicas, o que nos não impede de versar o assumpto, pretendendo esclarecer-lo com aquella liberdade de discussão na imprensa a que estamos afectos.

28-8-911.

J. Fernando de Souza.



## O CORVO

Do *Porto da Casa* que o Diccionario de Geographia Universal classifica de melhor, basta dizer que é tão bom como o Porto Novo, mas com mais rochedos semeados pela angrasita que o constitue.

De maneira que tanto na Encyclopedia Portugueza, como no Diccionario de Geographia Universal que tenho em casa, quando chegar ao continente, vou escrever pouco mais ou menos esta nota: «quando este livro disser *bom*, entende-se que é *mau* e quando se ler *melhor*, quer isto significar que é *pessimo*». Mas nada de divagações e voltemos ao assumpto da minha narrativa.

A villa do Porto, unico povoado da ilha, faz lembrar uma aldeia beirã, aleitorada na encosta, até, como ali, com poucas casas caiadas.

Não nos demoramos e principiamos a subir a ladeira até ao Caldeirão, sempre a pé e trepando por um caminho ingreme e calçado por certo com burgaos tão agudos e desequilibrados como aquelles que determinaram Affonso Henriques a impôr o foro de um par de sapatos para os régios pés, que em cada visita lhe haviam de pagar os habitantes de certa terra cujo nome me não ocorre. Sup-

ponho que é Coimbra, mas não tenho tempo de averiguar isto.

O meu companheiro Sr. Cunha ia lá adeante de todos muito lepido e nada cançado, como quem está habituado a todos os desportos, como quer que se diga o meu bom amigo sr. Dr. Cândido de Figueiredo. Eu não formava a retaguarda, mas aquelle piso de rochas agudas, por entre as quaes serpenteavam, umas vezes por outras, águas correntes, que se perdem no mar, não é dos que mais appetezem, mórtemente para bota de sola fina e onde estará o meu bom calçado de sola cardada do bom tempo dos estudos de estradas e caminhos de ferro e canaes de enxugo do Valle do Vouga.

O sol castigava bravamente a nossa curiosidade, suavamos todos a valer e os regatos e as fontes faziam-nos negaças com as suas águas murmurantes e limpidas. Por mais de uma vez tentei estancar a sede, mas o guia impiedoso e auctoritario: «Não beba que lhe faz mal. É perigoso». Obediente, olhava para aquellas águas cristalinas que só serviam para desse dentar os gados e para fazerem verdejar os *Juncus acutus* e os *Carus acutiformis* e talvez os *Cyperus longus*, que fomos encontrando quasi que até à cumeada da serra.

Mas porque seriam aquellas águas malfazejas para com o viandante?

A ideia do tal bom porto da ilha do Corvo ia-me fazendo associar as informações do guia com as dos cartapaclos, como já chamava, na minha grande desillusão do que vira, ás conspicuas obras que me deram as noções que os rochedos e o mar se encarregaram de me demonstrar serem erroneas.

Por isso e pela muita sede que levava, pouco acima da Fonte dos Ferreiros, onde jorrava o que um poeta chama pura lympha, sem fazer caso das advertencias do guia, bebi agua que me revigorou, de modo que, de esmorecido, me tornei agil e ligeiro e capaz de marchar ainda umas boas horas, que não foram precisas para atingir o Caldeirão, onde já se encontrava o sr. E. da Cunha.

A informação do guia era a contrapartida dos taes dicionarios; quando dizia perigoso, queria exprimir bemfazejo, mas percebi que o que fazia era motivado pelo receio que lhe inspirava a minha fraca apparencia physica. Calculo que, na ideia delle, eu devia ser um ente conservado em algodão em rama, a quem faz mal o sol e que o andar esmorece. Por isso tinha todos aquelles cuidados e quasi que me fazia com elles ir morrendo de sede. Ha dedicações assim.

Antes de chegar ao Caldeirão encontra-se um pequeno contraforte, do lado esquerdo do caminho, chamado o Morro das Lombinhas. Ali me veio procurar o men amigo sr. E. da Cunha, que me pediu que lhe desse o braço e me deixasse guiar por elle, olhando sempre para a direita, até que elle me avizasse.

Assim fiz e não me arrependo, porque o espectaculo que contemplei compensou amplamente os borgaos da calçada, os terrenos encharcados pelos regatitos, a sede soffrida e as duas horas de subida, com o sol a bater nas costas, transformando-me em machina de destillação.

Vi uma vastissima cratera, muito profunda, talvez medindo duzentos metros abaixo do local onde me encontrava. Perfeitissima. As rampas do lado do norte e do sul muito elevadas e pareciam como que torneadas por artifice amoroso da sua arte, que quizesse dar-lhes uma divina curvatura, como aquella que dizem que Praxiteles encontrou nos seios de Laís, se é que não me esquecem os nomes ou os não confundo. A leste e a oeste a declividade da encosta da cratera talvez mais suave, tentou o homem, que ali collocou umas miserandas divisorias de lava negra, imaginando que aquillo pudesse ser de alguém mais do que da sublime sensação da arte pura, divina, ideal, sincera e boa, como só a sabe realizar a natureza.

Talvez que aquelles muritos pretendessem representar ali o mesmo papel que os marcos limitadores de campo deificados pelos romanos, mas que ridicula figura que faziam perante a grandeza daquelle bello exemplar das forças plutonicas.

Lá no fundo da cratera imaginei divisar umas manchas escuras que se moviam. Pareceram-me uns carneiros, mas asseverou-me o guia que eram bois e por isso é que fiz com uma noção algo vaga da profundidade da cratera, só no tocante a fundura. Quanto ao circuito e às dimensões transversaes não tinha meio de poder avaliar-as. Apenas me ficou o sentimento da grandiosidade e da enormidade, junto á admiração pela extraordinaria pureza de forma que chega a parecer impossivel que fosse realizada pela energia brutal do fogo.

Lá observei no fundo da cratera os sete ilheus pequenos de que fala Antonio Cordeiro, mas, na duvida das coisas escriptas sobre os Açores, não asseverarei que estejam «apartadas em o mesmo rumo cada um em que naquelle oceano estão as ilhas terceiras».

Em todo o caso, é bello, muito bello até e só para contemplar tão magnifico exemplar de cratera seria capaz de andar o dobro do caminho, ainda que fosse duas vezes peor do que o que é.

Nem todos os turistas são do mesmo feitio e os corvinos poderiam sem muito custo tirar um bello partido daquelle magnifico spectaculo.

Ha um modesto quadrupede que já tentou a lyra de mais de um poeta, chegando Victor Hugo a comparar a suprema piedade com a do animal que se desviou do caminho para não pisar um sapo que fôra calcado por um sabio que passou lendo e por uns rapazitos que o acharam muito feio e não me lembro por quem mais. Outro escreveu que elle «vient souvent à jeun alimenter Paris». Meditativa como um philosopho, sobria como um cenobita, era a montada de Sancho Pansa, que no romance de Cervantes, representa o egoismo que foge do perigo e quer aproveitar-se da victoria, ao passo que o cavalo era, escanzelado e tropeço, cavalgado pela imaginação, que tudo alinda e em tudo tropeça e cae.

Por isso o burro, visto que é preciso chama-lo pelo seu nome, é a providencia dos turistas que não sabem ou não podem andar em paiz de montanha.

Uns burritos aguardando os viajeros na Villa do Porto seriam um incentivo para que muitos passageiros embora medrosos do mar no tal bom porto do Corvo tentassem a ascenção que todos confessamos que nos tinha feito esmorecer ahi por dois terços do caminho. Depois são uns animaes tão faceis de sustentar.

Ora o turista que não viesse cansado, com o espirito liberto das dificuldades do caminho que não trilhara, admiraria de melhor vontade do que os meus companheiros e eu o bello spectaculo que lhes offerece o Caldeirão. E demais, se houvesse ali perto, escondida pelo Morro das Lombinhas, uma casita que vendesse aquelle magnifico leite que no regresso constituiu o almoço de todos nós, que deliciosa que seria aquella excursão. Se a casa que imagino tivesse nm aspecto pittoresco, fosse limpa, sobria de arrebiques, com um alpendresito e uma escada exterior de pedra, quantos noivos não teriam vontade de conjugar ali, naquelle altitude, o verbo *to love*, porque os ingleses é que são os mais attreitos a essas sentimentalidades. E quantos *vieux marcheurs*, como se chama no calão *bulevardeiro* de Paris aos que nós denominamos velhos gaiteiros, não achariam o local azado para entrarem no exercicio grammatical do verbo *to flirt*, que já não tem traducção em todas as linguas, como o que os noivos gostam de conjugar e sabem praticamente como se conjuga.

Mas para quê lembrar os tempos saudosos em que não sabia o que eram cabellos brancos «Oh! ubi campi. Quando ego te aspiciam» perguntava Virgilio, aspirando a fugir

da labuta citadina; mas que diria elle se, chegando a velho, olhasse para os cabellos brancos? Certamente que naquella invocação *oh fortunate senex!* havia de modificar o adjetivo.

Os meus companheiros é que me não deram tempo de fazer estas reflexões todas, porque não queriam, nem eu, ficar durante três meses prisioneiros no Corvo, tendo todos que fazer fóra de ali e o commandante do «Funchal» estava com pressa.

Por isso começámos a descida e, como para baixo todos os santos ajudam, ás vezes até depressa demais, quando se não sabe poiar o pé no lagedo e no burgao da calçada, chegamos em pouco mais de uma hora á Villa do Porto, ao passo que a subida levava duas horas certas.

Ainda nesta marcha attingiu o termo do percurso, um bom quarto de hora antes dos outros, o snr. E. da Cunha, que já tinha mandado arranjar um bello almoço apenas de leite, que teve o cuidado de fazer servir por causa da caminhada que deramos e em que suámos que nem ministro interpellado por toda a oposição em peso, gárrula e desinquieta.

Seguimos para o Porto Novo à espera de embarcar e observei então o complemento do que se passara de manhã. Ao meu lado estava o commandante do «Funchal» que, antes de ver varado em terra cada barco, dava manifestos signaes de inquietação. Se o obrigassem a semelhante exercicio em cada viagem que faz aos Açores, a Empreza, ou o Governo, que tem deixado aquele porto ao abandono, deviam ser obrigados a pagar-lhe uma forte indemnização pela lesão cardiaca que lhe causavam. E tinha razão para receios o snr. Carlos Vidinha.

Eu, que nada tinha com aquelle trasiego, vi mais de uma embarcação em risco de sossobrar ou de receber tamanha quantidade de agua do mar por cima da borda, que admirei como é que os generos alimenticios importados chegam ali sem baptismo de agua salgada. Todavia o que mais me espantou foi o ver o embarque dos bois.

Varam em terra as barcaças que hão leva-los para bordo e depois começa uma lucta entre os homens e os animaes. Estes não querem levantar as patas para entrarem nos barcos. Os homens teimam e gritam e empurram-nos. Nisto vem uma vaga que se espraia pelo calhau rolado do que chamam porto e o animal tenta fugir para terra. Os homens por sim, numa lucta encarniçada, fazem uma péga ao boi, mas uma péga como nunca viram os afficionados do Campo Pequeno. Pegam no bicho ao cólo e baldeiam-no para dentro do barco.

Muitos leitores hão de recordar-se ao ler isto do prologo francês *a beau mentir qui vient de loin...* Asseguro-lhes, porém, que nada exagero. Dos meus companheiros de desembarque no Corvo, o snr. Machado da Conceição vive em Lisboa e o snr. Escolástico da Cunha na Horta. Que algum tenha a curiosidade de lhes perguntar o que viram no Porto Novo do Corvo em 13 de julho de este anno e estou certo que accrescentarão alguns pormenores interessantes ao que lhe dito e que basta para se compreender que é vergonhoso e peor do que cafreano o que se passa na mais occidental das nossas ilhas adjacentes.

Certo é que não param aqui as singularidades do Corvo. Todas as receitas que o Estado cobra na ilha sobem a 1.525\$021 réis insulanos, segundo mo affirma uma estatística que tenho presente e vae em nota.

Ora só o pessoal das finanças custa ali ao Estado 1.935\$000 réis tambem insulanos, isto é, 127 por cento do que pagam todos os tributos incluindo a receita telegraphica, postal, de instrucção, numa palavra, tudo.

Se algum dia fosse Ministro das Finanças, *quo Deus avertat* e de que tambem saberei livrar-me, proporia o seguinte áquelles povos: «Vocês não são obrigados a pagar impostos alguns durante vinte annos, mas vão fazer á sua custa todas as obras de fomento necessarias para que,

pelo menos, em todos os meses, com mar não muito violento possam comunicar com o resto do paiz. Vão tambem fazer as calçadas e os trabalhos de hydraulica agricola necessarios para que a vossa ilha renda tudo quanto é susceptivel de dar. Vocês administraram-se como entenderem e eu só verifico se cumprem o programma de obras em que se accordar. Hão de ter uma estação telegraphica e postal, uma escola primaria por cada tantas crianças em idade escolar quantas regulamentarmente ella pode comportar para que o ensino seja proficuo e isto para cada sexo e hão de conservar esses edificios com todo o cuidado. O pessoal de ensino e telegraphico e o dirigente nos serviços de fomento material, esse paga-o o Estado para assim vos dar algum auxilio, já que até agora nenhum vos deu. Mas livrae-vos de não executardes os trabalhos de progresso que são necessarios para que a vossa ilha seja o que deve ser, rica em aguas correntes como é, porque então sou eu que tomo conta de tudo e tudo mando fazer á vossa custa».

Estou daqui a ver a celeuma que se levantaria desde o Cabo da Roca até Barrancos e dos pincaros do Suajo até ao cabo da ponta de Sagres se tal fizesse. Seriam tantas as descomposturas nos jornaes de todas as cores e nas boticas onde se joga o gamão e nos clubs onde se dansa por causa das meninas casadoiras, que o melhor é applicar para uso proprio o conselho de aquelle gallego que enriqueceu a fazer mudanças e que dizia aos filhos que não tinham arte para o chinguço e o pau e corda: *Bén té podes meter a oiribes que pra isto nun tens xeito.*

Como nota final direi que muito me admirou ver os campos perdidos com juncaes e as aguas despenhando-se no mar sem proveito algum, quando poderiam irrigar prados de luzerna e trevo, de modo que se não affirmasse que sessenta cabeças de gado vaccum que se embarcaram, se não saíssem da ilha, morreriam á fome por falta de pastos.

Certamente que os bois não comem os juncos, mas porque é que se não ha de ensinar áquella boa gente como é que onde existem *Cyperus longus* se dão muito bem as pastagens que transformariam aquelle rochedo num pedaço da Lombardia, onde os predios se avaliam pelo numero de cabeças de gado que podem sustentar.

Ensinar, desenvolver iniciativas, parece-me que é o papel do governo, mas bom é tornar a lembrar-me do conselho que o outro dava aos filhos que não sabiam como se carrega a pau e corda e ficar por aqui.

#### Nota :

##### Estatistica :

	Despeza do Estado	
Contribuição industrial....	20\$765	
" predial.....	539\$741	Ministerio
" renda de casas	10\$680	do Interior
" municipal.....	684	Instrucção
Doca.....	23\$434	primaria
Registo por titulo gratuito.	50\$975	696\$765
Sello de arrendamentos....	240	
Id. de document. de cobrança	23\$348	
Id. de verba .....	5\$296	
Registo por titulo oneroso..	203\$898	
Sello de licenças .....	3\$000	Ministerio
Addicional de 6 %.....	37\$890	das Fi-
Complementar.....	46\$754	nanças:
Real de agua.....	8\$960	Pessoal de
5 % Doca.....	6\$203	finanças. 1:935\$000
4.5 % sobre as contribuições	24\$662	
Imposto distrital.....	35\$901	Ministerio
Instrucção municipal.....	6\$051	da Justi-
Rendimento postal.....	30\$013	ça:
Telegrapho nacional.....	61\$916	Clero..... 475\$860
Decr. de 12-68.....	4\$080	
Rec. Extraordinaria.....	51\$533	Ministerio
Estampilhas individuaes .....	1\$882	do Fo-
Id. do sello.....	83\$915	mento:
Papel sellado.....	37\$000	Pessoal tel.
Est. sanitaria.....	100	postal .. 1:889\$988
Sellos de franquia.....	209\$100	Total rs. ins. 4.997\$613
Total réis insulanos ...	1:525\$021	

Total rs. ins. 4.997\$613

# Alto Minho

Como prometemos no nosso numero anterior, publicamos hoje o Requerimento dos concessionarios ao sr. Ministro do Fomento em 28 de junho de 1911.

Ex.º MINISTRO DO FOMENTO:

Dizem Canha & Formigal, concessionarios dos Caminhos de Ferro de Braga a Guimarães, de Braga a Monsão e de Vianna do Castello á Ponte da Barca, segundo contracto celebrado com o Governo em 4 de março de 1907 e publicado no *Diario do Governo* n.º 69 de 30 de março do mesmo anno.

Que em resposta ao seu requerimento de 30 de junho de 1909 obtiveram o despacho de 22 de julho firmado pelo então Ministro das Obras Publicas, concebido nos seguintes termos:

**DESPACHO.** — Notifique-se a Canha & Formigal, requerentes do pedido de trespasse da concessão das linhas ferreas do Alto Minho para a Companhia resultante da fusão da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, com a do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, que o Governo aceita em princípio a transmissão pedida e a auctorizará e classificará a linha de Louzado a Mindello para poder ser objecto de concessão, e bem assim classificará a linha de Laundos a Fão, para a qual foi igualmente favorável o resultado do inquerito aberto nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898 se as referidas Companhias de Guimarães e da Povoa declararem previa e expressamente:

a) «que estão dispostas a efectuar a fusão anunciada e a aceitar a transferencia proposta com todos os direitos e encargos estipulados no contracto de 4 de março de 1907 e subsistindo em poder do Estado o deposito de garantia de réis 50:000:000 effectuado pela firma requerente;

b) «se além da concessão da linha de Louzado a Mindello desejam ou não a de Laundos a Fão;

c) «que aceitam a suppressão do troço de Louzado-Trofa e o estabelecimento de uma estação commun com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro em Louzado;

d) «que mantêm a proposta de alargamento da Linha da Povoa para a bitola de 1 metro;

e) «que estão dispostos a aceitar a fixação de uma data unica, que oportunamente será regulada de commun acordo entre elles e o Governo, em que revertam para o Estado, pela terminação das concessões todas as linhas e suas dependencias que actualmente exploram e as que forem agora concedidas á nova entidade;

f) «declaração identica pelo que respeita á applicação, pela forma que se convencionar da clausula do resgate ás linhas em cujo diploma de concessão não tenha sido inserida;

g) «que aceitam a proibição de efectuarem contractos particulares para os transportes nas linhas, ficando a approvação dos seus honorarios e tarifas dependente de acordo com a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Lisboa 22 de julho de 1909. — (a) Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Que estão habilitados a realizar a fusão nas condições impostas pelo dito despacho ministerial, estando completamente de acordo com as Companhias dos Caminhos de Ferro do Bougado a Guimarães e Fafe e Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, como o provarão pelas actas das assembléas geraes dessas duas Companhias, realizadas no Porto respectivamente em 9 de abril e 23 de julho de 1910.

Que com o concurso de um grupo importante de banqueiros e capitalistas se propõem constituir uma sociedade anonyma que continuará a garantir com o deposito de cincuenta contos effectivos o contracto de 4 de março de 1907 para a construcção e exploração das linhas nelle mencionadas (com a suppressão porém, da construcção da ponte para caminhos de ferro em Lanhezes nos precisos termos da proposta de lei apresentada ao Parlamento em 1908 pelo então Ministro das Obras Publicas, o sr Calvet de Magalhães) e que por meio de fusão as linhas actualmente exploradas pela Companhia de Guimarães e pela Companhia do Porto à Povoa, fará o alargamento da bitola desta ultima linha até um metro, inclusivé, no ramal de Leixões, actualmente arrendado ao Estado pela Companhia do Porto à Povoa e Famalicão e construirá o troço do Louzado a Mindello, tudo nos termos do referido despacho Ministerial de 22 de julho de 1909, reservando-se para oportunamente renovar o pedido da concessão do troço de Laundos a Fão.

Submettem á apreciação de V. Ex.º o projecto dos estatutos da Companhia que se pretende formar para a realisação deste plano, assim como as bases da escriptura da fusão e transferencia da concessão chamando a attenção de V. Ex.º para o seguinte:

1.º O capital accções da Companhia dos Caminhos de ferro Economicos de Portugal é fixado em 900 contos de réis, dos quaes 654 contos são destinados aos accionistas da Povoa e 246 contos subscriptos para serem pagos em dinheiro.

2.º O capital obrigações que será de 64.000 obrigações de réis 90:000 do juro de 4 % a emitir successivamente e á medida das necessidades e destinado á acquisition da concessão e construcção das linhas do Alto Minho; á construcção da ligação da rede das linhas da Povoa com Guimarães por Louzado a Mindello; alargamento da linha do Porto-Povoa e Famalicão e ramal de Leixões; refacção das linhas de Guimarães e Povoa e acquisition do material circulante; troca das 3.000 accções da Companhia de Guimarães por obrigações da nova Companhia na razão de 150:000 réis em obrigações de 4 % contra 100:000 réis em accções da Companhia de Guimarães, nos termos da resolução da assembleia geral desta Companhia em 9 de abril de 1910.

Para justificar a emissão das 64.000 obrigações juntamos o parecer dos engenheiros José Maria de Vasconcellos e Sá, Augusto Cesar Justino Teixeira e David Xavier Cohen, que demonstram que não só os rendimentos das linhas da rede que se pretende fusionar garantem largamente o juro e amortiscação dessas obrigações, como também que a garantia do Estado não chegará a tornar-se efectiva, devendo até haver dividendo para os 900 contos de accções.

3.º Os estatutos ainda indicam que a totalidade das 64.000 obrigações devem estar isentas durante 30 annos, de imposto de rendimento e que depois desse prazo a Companhia tomará sobre si este encargo.

Como esclarecimento os supplicantes acrescentam que pelo contracto de 4 de março de 1907 são isentas desse imposto as obrigações que se crearem para a construcção das linhas da concessão do Alto Minho e segundo dispõe a base 5.ª que faz parte integrante da carta de lei de 14 de julho de 1899, devem também ser isentos do mesmo imposto os juros das obrigações que se crearem para a construcção da linha de Louzado a Mindello.

E que a execução do conjunto do mencionado plano deve aumentar notavelmente o rendimento das linhas da concessão e tornar por isso mesmo menos provável a necessidade de recorrer á garantia do Estado, conforme a opinião dos distintos engenheiros já mencionados.

4.º A fusão da Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal com as Companhias do Porto à Povoa e do Bougado a Guimarães está planeada sem o encargo do pagamento de direitos de transmissão os quaes aliás não são devidos, segundo a opinião das auctoridades mais abalizadas no assumpto, ficando igualmente entendido que a Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal continuará a garantir com o deposito de cincuenta contos já existentes na Caixa Geral dos Depositos o cumprimento do contracto de 4 de março de 1907.

São de todos conhecidas as dificuldades que encontram a iniciativa particular e o proprio Estado, quando procuram angariar capitais para a construcção de linhas ferreas, por mais seguras e auspiciosas que sejam as previsões de rendimento, tornando-se indispensável a maxima benevolencia e o auxilio dos poderes publicos para com Empreiras que mais beneficiam o Paiz que a si proprias.

Bem cabidas são, pois, as modificações de clausulas e as facilidades proporcionadas para a affectação de emprehendimentos desta natureza.

Assim o tem sempre entendido os poderes publicos.

Haja em vista o succedido com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, com a dos Caminhos de Ferro Meridionaes, com os do Mondego, de Guimarães e do Valle do Vouga, em cuja historia se manifesta o constante e justificado empenho do Estado em auxiliar as iniciativas para a construcção de caminhos de ferro.

As linhas de que os requerentes são concessionarios teem assegurado, por forma irrefragavel, rendimento inicial sufficiente, mercê das condições economicas e demographicas da região que vão servir.

Está demonstrado que a garantia do juro não chegará a tornar-se efectiva e no caso contrario, ainda teria compensação sobre no accrescimo de rendimento da linha do Minho pelo affluxo de tráfego das novas linhas. Em relatorios officiaes, especialmente nos do decreto de 27 de abril de 1903 e da proposta de lei de 30 de janeiro de 1904, acha-se prudentemente calculado o rendimento inicial das novas linhas, que proficientes estudos, já mencionados, de três distintos engenheiros, demonstram ser com certeza superior á avaliação official, e bastar para a rasoavel remuneração do capital.

E este, porém, demasiado meticuloso e só acolhe á perspectiva de garantias tangiveis, independentes de calculos de rendimento.

A esta dificuldade de caracter generico, juntam-se para o nosso emprehendimento, as que teem resultado da agitação politica do paiz desde 1907, que mais faz retrahir o capital.

Accresce ainda a previsao do encargo grande e immediato, sem vantagem para a economia do paiz, da construcção da ponte de Lanhezes sobre o Lima, ou na alternativa, da duplicação inutil da linha do Valle do Lima no troço entre Vianna e Lanhezes, creando um embargo á circulação da linha do Minho entre Viana e Darque, quando o traçado mais conveniente é o da margem direita e a proposta de lei de 1908, baseada no parecer favoravel do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, formulará os termos de um accordo equitativo e vantajoso para ambas as partes contractantes.

Devemos ainda mencionar o excesso de extensão efectiva da linha, 7 ou 8 kilómetros, sobre o maximo de 150 kilómetros, previsto para a garantia de juro; a consideravel despesa de alargamento da linha da Povoa; a construcção de 19 kilómetros, sem garantia, da linha de Louzado a Mindello e da estação de Louzado; uma garantia de 3% em papel, capital que talvez tenha em boa parte de ser pedido em ouro aos mercados estrangeiros.

O Estado, facilitando a construcção de linhas sobremodo importantes e tributarias das que explora, fixa a duração de concessões que estavam indefinidas; consegue, com manifesto beneficio publico, a unificação da exploração das três empresas, cujas linhas ficam formando um grupo homogeneo.

Em troca apenas se lhe pedem as necessarias auctorizações para a emissão de obrigações que tem o juro e amortisação assegurados; isenções tributarias que a lei concede explicitamente a quasi todo o capital e que por uma benevolia extensão a todo elle, bem como à fusão dos capitais das três empresas, torna esta via vel; dispensa, em boas condições, da construcção immediata de uma ponte adiavel; prorrogação por um prazo equitativo e accordo com as normas adoptadas para com todas as empresas concessionárias de caminhos de ferro.

Bem merece estes auxílios uma empresa, exclusivamente portuguesa, que tem procurado assegurar honestamente ao Estado vantagens tão importantes, que só visa á retribuição modesta e indispensável do capital, e que tem já dispêndido quantias consideráveis para demonstrar a seriedade do seu propósito.

Sem elles perde o Governo o ensejo de ver realizados melhoramentos instantemente reclamados pela região interessada, e de se abrirem trabalhos que ocuparão numerosos braços ficando no solo português avultados capitais.

Surgiu ultimamente um pedido de concessão de linhas americanas no leito das estradas entre Braga—Prado—Villa Verde e entre Braga e S. João da Ponte, sobre o qual fomos ouvidos.

Em ofício de 27 do corrente offereçemos á Direcção Geral de Obras Publicas e Minas as razões de justiça, equidade e economia publica que a tal concessão se oppõe e que esperamos sejam attendidas.

Em vista do exposto os requerentes pedem:

1.º que se approve o projecto junto dos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal, especialmente na parte respeitante ao capital acções e obrigações e isenção do imposto de rendimento.

2.º Que se auctorise a transferencia da sua concessão á mesma companhia nos termos do art. 5.º do contracto de 4 de março de 1907, relevando-a do encargo da construcção da ponte para caminhos de ferro em Lanhezes nos termos do projecto de lei que foi apresentado ao parlamento em 1908.

3.º Que se auctorise a fusão, sem pagamento de contribuição de registo, das três Companhias — Bougado a Guimarães e Fafe, Porto à Povoa e Famalicão e Caminhos de Ferro Economicos de Portugal — nos termos aprovados pelas assembléas geraes das duas primeiras, tendo em vista o cumprimento integral do disposto no despacho Ministerial em 22 de julho de 1909.

4.º Que seja transferido á nova «Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal» o contracto de arrendamento do ramal de Leixões feito em 4 de fevereiro de 1898, entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro de Porto à Povoa e Famalicão, e isto com os encargos actuais, mas pelo prazo de 99 anos e com a obrigação do alargamento da bitola para um metro.

5.º Que para estabelecer a ligação das linhas, cuja fusão acima se pede, seja feita á «Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal» a concessão do troço da linha ferrea entre Louzado e Mindello, nos termos das bases 5.º e 6.º da carta de lei de 14 de julho de 1898.

6.º Que se fixe a duração das concessões usofridas actualmente pelos Caminhos de Ferro do Bougado a Guimarães e Fafe, e do Porto à Povoa e Famalicão, e da feita aos supplicantes por contracto de 4 de março de 1907, em 99 anos, contados da data da concessão do troço da linha ferrea entre Louzado e Mindello.

7.º Que da data da mesma concessão se contem os prazos, tanto para a apresentação dos projectos do troço da linha do Vale do Lima, de Lanhezes até ao entroncamento pela margem direita, e do de Arcos a Monsão como para a construcção das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e do Vale do Lima previstos no respectivo contracto.

8.º Que a «Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal», por sua conta e risco, seja auctorizada a estipular o pagamento em ouro do capital e juros das suas obrigações, ou de parte delas, se as exigencias dos mercados assim o aconselharem, ficando, porém, bem entendido que o Governo nem directa nem indirectamente terá de supportar quaesquer diferenças de cambio.

9.º Que seja indeferido o pedido de concessão de linhas americanas de Braga a Villa Verde e S. João da Ponte, feito por André Pontvianne & Fils.

10.º Que seja prorrogado o prazo até 30 de junho de 1912 para a apresentação dos projectos de estudos dos Arcos de Val-de-Vez a Monsão já requeridos em 9 do corrente.

P. deferimento.

Lisboa, 28 de junho de 1911.

(a) Canha & Formigal.

## AVIAÇÃO E AÉROSTAÇÃO

Ultimamente teem sido feitas varias experiencias de vôos, com varios passageiros, como aqui temos já noticiado.

O aparelho empregado é o Bleriot XIII, o qual mede treze metros de envergadura e doze de comprimento. A curvatura das superficies de sustentação é pequenissima. Os bancos, em numero de quatro, ficam inferiores á superficie de sustentação. A helice, de duas pás, mede três metros e meio de diametro e é accionada por um motor rotativo Gnôme, de 100 cavallos e 14 cilindros. O aparelho com motor e accessórios pesa 600 kilos.

Em experiencias feitas transportando oito passageiros, o peso destes e do combustivel e lubrificante de reserva chegou a 500 kilos, elevando-se, pois, o aparelho com um peso de 1:100 kilos.

Sendo, como é, a superficie de sustentação de quarenta metros quadrados, a carga foi, pois, de 27,4600 por metro quadrado.

### Bartholomeu de Gusmão

Este vulto português, cuja memoria devia ser entre nós tão considerada, foi por occasião do seu anniversario, ultimamente passado, devidamente glorificado no estrangeiro, recebendo a merecida consagração de «criador da aeronautica».

Em Paris, em Londres, em Turim e em Tolèdo houve banquetes em que os admiradores de Bartholomeu de Gusmão se reuniram, celebrando a data do seu anniversario.

E, caso digno de nota, em Tolèdo, o grande banquete que teve lugar foi organizado pela municipalidade.

Os estrangeiros ensinam-nos, assim, a reverenciar os nossos homens notaveis, e proclamam que tambem nós concorremos para os progressos da Humanidade.

### Espanha

Realisou-se o *raid* Alicante-Valencia, para o qual se tinham inscripto sete aviadores; mas só três compareceram, chegando em primeiro lugar o aviador Lasseur.

O aviador espanhol Campaná apresentou-se em um aeroplano construído em Espanha por um espanhol. Tudo da casa, aviador, constructor e aparelho.

Vê-se que os nossos vizinhos teem progredido bem mais do que nós, neste ramo.

### França

Um inventor construiu um aparelho que permite ao aviador manter a direcção desejada sejam quais forem as condições atmosféricas quanto ás nuvens e ao nevoeiro.

Este aparelho é constituído por uma camara escura, um espelho e uma bussola. Nesta ha um indicador que se fixa para marcar a direcção, mas de maneira que se desvia com o movimento da agulha.

A camara escura tem uma lente voltada para baixo que reflecte a paisagem sobre um espelho horizontal.

No espelho está marcada uma linha que coincide com o ponto fixo do indicador aplicado á bussola, e com o eixo longitudinal do aeroplano, isto é, com a direcção do vôo em linha recta.

Assim, o aviador está vendo reflectir-se sobre o espelho em que se projecta a paisagem o indicador da bussola e logo que observa uma diferença angular entre o indicador e a linha traçada, conhece que se desvia da orientação desejada.

— Beaumont desde 28 de maio a meados de julho, isto é, em menos de dois meses, percorreu 4:875 kilómetros, ganhando nos diferentes *raids* em que tomou parte a importante somma de 561:000 francos, o que, em moeda nossa, corresponde a cento e um contos de réis, aproximadamente.

Saiu-lhe o kilometro a 20\$700 réis.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas em Cintra

Iniciaram-se no dia 29 do mez findo e terminam depois de amanhã, 3, os festejos promovidos por uma commissão de cintrenses naquelle aprazivel estancia cantada entusiasmaticamente pelo exigente Lord Byron, o poeta britannico que tanto viajara e tantas bellesas naturaes apreciara antes de ali chegar.

As festividades, que se compõem de exposições, concurso hyppico, cortejos civicos, illuminações, fogos de artificio etc., atrahiram muita concorrença de forasteiros e teem decorrido no meio de grande animação que promette intensificar-se nestes ultimos 3 dias.

A Companhia de Caminhos de Ferro Portuguezes estabeleceu para ali um serviço de bilhetes especiaes de ida e volta, de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, válidos para todos os comboios ordinarios, a preços reduzidos, que são os seguintes :

Lisboa-Rocio, 2.<sup>a</sup> classe, 550 e 3.<sup>a</sup> classe, 350; Campolide, 500 e 320; Cruz da Pedra, 480 e 300; S. Domingos, 460 e 290; Bemfica, 440 e 280; Buraca, 420 e 270; Damaia, 400 e 260; Amadora, 360 e 240; Queluz, 340 e 220; Barcarena, 320 e 180.

## Festas em Estremoz

Nesta interessante villa alemtejana realisam-se nos dias 2 a 4 do corrente mez, esplendidos festejos constituidos por arraiaes, kermesse, exposição pecuaria, tiro aos pombos, fogos, touradas, illuminações etc, para os quaes a Direcção do Sul e Sueste estabeleceu um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, que dão ingresso nos comboios ordinarios do dia 1 a 4 e extraordinario do dia 4 e são válidos para o regresso até o dia 6, inclusivé, não facultando transporte gratuito de bagagens.

Damos a seguir os seus preços e procedencias:

Lisboa, 1.<sup>a</sup> classe, 45600, 2.<sup>a</sup>, 35400 e 3.<sup>a</sup>, 25200; Barreiro, 45400, 35200 e 25100; Barreiro-A, 45400, 35200 e 25100; Aldegallega, 45300, 35100 e 25000; Casa Branca, 25200, 15600 e 15000; Alcaçovas, 25500, 15800 e 15200; Viana, 25600, 15900 e 15300; Villa Nova, 25800, 25000 e 15350; Alvito, 35000, 25200 e 15400; Cuba, 35300, 25400 e 15600; B.-ja, 35700, 25700 e 15800; Setubal, 45300, 35100 e 25100; Evora, 15500, 15100 e 700; Ar-rayollos, 25100, 15500 e 900; Pavia, 25500, 15800 e 15200; Cabeçao, 25600, 15900 e 15300; Móra, 35000, 25200 e 15400; Azaruja, 15100, 750 e 500; Valle do Pe-reiro, 950, 650 e 400; Vimieiro, 700, 550 e 350; Evora Monte, 600, 350 e 250; Ameixial, 200, 150 e 100; Arcos, 300, 250 e 150; Borba 300, 250 e 150; Villa Viçosa, 450, 300 e 200.

## Feira annual de Montemór-o-Novo

Realisa-se nos dias 3 e 5 do corrente a feira annual nesta localidade, uma das mais ricas de Portugal.

A accrescentar ao interesse da feira, uma das mais importantes do paiz, ha os festejos que constam de touradas, illuminações, musica nas praças etc.

Para proporcionar maior facilidade aos que queiram ir assistir á feira e aos festejos, a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste organiza um serviço com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos para os comboios ordinarios de 1 a 5 de setembro, e especiaes de 3, para a ida, podendo o regresso ser feito, por todos os comboios, até o dia 7, pelos seguintes preços :

Lisboa 1.<sup>a</sup> classe 25600, 2.<sup>a</sup> classe 25000 e 3.<sup>a</sup> classe 15400; Barreiro 25400, 15900 e 15300; Pinhal Novo 25000, 15600 e 15100; Aldegallega 25200, 15700 e 15200; Setubal 25200, 15700 e 15200; Vendas Novas 15100, 800 e 600; Casa Branca 15100, 800 e 600; Beja 25400, 15900

e 15300; Evora 15600, 15200 e 800; Móra 25900, 25200 e 15600; Estremoz 25900, 25200 e 15600; Borba, 35100, 25300 e 15700; Villa Viçosa 35200, 25400 e 15800.

## Feira e festas em Lamego

Todos os annos se realiza na antiga cidade de Lamego uma importante feira annual nos dias 6 a 8 de Setembro onde se costumam fazer grandes operações commerciaes, especialmente em compras e vendas de gados.

Por essa mesma occasião celebram tambem os lamecences as festas ao seu orago que é a Senhora dos Remedios e que, sendo sempre revestidas de grande brilhantismo, este anno, segundo o programma que temos presente, excedem as dos annos anteriores.

Desse programma destacam-se de entre muitos outros numeros, como mais interessantes, a procissão das lanternas, que se deve realizar na tarde do dia 6, as brilhantes illuminações, um grandioso certamen de fogo de artificio entre os mais afamados pyrotechnicos portuguezes, o qual tem lugar no dia 7; a procissão do Triunfo é no dia 8.

Haverá tambem grandes concertos por bandas de musica, descantes e bailes populares etc.

No dia 11, em que terminam as festas, realiza-se o grande mercado mensal nos terrenos do Sanctuário.

A Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro estabeleceu, durante os dias das festas bilhetes, de ida e volta a preços muito reduzidos, das suas estações para Regoa que é a mais proxima de Lamego, e a Companhia Nacional tambem faz serviço para Vizeu de onde ha diligencia para aquella cidade a 15710 réis por passageiro.

A diligencia da Regoa custa apenas 410 réis.

A chegada dos comboios ha sempre carruagens e automoveis a preços economicos.

Lamego é uma das cidades portuguezas mais antigas; data do tempo dos Romanos, e foi nella que, segundo resa a tradição, pela primeira vez se reuniram cortes em Portugal.

Dotada de lindos arrabaldes, possue magnificos largos e bellos edificios entre elles a Sé Cathedral, começada a construir no tempo do Conde D. Henrique.

Tem um bello jardim publico e uma alameda digna de nota.

O Sanctuário da Senhora dos Remedios é grandioso e imponente e possue um soberbo parque.

Tambem são dignos de menção especial o Hospital e o Asylo da Infancia Desvalida.

Na época em que estamos, em que o calor já não aperta muito, deve ser agradabilissimo um passeio até Lamego, tanto mais quanto a monotonia do caminho de ferro é quebrada pelo passeio desde Regoa ou Vizeu em carruagem, o que dá lugar a poder-se desfrutar o panorama do trajecto.

## Feira e touradas em Salamanca

Por occasião da grande feira annual que se realiza este mez na formosa cidade de Salamanca, effectuam as Companhias dos caminhos de ferro Portuguezes e da Beira Alta um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos validos pelos comboios ordinarios para ida nos dias 7 a 23 e volta de 9 a 30 do corrente.

As touradas, que são o motivo principal da concorrência de forasteiros portuguezes áquella cidade espanhola, prometem ser magnificas.

A seguir indicamos os preços de algumas das principaes estações :

Lisboa, Santarem, Entroncamento e Torres Novas, 95280 em 1.<sup>a</sup> classe, 55120 em 2.<sup>a</sup>; Pombal, 55400 e

25980; Coimbra, Miranda do Corvo e Louzã, 55020 e 25920; Aveiro, Gaia e Campanhã, 65010 e 35370; Torres, Caldas e Leiria, 78550 e 45170.

### Festas da Nazareth

Começam no dia 7 e prolongam-se até 17 deste mês, as magníficas festas que anualmente o povo da Nazareth consagra à Nossa Senhora.

A Nazareth com a sua linda praia, uma das melhores de Portugal, é hoje umas das melhores estâncias balneares. Escolhida por grande número de pessoas da capital e de muitos outros pontos do país para passarem a estação calmosa, oferece durante esta época um aspecto de vida e animação que convida o forasteiro a demorar-se.

O Sítio da Nazareth onde se encontra erguido o Santuário de Nossa Senhora e para o qual se sobe por um elevador a 50 réis por passageiro, é dum pitoresco inexcável.

Dois bons hoteis, um o Grande Hotel sito na praia, e o Casino no Sítio, oferecem aos visitantes ótimos confortos.

Duma antiga fortaleza denominada de São Miguel, desfruta-se um largo e lindo panorama.

A Nazareth é uma povoação muito antiga e os seus habitantes, na maioria pescadores, são como toda a gente que vive com o mar, dotados de sentimentos religiosos, que pela sua ingenuidade lhes dão um certo encanto.

A Senhora da Nazareth gosa entre elles dumha reputação como santa milagrosa e por isso lhe fazem grande quantidade de offertas.

Segundo a lenda, D. Fuas-Roupinho andando à caça, perseguia um veado, quando o seu cavalo desbocando-se ia a precipitar-se com elle do alto da montanha. D. Fuas invocou a virgem, e o cavalo parou imediatamente, erguendo-se apoiado nas patas traseiras suspenso no alto do abismo.

As festas que todos os anos ali se fazem são sempre revestidas de grande esplendor, e este ano as comissões organizadoras do programma procuraram dar-lhes ainda maior brilhantismo.

Além das costumadas festas religiosas, da chegada dos cirios e da retirada, que é no ultimo dia, haverá duas magníficas touradas, uma em 8 e outra em 16; iluminação à moda do Minho, fogos de artifício, concertos, arraial etc.

Como nos anos anteriores, a Companhia dos caminhos de ferro faz serviço especial a preços muito reduzidos para as estações de Cella e Vallado, indistintamente, que são as que servem a Nazareth.

Os forasteiros que queiram aproveitar a occasião para irem a Alcobaça visitar o magnífico mosteiro, mandado erigir por D. Afonso Henriques, encontram diligências na estação de Vallado ao preço de 100 réis por pessoa.

O percurso de Vallado a Alcobaça é extraordinariamente pitoresco.

### Feira annual em Moura

E' nos dias 8, 9 e 10 do corrente que tem lugar em Moura a feira annual que ali costuma chamar enorme affluencia de forasteiros.

A Direcção do Sul e Sueste organiza para a agradável villa do Alemtejo um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos para os comboios ordinários, a ida, desde 6 a 10, e a volta até o dia 12, inclusivè, os quais não facultam transportes gratuitos de bagagens.

### Festas Bocageanas em Setúbal

Setúbal, a formosa rainha do Sado, celebra este ano com excepcional esplendor a data do nascimento do grande poeta Bocage, filho daquela linda terra.

Setúbal é sempre digna de ser visitada; o seu bello porto de mar, os seus arrabaldes só por si constituem elemento para um dia de gozo.

O aspecto e a parte antiga da cidade são muito pittorescos, e as suas ruas estreitas e desalinhadas contrastam com a parte moderna formada por avenidas largas e arborisadas.

O passeio da Lapa, ao centro do Campo do Bomfim, é magnífico.

Junto da foz do Sado ergue-se a celebre Torre do Outão onde se encontra estabelecido hoje o magnífico hospicio para creanças escrofulosas.

Do programma das festas que se realizam nos dias 15, 16 e 17 do corrente mês, destaca-se como mais importante, o grande cortejo cívico e alégorico que terá lugar no dia 15.

Haverá concursos de tiro e outros vários numeros desportivos, iluminação e fogos de artifício, concertos etc.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelecem serviço a preços reduzidos durante os dias das festas, o que contribuirá para que a concorrência aquela cidade seja numerosíssima, tanto mais que estão convidados para assistirem às festas vultos importantes, entre os quais o presidente do Governo, dr. Theóphilo Braga, e o sr. Ministro dos Estrangeiros.

### Feira de S. Matheus em Soure

Nos dias 19 a 21 deste mês realizam-se na pitoresca villa de Soure a feira annual e festas a S. Matheus que costumam ser muito concorridas pelos povos das imediações de Pombal, Caminha e Figueira.

A feira é a mais importante que se efectua naquela villa, fazendo-se sempre grandes negócios, e as festas costumam ser brilhantes e muito animadas.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes efectua um serviço especial de bilhetes de ida e volta, válidos para os comboios ordinários para ida de 18 a 21 e volta de 19 a 22; os preços reduzidos das principais estações são os seguintes:

Caxarias a Soure e volta, 990 em 2.<sup>a</sup> classe e 700 em 3.<sup>a</sup> classe; Albergaria, 780 e 560; Pombal, 350 e 260; Alfarelos, 300 e 200; Formoselha, 350 e 260; Coimbra, 710 e 520; Lares e Amieira, 640 e 470; Figueira, 750 e 540 réis.

### Serviço de banhos nas Caldas de Vizella

A Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães estabeleceu, a partir de 16 do próximo passado, e até 30 deste mês um serviço especial de comboios nos dias uteis, sendo a partida de Guimarães às 6,30 da manhã e chegada a Vizella às 6,48; partida de Vizella às 6,55 e chegada a Guimarães às 7,13 da manhã.

Ha bilhetes de ida e volta de Guimarães para Vizella a 100 réis em 3.<sup>a</sup> classe, válidos no regresso para o comboio 7 do horário em vigor.

### Viagem de recreio á Figueira

Por occasião das tradicionaes festas á S.<sup>a</sup> da Encarnação em Buarcos que teem lugar nos dias 8 a 11 deste mês, deve efectuar-se no dia 8 uma famosa corrida de touros na Figueira da Foz na qual tomarão parte alguns dos nossos melhores artistas.

Figueira da Foz é uma das nossas mais lindas cidades e se ha occasião em que tenha bastantes attractivos é durante a época balnear, quando a cidade hospeda grande numero de forasteiros, em grande parte vindos da nossa vizinha Espanha, que, preferindo aquella praia ás do seu país, ali vão passar a temporada de banhos contribuindo fortemente para dar á cidade um tom alegre e festivo.

As festas de Buarcos são sempre brilhantes e arrastam ali milhares de visitantes de todos os pontos do país.

A Companhia dos Caminhos de ferro faz, como nos anos anteriores, um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos para a ida de 7 a 8 e volta de 8 a 12 do corrente.

Os preços de Lisboa e Cintra são de 45870 em 1.<sup>a</sup>, 45040 em 2.<sup>a</sup> e 25940 em 3.<sup>a</sup> classe; de Sant'Anna e

Torres Vedras 3\$390, 2\$840 e 2\$020; de Torres Novas, Entroncamento e Caldas ou S. Martinho, 2\$500, 2\$040 e 1\$500; de Coimbra, 820, 520 e 320; de Louzã, 1\$560, 1\$080 e 710; de Mogosores a Porto, 2\$060, 1\$540 e 1\$020; de Fundão, 5\$180, 3\$080 e 2\$190; Covilhã, 4\$620, 2\$640 e 1\$870; de Sabugal, 3\$310, 1\$620 e 1\$150.

Ha tambem bilhetes reduzidos das procedencias da linha da Beira Alta.

### Transportes de carvão vegetal

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes põe em vigor, a partir de hoje, a sua tarifa especial M. L. N. 1 A de p. v. em virtude da qual é reduzido a 7.000 kilogrammas, ou pagando como tal, o minimo de carregamento exigido para vagão completo nas remessas de carvão vegetal, effectuadas ao abrigo e nas condições da tarifa especial M. L. n.º 1 A de pequena velocidade, em vigor desde 1 de agosto de 1890.

### Imposto de transporte em Espanha

Segundo um Aviso que a Companhia Portugueza acaba de publicar, o Governo espanhol isentou do imposto de transporte as remessas de rolhas e de desperdícios de cortiça, quando exportadas para o estrangeiro.

*Desenho*



III

**As viagens em 1911.** — Difficultades por toda a parte. — Sabotages, grèves e cholera. — Uma grève original. — Ainda Cauterets. — Bellesas e defeitos. — Toda a gente chupa assucar. — Peditorios. — O Theatro da Naturesa.

Viajar, viajar, à conquista de notas fugitivas, impressionantes, novas, para fornecer aos nossos leitores; eis uma bella aspiração, no actual momento, bem difícil de realizar.

O anno de 1911 não é, decididamente, propicio a grandes excursões de prazer; como que num acordo commun de contrariar projectos feitos, varios elementos conspiram para fazer desistir delles a maior parte dos que os conceberam e os afagaram na mente promettendo a si e aos que lhes fossem confidentes futuros um pouco de distração nova.

Já em França, os inflamados intransigentes do socialismo vermelho nos lançavam, com as suas *sabotages* repetidas, um pouco de agua na fervura do entusiasmo pela viagem.

Realmente, andar de comboio, na perspectiva de, a cada momento, se esbarrar num pedregulho, ou noutro trem enviado contra nós por motivo da destruição do semaphoro que devia fazel-o parar; ou avançar por sobre um carri deséclissado, não é animador. Mas emfim, confia-se na excellente vigilancia que se exerce sobre todas as linhas; esses actos de malvadez só teem sido praticados, em especial, nas linhas do Estado, e felizmente não são tão frequentes que nos façam desistir da viagem.

Se se tencionava ir a Inglaterra, lá temos coisa peor. Ainda ha poucos dias o menos que nos esperava em Londres era comer mal, com a ameaça de comer peor, ou não comer; e se fossemos ao norte, a Liverpool, a Manchester, a Scheffield, podíamos bem apanhar uma chuva de pedradas ou qualquer tiro, à mistura.

Tambem em França ha varias grèves, parciaes, e entre elles não deixemos de registrar a mais inocente e original:

a das criadas e mães de familia de Dijon, contra a carestia do leite, protestando em um *meeting* (bravo!) não o comprarem aos vendedores, por preço superior ao antigo, 20 centimos (36 réis) o litro.

Aqui está uma grève que quizeramos ver no nosso paiz, onde o liquido vaccum mesmo desnatado e aguado, se vende a 100 réis.

Mas, de França vamos, então, para a bella Italia.

Os telegrammas dizem-nos, porém, todos os dias que o cholera estabeleceu os seus arraiaes na costa mediterrânea, e em Roma e outros pontos; e não ha gosto de ir visitar uma exposição artística numa terra que tem por hospede a mortisera epidemia gangetica.

Mais além, como era nosso proposito, peor está o caso. O mesmo flagelo se desenvolve mais e mais cada dia, nas margens do Egeo, e não só nas margens como no interior da Turquia, de uma forma aterradora, havendo em Salonica, Constantinopla, Mitrovitza, Monaster e outras cidades centenas de casos por dia, com uma mortalidade de cerca de 50 por cento.

Em quanto, pois, não nos decidimos de vez, e com a maior contrariedade, a desistir dos projectos feitos, contentemo-nos em falar ainda desta bella região dos Pyreneos, dando sobre Cauterets mais umas notas que nos parecem interessantes.

Não é demais afirmar que esta pequena villa (que nem cidade se lhe pode chamar) é uma das mais bellas dos Pyreneos.

A Raillère, onde é obrigatorio, para quasi todos, ir tomar as aguas e baños diariamente, porque são ahi as mais mineralisadas, é mesmo um dos pontos mais pittorescos que conhecemos, do muito que temos visto. Cascatas, montanhas, arvoredo, sinuosas estradas, confluencia de duas torrentes — um encanto, como em plena Suissa.

Só lhe falta a commodidade nos transportes, visto que para lá, além das estradas por onde se vae de trem ou «auto», e dos bellos caminhos para peões, só ha uma linha electrica, que em kilometro e meio sobe 215 metros, mas que está longe de dar a commodidade que podia dar. Até as 8 horas da manhã só dois carros andam em serviço, aproveitando-se os logares de forma a metter 10 pessoas em cada compartimento em que nem 8 iriam bem.

Note-se mais: esta linha cruza a rua que vae de Cauterets e a estrada que sobe aos banhos da Pause. Pois, havendo tantas pessoas a quem conviria aproveitar o carro desde ou até esses pontos, elle não pára senão nos extremos, obrigando-as a um longo percurso a pé.

A partida faz-se de uma larga estação, construida ao fundo da explanada, roubando a esta a vista do lindo valle, quando, tratando-se de um carro electrico, elle podia sahir da praça e subir a rua, servindo todos os hoteis e casas de hospedes, e mesmo ligar com a linha de Pierrefitte, que pertence á mesma companhia. Era mesmo este o primitivo projecto, mas foi posto de parte... para não fazer mal aos trens.

Acima da Raillère ha três estabelecimentos de aguas, o Petit Saint Sauveur (e não J. L. Sauveur, como saiu aqui) a Manhourat e o Bois, a grande altura. Pois não ha meio de ir ahi senão a pé ou de trem. Um ascensor electrico que levasse lá e seguisse á Ponte de Espanha seria uma commodidade e um attractivo; mas não se pensa nisso.

E havendo agua em prodigiosa abundancia, as estradas não são regadas, levantando-se do solo uma poeirada que suffoca, e enche os bronchios dos banhistas.

Mas talvez isto seja de propósito, para desenvolver o negocio do *sucré d'orge*, gulodice, especie de pauzinho de rebuçado, ou de alfóloa, com varios gostos, que toda a gente, a toda a hora e por toda a parte, chupa com furor.

E é engraçado ver nas ruas, nos passeios, familias inteiras, velhos respeitaveis, sacerdotes anafados, militares

de graduada patente e bigodes de dragão, chupando animadamente um pausinho de assucar.

Falámos de padres: é enorme a quantidade de membros desta classe que veem aqui, já pela proximidade de Lourdes, um centro importantíssimo de romarias e peregrinações, já por virem tratar-se da garganta, visto as águas serem de prodigioso efeito para os órgãos respiratórios e vocais.

Elles e as irmãs de caridade organizam peditorios por toda a parte, a favor de escolas, dos pobres, das crianças, de tudo, substituindo bem a mendicidade de outras cidades.

Está-se no hotel, ao jantar, e entram as irmãs com um peditorio ou uma rifa de um objecto que nem se sabe o que é, nem importa saber a quem sae. À porta dos banhos, lá estão as dedicadas irmãs com o seu saquinho, não incomodando, todavia, porque não pedem; contentam-se em agitar as moedas que tem no sacco.

Para terminar, notemos duas coisas completamente boas, mesmo para que não nos digam que de tudo desdenhamos:

Uma é a instalação para gargarejos, no estabelecimento da Raillère, que, sem ser luxuosa, é vasta, é moderna e commoda, podendo servir umas 300 pessoas ao mesmo tempo. Nada conhecemos assim.

Outra é o Theatro da Natureza, um verdadeiro encanto, admiravelmente installado.

Como ahi tivemos este genero de espectáculos, uma pequena descrição não será de mais:

Em frente do terreno, em amphitheatro, destinado ao público, ergue-se um largo palco cuja frente e cupula do ponto são guarnecidas de plantas.

Para os dois lados, no primeiro plano, grupos de árvores servem para occultar os actores quando sahem da cena; para o fundo sólido um vasto terreno verdejante e por horizonte ergue-se, imponente, ao longe, o pincar do Caballiros que atinge 2:333 metros de altura.

Imagine-se como este conjunto é já de si impressionante, e como se presta a qualquer exibição theatrical.

Quando se trata de entrada em cena de qualquer grupo que figura vir de longe, não há que recorrer a meios scenicos para produzir illusão. As figuras veem efectivamente, de longe, o público vê-as muito antes delas chegarem à cena; o efeito é maravilhoso.

Ali vimos exhibir a *Eneide*, tragédia grega, em que Zorelli foi extraordinário, e o *Antar*, drama persa, maravilhosamente representado por Jubé e Dufréne.

Estes espectáculos são promovidos pelo «Syndicato de Iniciativa Cauterets-Attractions», que, pelo que se vê, sabe muito mais do seu dever do que o chamado «Comité Cauterets-Thermal» de cuja obra fizemos o merecido elogio no artigo anterior.

E apesar dos logares serem a 20, 10 ou 5 francos (3\$500, 1\$800 ou 900 réis) não fica um lugar disponível, enquanto que o de Lisboa, a 100 e 500 réis, morreu de falta de espectadores.

Mas talvez isso fosse por a empreza não pôr peças ao gosto do público. Uma revista do Sr. Baptista Diniz por certo chamaria concorrência...



### A linha de Thomar à Nazareth

A falta de espaço impede-nos de inserir um artigo acerca desta projectada linha, o que faremos no próximo numero.



### PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos o n.º 1 da 2.ª série do Boletim da Associação dos Empregados de Caminhos de ferro portugueses, cuja publicação estivera suspensa por algum tempo.

Agradecemos.

## A CONSERVAÇÃO DAS TRAVESSAS

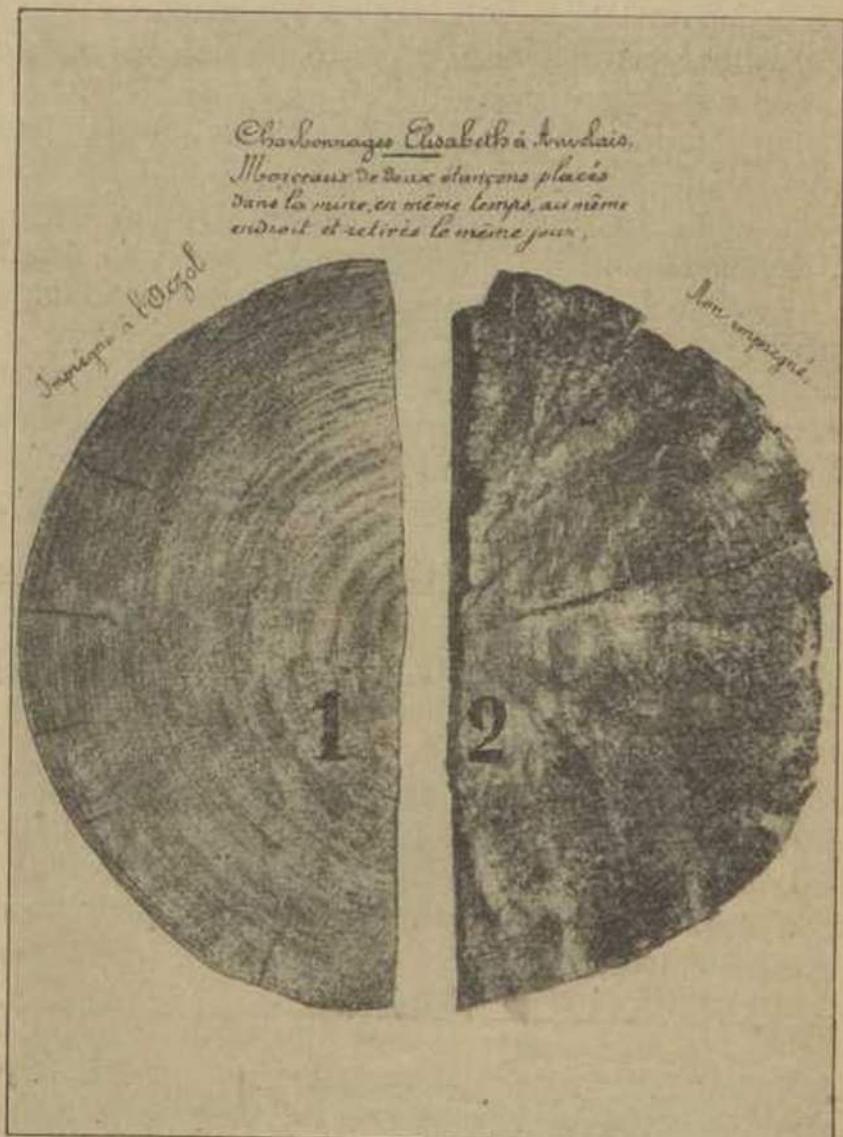
A *Revue Encyclopédique belge des chemins de fer*, de Bruxelas, ocupa-se num interessante artigo de um engenheiro que se assigna com as iniciais M. L., do estudo dos diferentes produtos que se usam em vários países para a conservação das travessas de madeira empregadas nas vias.

Entre os numerosos agentes químicos experimentados, os mais recomendáveis são, na opinião do articulista, o cloreto de zinco, o sulfato de cobre e o creosote.

O primeiro, muito usado nos Estados Unidos, penetra facilmente na madeira, mesmo por simples efeito da capilaridade, e conserva-se bem nos terrenos aridos; mas apresenta um defeito irremediável: a sua extrema solubilidade.

Esta propriedade faz com que as águas pluviais o eliminem rapidamente, e deixe dentro de pouco tempo a madeira sem defesa contra os agentes destruidores.

O sulfato de cobre, muito em uso em França e Espanha, é um poderoso antisético, mas, seja qual for a pro-



porção empregada, é sempre incompleta à sua ação sobre a albumina vegetal.

Alem de não ser absoluta a sua ação sobre as vegetações criptogâmicas, tem o defeito de ser rapidamente eliminado das madeiras expostas à passagem de águas carregadas de ácido carbonico ou das que estejam em contacto com um solo em que se produzem fermentações.

Quanto ao creosote, usado em Inglaterra, Belgica e alguns pontos dos Estados Unidos, os trabalhos de um professor da Universidade de Gand, mostraram que os óleos pesados, nesse contido, impedem a evaporação, ao mesmo tempo que roubam os principios antiséticos.

Alem disso o creosote é caro, de difícil penetração na madeira; amolece-a, torna-a pesada e altamente inflamável; a tal ponto que, num pedaço de madeira sujeito ao tratamento do creosote, uma vez inflamado, torna-se impossível extinguir o fogo.

Em vista destes inconvenientes, foram feitos estudos durante muito tempo para se encontrar uma substância que impedisse a decomposição das madeiras, sem apresentar os contras que os antiséticos conhecidos apresentavam.

Desses estudos resultou o Aczol, que é uma mistura dos ammonietos de cobre e de zinco com um ácido antisético.

Quando o Aczol penetra na madeira a celulose descobre-se nos ammonietos a solução, e impregna, por capilaridade, as células mais interiores. Pela evaporação do alcali, as paredes celulosicas do tecido fibroso conservam à superfície um revestimento estavel e preservador. Este deposito age sobre a matéria azotada dos tecidos fibrosos, fixando-a, bem como age também sobre o enxofre e o fosforo, formando um sulfureto e um fosforeto metálicos.

Além disso, a acção do ácido permite à paracelulose combinar-se com os ammonietos de cobre.

A madeira, principalmente as últimas camadas da zona exterior ou alburneo, apesar da secagem mais ou menos perfeita, nunca fica absolutamente livre das matérias albuminosas, subsistindo sempre entre os feixes fibrosos uma parte delas. Ora os ammonietos de zinco do Aczol gozam a propriedade de coagular estas matérias azotadas, mineralizando-as.

Concorrentemente com a acção orgânica os ammonietos de cobre e de zinco, parece gozarem da propriedade de formar com a vasculose (princípios superhydrogenados) resinas vasculometálicas solúveis no amoniaco.

Pela evaporação do alcali estas resinas ou vernizes depositam-se em forma estavel sobre as fibras.

O ácido empregado no Aczol é um dos de mais energica acção antisética e penetra com os ammonietos no interior das madeiras impregnadas, ficando retido entre as fibras, soldadas entre si, conservando por isso durante muito tempo a sua acção preservativa contra qualquer fermentação eventual.

Por todos estes motivos, o Aczol, que torna as madeiras incombustíveis, dá maior resistência às madeiras sujeitas ao seu tratamento, aumentando-lhes a resistência à pressão em qualquer sentido, tornando-as muito úteis na aplicação aos trabalhos mineiros.

Em gravura damos o aspecto de dois toros de madeira, empregados em uma galeria da mina carbonifera de Courcelles-Nord, na Bélgica, onde as madeiras tratadas pelos métodos usuais apodrecem completamente no período de quatro a sete meses.

O número 1 da gravura dá o aspecto da madeira tratada pelo Aczol e o número 2 o da madeira não tratada.

Os dois troncos estiveram o mesmo tempo no local da mina. E a gravura só por si, diz mais e melhor do que tudo o que acima fica.

*Foto: L. G.*



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.** — Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 8 do corrente mês às 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, o sorteio para amortização de obrigações da série «Mirandella-Vizeu», relativo ao 1.º semestre de 1911.

**Junta de Crédito Público.** — Durante o corrente mês todos os dias úteis, das dez e meia às duas e meia da tarde, proceder-se-ha ao sorteio das relações para pagamento de juros da dívida interna consolidada de 3 % relativas ao semestre do corrente anno.

**Companhia do Congo Português.** — Esta companhia reelegeu a direcção e o conselho fiscal e aprovou as contas, as quais apresentam um lucro líquido de 70:365\$294 réis, a que a direcção propôz a aplicação seguinte: para fundo de valorização, 30:000\$000; para fundo de reserva, 3:000\$000; para títulos de fundador 10 %, réis 35:365\$294, 3:536\$529; para os corpos gerentes 10 % réis 35:365\$294, 3:536\$529; para dividendo de 6 % livre de imposto de rendimento, 18:000\$000; para conta nova o saldo de 10:292\$236.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Amortização do 1.º semestre de 1911

(Continuação do n.º 569)

60 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau:

4.654 — 4.655 — 4.800 — 5.189 — 5.241 — 6.059 a 6.061 — 6.795 a 6.799 — 7.471 — 7.670 a 7.673 — 8.236 a 8.240 — 9.056 a 9.058 — 9.227 — 9.228 — 11.722 — 12.407 — 14.448 a 14.452 — 17.556 — 18.212 — 18.482 — 21.462 — 22.035 — 23.715 a 23.717 — 25.326 — 25.327 — 25.602 — 26.107 a 26.109 — 26.578 a 26.584 — 26.689 — 27.928 — 29.966 — 30.790.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 35 e seguintes.

23 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau:

2 Titulos de 5 obrigações:

295 — 866.

13 Titulos de 1 obrigação:

1.297 — 2.505 — 4.423 — 4.443 — 5.050 — 5.307 — 5.685 — 6.145 — 6.146 — 6.381 — 7.027 — 7.028 — 7.056.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 31 e seguintes.

251 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa».

24 Titulos de 5 obrigações:

42 — 235 — 1.450 — 1.772 — 2.042 — 2.525 — 2.773 — 2.972 — 3.081 — 3.471 — 3.600 — 3.698 — 3.929 — 3.930 — 4.304 — 4.346 — 5.855 — 6.381 — 6.542 — 7.614 — 7.817 — 8.121 — 8.443 — 8.609.

131 Titulos de 1 obrigação:

9.035 — 9.081 — 9.143 — 9.298 a 9.300 — 10.242 a 10.245 — 10.267 — 10.268 — 10.906 — 10.914 — 10.915 — 11.125 — 11.356 — 11.357 — 11.562 — 12.112 — 12.970 — 13.083 — 13.084 — 13.961 — 15.004 — 15.735 — 15.912 — 16.354 — 17.251 — 17.497 — 17.963 — 18.734 — 18.899 — 20.669 — 21.070 — 21.293 — 21.294 — 22.134 — 22.339 — 22.360 — 22.890 — 23.336 — 24.371 — 24.373 — 24.529 — 24.632 — 24.784 — 25.131 — 25.133 — 25.246 — 25.268 — 25.448 — 25.909 — 25.910 — 26.069 — 26.193 — 26.506 — 26.539 — 28.274 a 28.278 — 28.541 — 28.677 — 28.687 — 28.697 — 28.897 — 29.440 — 29.671 — 30.412 — 30.591 — 30.831 a 30.835 — 30.843 — 33.069 a 33.071 — 33.854 — 34.396 — 34.502 — 34.503 — 35.034 — 36.785 — 36.914 — 37.775 — 38.687 — 39.868 — 40.088 — 41.250 — 43.313 — 43.372 — 45.092 — 45.285 — 45.619 — 45.723 a 45.725 — 46.272 — 47.550 — 47.808 — 48.075 — 48.511 — 48.617 — 48.714 a 48.718 — 48.900 — 48.974 a 48.976 — 49.674 — 50.965 — 51.213 — 52.075 a 52.077 — 52.599 — 53.235 — 53.324 — 54.164 — 57.738 — 57.859 — 58.318 — 58.319 — 58.663.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 32 e seguintes e o n.º 6 complementar e seguintes.

(Continua)

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de agosto de 1911.

Fez-nos boa impressão o arranço do Sr. Ministro da Justiça, em uma sessão do parlamento, protestando contra as tentativas de se abrir o nosso país ao jogo de banca, transformando a nossa pátria em um grande centro de *batota*. Estamos com o inteligente ministro completamente de acordo, e para lamentar é que no tão proclamado congresso do turismo se defendesse esse miserável expediente, de tão deprimentes consequências para Portugal.

A propria Sociedade Propaganda já o preconisa. Bem se vê que não estão à frente da sua direcção os dois homens que lhe deram vida e souberam sempre evitar esse escolho.

Argumentam com o estrangeiro, sem saberem o que nesse se passa. Ainda há pouco as *Novidades* citavam Baden-Baden e outras cidades alemãs. Pois na Alemanha o jogo de azar está proibido *ha vinte annos* e nem por isso Baden, Wiesbaden e tantas estações thermaes, deixam de ser concorridas e animadas, e os seus casinos imponentes palacios onde o *bacarat* é substituído por grandiosos bailes e a roleta por primorosos concertos.

Nem o quasi inocente entretenimento dos *petits chevaux* é permitido.

Diz-se que de ahí nos advirá muito dinheiro; mas a riqueza, ganha com a depravação, avulta, e nós somos ainda, com o Sr. Ministro da Justiça, dos que preferem a phrase portugueza «pobre mas honradinho».

Durante a geração de 1910-1911 as receitas do Estado atingiram a cifra de 58.876:341\$623 réis, ou seja, mais 1.092 contos do que no exercício anterior. As despesas foram de 48:883 contos, ou menos 193 contos do que no anno anterior.

Os direitos de consumo diminuiram 331 contos, os de cereais importados 326 contos, e os de importação sobre vários géneros 93 contos, ou seja um total de 750 contos.

Para poder recomeçar as suas transacções, a Companhia do Crédito Predial solicitou autorização para crear e emitir 900 contos de obrigações, do valor nominal de 450\$000 réis, com o juro de 5 1/2, amortisaveis no prazo máximo de trinta annos.

A Companhia Carris de Ferro do Porto foi auctorizada a emitir 1.500 contos em obrigações de 100\$600 réis, com o juro de 5%, amortisaveis no prazo maximo de sessenta annos.

Foi apurada a liquidação da garantia de juro da linha de Torres Vedras à Figueira e Alfarellos, referente ao semestre decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho ultimo, tendo em vista dessa liquidação o Estado a receber a quantia de 10.855\$692 réis.

\* Os cambios tiveram leves oscilações, ficando as diversas divisas à taxa que adeante indicamos.

A libra vendia-se hoje a 4\$850 e comprava-se a 4\$780.  
O Rio-Londres está a 16 3/16, ou seja a libra a 14\$826.

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE AGOSTO		EM 15 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	50 1/8	50	50 1/8	50
" 90 d/v .....	50 3/8	—	50 1/2	—
Paris cheque .....	568	571	568	571
Berlim .....	233 1/2	234 1/2	233 1/2	234 1/2
Amsterdam cheque .....	395	397	396	398
Madrid cheque .....	870	880	870	880

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	AGOSTO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento	38,25	38,20	38,15	—	—	38,15	38,15	38,15	38,15	—	—	—	38,10	38,10
Dívida Interna 3% coupon .....	—	38,20	—	—	—	38,15	38,15	38,15	38,15	—	—	—	38,10	38,10
" " 4 1/2% 1888, c/premios .....	26.400	20.400	—	20.400	—	—	—	—	—	20.400	20.400	—	—	—
" " 4 1/2% 1888/9 .....	a53.300	—	—	—	a53.800	—	a53.500	53.600	53.600	53.600	a53.500	—	a53.700	—
" " 4% 1890 .....	c18.500	—	—	—	—	—	c48.000	48.000	—	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios .....	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	—	9.000	8.950	—	—	—	—	9.000	—
" " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	—	—	79.500	79.500	79.500	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	64.300	64.400	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300
" " 3% 2.ª série .....	—	—	—	63.000	63.000	63.000	—	63.000	63.000	—	63.400	—	—	—
" " 3% 3.ª série .....	66.400	66.400	—	66.400	66.400	66.400	—	66.400	66.400	—	66.300	—	66.300	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	156.500	—	156.500	156.000	156.000	—	—	—	—	—	—	—	155.600	—
" " Commercial de Lisboa .....	120.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Nacional Ultramarino .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Lisboa & Açores .....	95.600	95.600	—	95.600	95.600	95.500	95.500	95.500	95.500	£5.500	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	5.100	5.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.000	5.000
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	58.800	—	—	58.800	58.000	58.800	58.800	—	58.800	58.800	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	—	—	—	57.500	57.500	—	57.500	—	—	—	—	57.500	57.500
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	—	—	86.700	—	—	—	—	86.600	—	86.500	86.500	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	50.000	—	50.100	50.100	50.100	50.100	50.100	50.100	50.100	50.100	50.600	—	50.000	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	56.000	—	—	—	—	—	—	—	—	15.900
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	—	—	65.000	—	—	69.000	—	69.000	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	65.000	—	—	62.000	62.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	62.000	62.000	—	80.000	80.000	80.000	—	—	—	—	—	—	—
predias 6% .....	80.000	—	—	76.000	76.200	—	—	—	—	—	76.500	—	80.000	—
" " 4 1/2% .....	75.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74.900	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie .....	66,75	—	—	—	—	66,65	66,50	66,70	66,20	66,60	66,80	66,70	66,50	—
Acções Companhia Cam. F. Port .....	—	—	36,75	—	—	36,25	36,75	37	—	—	343	—	338	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	—	403,50	403	402,50	403	—	400	—	—	—	37	37	37,25	37
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	406	—	—	255	252,50	—	251	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	330	330	327	327	327	324	323	323	325	325	327	327	328	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	—	262	263	264	262	261	261	262	261	261	262	261	261	—
Companhia da Beira Alta .....	—	296	—	292,50	—	—	294	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	161	163	165,50	165	165	162	162	162	162	162	162	163,25	—	—
Londres: 3% portuguez .....	66,50	66,50	66,50	—	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa .....	90,43	89,75	90,37	—	—	—	—	—	89,25	—	89	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911</	



**Sul e Sueste.** — Já foi entregue o relatório da comissão encarregada de proceder ao estudo de alteração do traçado do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas e modificação da ponte do Seixal.

**Ambaca.** — Parece aproximar-se a solução da questão entre esta Companhia e o Estado, ficando por conta do Governo a exploração da linha.

**Penafiel a Lixa.** — Está já constituída uma sociedade anonyma sob a denominação de Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa, para estudar, construir e explorar uma linha ferrea para passageiros e mercadorias entre Penafiel e Lixa, passando por Louzada e Felgueiras.

**Valle do Vouga.** — Estava anunciada para hoje a inauguração do ramal de Aveiro, desta linha, no caso de a linha ser dada em circunstâncias de ser aberta ao serviço, pela respectiva comissão de verificação.



#### Espanha

Começaram em Melilla os trabalhos de construção da linha de Nador a Zeluan.

No dia 16 do mês último foi inaugurado o troço da nova linha de San Sebastian a Tolosa, a qual mede quatorze quilómetros. Esta linha deve mais tarde ser prolongada até Bayonna.

Foi aberto a exploração um troço do desdobramento da linha de Madrid a Irun, compreendido entre Alsasua e Beasain, na extensão de quarenta e cinco quilómetros.

Como houvesse já sessenta quilómetros na linha de Madrid a Irun, de dupla via, fica havendo agora 105 quilómetros entre Medina e Alsasua. A secção completa mede 329 quilómetros.

Entre Alsasua e Miranda, 253 quilómetros, começaram já os trabalhos para o assentamento da segunda via.

No dia 5 deste mês proceder-se-há a adjudicação dos trabalhos do túnel de Tosas, na linha de Ripol-Puigcerdá.

#### França

Foi inaugurada a ultima secção da linha de Nice a Digne, no sul da França, compreendida entre Annot e Saint André.

#### Chile

O conselho dos caminhos de ferro do Estado aprovou uma proposta para a construção de cinco novas linhas ferreas.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do n.º 568)

Convém accentuar, a título de comparação, que, segundo as rôdes, os percursos annuas das locomotivas variam de 30.000 a 45.000 quilómetros approximadamente. O numero de 52.113 quilómetros atingido pelas nossas locomotivas em 1910 é prova da perfeita conservação deste material e do bom funcionamento do seu serviço. Sem aumento de efectivo, ou quasi sem esse aumento (2 máquinas entregues ao serviço depois de grande reparação), as nossas locomotivas fizeram o percurso mais elevado de 682.009 quilómetros que o do anno anterior. Todavia, tal esforço não pode prolongar-se: é por isso que vai ser aumentado o efectivo das máquinas com 10 poderosas locomotivas e que algumas máquinas do tipo antigo vão ser transformadas nas nossas officinas, pela

substituição das caldeiras por outras de maior força, em machinas de tipo mais moderno, mais potentes e economicas. Deve ainda notar-se que o consumo de combustivel, por machina e kilometro, diminuiu um pouco em 1910 (12,9 kilogrammas contra 13,2 kilogrammas em 1909).

Finalmente, por conta da conservação ordinaria, tem-se prosseguido nas nossas officinas á transformação de alguns veículos.

E devido a essas transformações que se tem podido, sem grandes despesas, melhorar ha 6 annos e em notável proporção o material para passageiros.

As despesas do Serviço da Via augmentaram 107.999\$959 réis em relação ao ultimo anno.

Este augmento é apenas apparente, pois que a importancia de..... nelle incluida, representa o custo dos trabalhos comprehendidos pela primeira vez nas despesas ordinarias de exploração e que anteriormente se incluiam nos trabalhos extraordinarios.

Ficam por explicar .....	57.494\$628	.
nesta importancia a quantia de .....	43.099\$143	.
corresponde ás despesas de reparação motivadas, em toda a rede, pelas inundações.		

Tendo pois as despesas ordinarias o augmento de..... 14:395\$485 .

Esta importancia é inferior ao augmento previsto no orçamento de 1910, em relação ao qual o Serviço de Via realizou nas despesas ordinarias a economia de 18.292\$944 réis.

Mostra este resultado que o serviço continua a ser dirigido com o mesmo methodo e a mesma economia.

O estado de conservação das nossas linhas continua excellente. Comtudo, em razão do tempo de duração média dos nossos carris, será opportuno nos proximos exercícios acelerar as renovações dos mesmos.

Como de costume, encontra-se a seguir um mappa das quantidades de ballastro, travessas e carris, empregados para a conservação ordinaria (não comprehendidas as grandes substituições):

Designação	1909	1910
Ballastro (metros cubicos)	Pedra britada ...	53.474 59.454
	Areia .....	2.670 4.035
Travessas (unidades) .....	84.336 (*) 111.397	
Carris (unidades) .....	De 40 e 45 kg ...	674 140
	De 30 kilogram ...	1.281 1.147
(*) 133.836 em 1908.		

Os trabalhos de renovação da via na linha de Leste, com os carris de 40 kilogrammas, teem prosseguido desde o kilometro 117.019 até ao 127.338.

Os carris de 40 kilogrammas foram substituídos por outros de 45 no túnel de Albergaria e na linha do centro do túnel do Rocio.

#### Trabalhos extraordinarios realizados em 1910

Estes trabalhos elevam-se a .....	Réis	251.000\$123
e comprehendem:		
Material circulante .....	Réis	67.745\$068
Ferramentas e utensílios .....	"	8.338\$532
Obras na 2.ª via .....	"	121.594\$874
Obras nas estações .....	"	35.692\$555
Officinas, tomas de agua e depósitos .....	"	8.768\$449
Casas para o pessoal .....	"	6.959\$416
Diversos .....	"	1.901\$529
Total — Réis .....		251.000\$123

Os principaes trabalhos complementares executados em toda a rede foram os seguintes:

A 2.ª via continuou de Albergaria a Pombal e Alfarelos.

A secção Albergaria-Pombal foi aberta em Maio de 1910, e deve ficar completa a 2.ª via até Alfarelos durante o anno de 1911.

Os trabalhos para o alargamento da estação de Coimbra-bifurcação estão quasi concluidos. Outros trabalhos se executam em algumas estações.

Pelo que respeita ao material circulante, as despesas extraordinarias comprehendem a construção de vagões para mercadorias e os primeiros pagamentos á firma Henschel & Sohn, de Cassel, Alemanha, de 10 locomotivas de grande força para comboios de passageiros, destinadas a rebocar os rápidos e os expressos.

As primeiras, já entregues, teem rebocado um certo numero de comboios, e pode dizer-se pelos resultados obtidos, que farão excelente serviço.

Foram tambem encomendados ás officinas de Baume et Marpent, na Belgica, 200 vagões, que vão ser entregues.

A ferramenta das officinas foi augmentada com uma ponte móvel electrica com força de 25 toneladas, servindo toda a officina

da montagens de locomotivas. Esta ponte facilitará muito os trabalhos de montagem, aos quais faltam falta os modernos aparelhos de suspensão.

#### SEGUNDA PARTE

##### Conta de primeiro estabelecimento e de despesas complementares do estabelecimento desde 1895

Em seguida se explicam as diferenças por comparação dos saldos das diversas contas em 31 de Dezembro de 1910 com igual data do ano anterior:

###### Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1909.....	56.922.828\$218
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910.....	57.032.092\$982
Diferença para mais em 1910.....	109.264\$764

Diferença entre o valor de inventário de diverso material circulante adquirido até 1894 inclusivamente, que foi demolido e transformado até esta data, e o valor atribuído à parte utilizável do referido material, nos anos seguintes:

No anno de 1901.....	2.622\$739
" " " 1902.....	2.742\$893
" " " 1903.....	16.524\$798
" " " 1904.....	7.208\$363
" " " 1905.....	14.533\$064
" " " 1906.....	22.935\$893
" " " 1907.....	14.448\$244
" " " 1908.....	8.379\$240
" " " 1909.....	12.283\$800
" " " 1910.....	8.785\$730
	110.464\$764

Deduzindo:

Entrega do Conde do Paço do Lumiar das 4. <sup>a</sup> e 5. <sup>a</sup> prestações, segundo escriptura de 22 de Novembro de 1904.....	1:200\$000
Diferença indicada.....	109.264\$764

###### Material circulante.

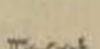
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1909.....	3.016.021\$615
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910.....	3.005.739\$835
Diferença para menos em 1910.....	10.281\$780

Baixa no respectivo inventário, de material demolido.

###### Despesas complementares do estabelecimento desde 1895.

Com quanto o saldo desta conta seja igual ao do anno anterior, todavia teve o seguinte movimento:

Novas construções e trabalhos complementares.....	174.916\$523
Mobilias, utensílios e ferramentas.....	8.338\$532
Material circulante.....	67.745\$068
Amortizado por "Ganhos e Perdas".....	251.000\$123
Sem diferença.....	251.000\$123
(Continua).	— \$ —



## Avisos de serviço

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

##### Paragem dos comboios expressos n.<sup>o</sup> 5 e 6 no apeadeiro de Monte Gordo

Desde 15 de agosto ultimo até 31 de outubro do corrente anno, os comboios expressos n.<sup>o</sup> 5 e 6 do actual horario terão uma paragem de 1/2 minuto no apeadeiro de Monte Gordo, para deixar e receber passageiros com bagagem, sendo a partida do comboio n.<sup>o</sup> 5 ás 7-0 da tarde e do n.<sup>o</sup> 6 ás 11-27 da manhã.

##### Espinho a Porto-Campanhã

Desde 23 de Agosto corrente e até aviso em contrario effectuar-se-há um comboio diario de Espinho a Porto-Campanhã com o horario que a seguir se indica:

	Manhã
Espinho.....	Partida 12,50
Gaia.....	Chegada 1,46
Campanhã.....	" 1,26

Este comboio fará serviço de passageiros das três classes.

São validos para este comboio os bilhetes da tarifa especial n.<sup>o</sup> 3 de grande velocidade.

##### Massa de tomate

Na classificação da 3.<sup>a</sup> ampliação à tarifa especial n.<sup>o</sup> 9, pequena velocidade, é desde hoje, 1 de setembro, incluida a massa de tomate, correspondendo-lhe a 3.<sup>a</sup> série.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

#### Construção da linha do Valle do Sado

No dia 5 do corrente mez, pelas 12 horas do dia, perante a Direcção do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação das empreitadas de construção dos pilares e encontros dos viaductos existentes nos lanços comprehendidos entre Alcacer e Garvão, da linha do Sado.

Viaducto do Barranco—Pilar e encontros: base de licitação, reis 9.920\$000, deposito provisório, 248\$000; Viaducto do Corona, pilar e encontros: 13.700\$000, 342\$500; Viaducto do Espinhal do Cão, encontros: 14.850\$000 reis, 296\$250.

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

Todos os depositos provisórios devem ser feitos até as 3 horas da tarde do dia 4 do referido mez.

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

No dia 9 do corrente mez 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.<sup>o</sup> 1, de terraplenagens e obras de arte, do lanço de Alcacer e Azinheira dos Bairros, da linha do Valle do Sado.

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

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

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

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Nos dias 6 e seguintes do corrente mez, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa-Caes dos Soldados, e em virtude do art.<sup>o</sup> 108 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 6 de julho de 1911, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirar-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis, até 5 do corrente, inclusivamente, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.<sup>o</sup> 4.734, Poço do Bispo a Castello de Vide, 1 casco vazio com 145 kilos a João Francisco Junior; 2.640, Sant'Anna a Lisboa-Rocio, 1 barril de vinho com 138 kilos a João Simões de Figueiredo; 23.727, Coimbra a Braco de Prata, 2 atados de peças de ferro com 77 kilos a J. Ferbek; 12.476 Gaya a Lisboa-Mar, 1 caixa de vinho com 65 kilos a A. P. Silva Chainha; 28.339, Gaya a Estarreja, 1 barril de vinho com 65 kilos a José Maria Tavares Martins; 225, Marvão a Lisboa-P., 1 caixa de cognac com 21 kilos a Vieitas y Delegado; 240, Paris a Covilhã, 4 atados de aço com 165 kilos a Moura e Campos; 78.092, Port-Bou a Gaya, 1 caixa de essencias com 39 kilos a Abreu & Pereira; 130, Lisboa-Mercado a Alcantara-Terra, 1 vagão de palha prensada com 10.500 kilos a Manuel Pires; 7.777, Elvas a Matto de Miranda, 10 casclos vazios com 1.399 kilos a Diamantino Neves.

## ANIMATOGRAPHOS 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, espectáculo da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brazileira. Domingos, matinées com programma escolhido para crianças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

# 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

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

**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 acelados — Magoicas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação electrica — Telefone n.º 15 — Preços rasonaveis — Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cosinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Precios, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

**PARIS** **Ad. Seghers.** — Representante de gran des 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 — Luxoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuade Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y trans portes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO 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	Beja	Lisboa	Porto
7 12	7 55	9 23	10 7	6 42	8 24	9 55	7 40	9 58	10 48	1 37	Barca d'Alva
8 7	8 50	10 29	11 13	1 40	3 52	7 20	9 15	7 5	7 40	2 17	a 8 3
10 55	11 38	11 51	12 34	4 19	6 17	11	12 36	11 35	7 50	8 35	p 12 57
1 13	1 56	2 33	3 16	—	—	12 45	—	—	—	—	a 12 55
2 28	3 11	4 49	5 29	—	—	—	—	—	—	—	—
3 25	4 18	5 43	6 30	—	—	—	—	—	—	—	—
4 41	5 24	6 50	7 34	—	—	—	—	—	—	—	—
6 47	7 29	7 57	8 41	—	—	—	—	—	—	—	—
8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	—	—	—	—
9 51	10 35	11 7	11 49	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os da Povoação e V. Franca.											
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	Coimbra	Louzã	Coimbra	Lisboa	Evora	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa
f 7 20	7 30	f 6 38	6 48	5 25	6 54	7 10	8 39	5 45	10 48	1 37	5 30
f 4 35	4 43	f 9	9 8	11 30	12 49	2	3 13	8 15	12 24	6 5	12 30
—	—	f 10	5 20	3 54	5 9	5 24	6 33	5 10	9 38	6 10	a 6 55
Espinho	Porto	Espinho	Lisboa	Moura	Lisboa	Ovar	Moura	Lisboa	Moura	Lisboa	Livrado
8 32	9 33	8 11	9 3	8 15	9 23	6 12	1 10	8 15	9 23	6 12	10 15
10 5	10 51	12 45	1 38	5 10	12 11	4	10 10	5 10	12 11	4	5 15
2 5	3 6	3 30	4 28	—	—	—	—	—	—	—	—
4 55	5 51	4 36	5 19	—	—	—	—	—	—	—	—
6 10	7 7	8 10	9 3	10 55	11 52	10 20	11 13	5 10	12 13	3 45	10 10
10 55	11 52	10 20	11 13	—	—	—	—	—	—	—	—
Ovar	Porto	Ovar	Ovar	Moura	Lisboa	Ovar	Moura	Lisboa	Moura	Lisboa	Guimarães
4 50	6 34	5 18	6 51	8 15	9 40	5 30	1 10	5 10	2 55	6 5	Trofa
7 20	8 56	5 38	7 30	8 15	9 40	5 30	1 10	5 10	2 55	6 5	Regoa
8 30	10 9	12 20	1 50	8 27	9 10	5 30	1 10	8 15	9 21	7 37	5 30
Mais os de Villa Franca				—	—	—	—	—	—	—	—
Aveiro	Porto	Aveiro	Aveiro	Vila Real	Lisboa	Faro	Faro	Faro	Vila Real	Vila Real	Fafe
5 30	8 2	7	9 21	7 5	8 21	7	5 15	5 15	9 21	7 37	8 51
9 50	12 22	9 40	12 13	8 15	9 21	12 21	1 10	8 15	9 21	7 37	8 51
11 27	1 37	11 20	1 13	5 10	6 47	4 30	6 5	5 10	12 21	1 10	11 45
2 22	4 18	2 13	1 40	—	—	—	—	—	—	—	6 2
5 35	8 27	5 10	7 32	—	—	—	—	—	—	—	7 35
Lisboa	Setil	Lisboa	Figueira	Porto	Figueira	Portimão	Braga	Porto	Portimão	Porto	Modivas
6 54	8 30	7 23	8 20	7 20	1 37	9 40	6 19	5 10	4 54	6 19	5 15
4 35	5 58	3 27	5 15	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Entroncamento.					—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	Espinho	Vila Real	Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real
6 54	9 50	5 40	9 20	11 30	12 30	2 55	7 5	8 15	7 5	8 15	7 5
—	—	10 11	1 5	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4	7 15	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	11	3 35	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Figueira	V. Formoso	Pampilhosa	Figueira	Porto	Famalicão	Porto	Porto	Povoa-Varzim
8 30	7 47	6 36	5 15	4 25	5 15	7 10	9 33	11 2	8 25	6 8	St. Comba
9 45	3 19	8 56	2 50	5 12	2 15	2 25	2 20	3 56	12 2	9 27	Vizeu
1 35	12 36	w 9 40	11 56	9 50	9 40	9 28	9 15	7 16	7 39	8 50	St. Comba
5 30	11 7	a 3 6	12 33	1 28	2 30	3 52	5 15	6 19	9 10	10 23	Tuna
5 50	c 12 26	5	10 50	8 42	2 30	3 52	5 10	7 38	7 10	11 8	o 1 20
9 30	7 31	8 45	6 25	9 45	5 55	4 5	9 57	10 28	7 29	9 10	g 7 22
Porto	Entronc.	Porto	Figueira	V. Formoso	Pampilhosa	Figueira	Porto	Portimão	Portimão	Porto	Porto
3 52	1 58	—	—	—	—	—	9 33	12 12	11	1 31	5 57
Lisboa	Setil	Lisboa	Figueira	V. Formoso	Pampilhosa	Figueira	Nine	Braga	Nine	Nine	Povoa
6 54	8 30	7 23	8 20	4 25	5 15	7 10	6 55	7 31	6 9	6 42	St. Comba
4 35	5 58	3 27	5 15	8 55	4 28	6 3	8 36	9 5	8	8 25	Vizeu
Mais os de Entroncamento.				—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	Espinho	Albergaria	Pampilhosa	Figueira	Porto	Famalicão	Porto	Porto	Famalicão
10 35	6 43	7 40	2 50	4 25	5 15	7 10	9 33	11 2	8 25	6 10	Porto
a 1 22	l										