

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 569

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

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Setembro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO DESTE NUMERO

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

SUMMARIO

	Paginas
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. — Difficuldades por toda a parte. — Sabotagens, greves e cholera. — Uma greve original. — Ainda Caeterets. — Bellesas e defeitos. — Toda a gente chupa assucar. — Peditórios. — O Theatro da Natureza.....	266
A linha de Thomar á Nazareth.....	267
Publicações recebidas.....	267
A conservação das travessas (illustrado).....	267
Parte financeira.....	268
Carteira dos Accionistas.....	268
Boletim Commercial e Financeiro.....	268
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	269
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	269
Linhas portuguezas — Sul e Sueste — Ambaca — Penafiel a Lixa — Valle do Vouga.....	270
Linhas estrangeiras. — Espanha — França — Chile.....	270
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 31 de maio de 1911 (Continuação).....	270
Aviões de serviço.....	271
Arrematações.....	271
Agenda do Viajante.....	272
Horario dos comboios.....	272

A testa das linhas do Sul e Sueste

I

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

A vasta região 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 conjuga 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 recommençar a exportação 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 agricolas, 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 provincias do Sul, recebendo o carvão mineral, os adubos, as farinhas, as madeiras, o ferro, o petroleo, os tecidos, os generos coloniaes.

A ligação directa e ininterrupta por via ferrea com Lisboa é um ideal a cuja realisação 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 commum todas as ramificações das linhas, viria por Aldegallega a linha encontrar a de Leste nos Grillos, para se fazer no local conveniente, á beira mar, em frente da Alfandega, o serviço commum de passageiros das grandes linhas, deixando-se as estações do Rocio e do Caes do Sodré para o trafego suburbano. Essa solução, preconizada por Miguel Paes, é demasiado cara para ser realisada em futuro proximo. 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 immediata, ter o terminus na margem esquerda, em situação que facilite efficazmente o trafego de passageiros e de mercadorias: logo, o mais perto possivel da cidade, onde a travessia fluvial seja curta e facil a qualquer hora, e proximo tambem do porto commercial.

E' por isso que desde o inicio se fixaram as attensões nas proximidades de Cacilhas, e sómente circumstancias puramente occasionaes 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 razoavel estação de mercadorias, vasta, bem ordenada, em aguas tranquillias, accessivel a serviços de qualquer lotação e servida por um canal dragado á 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 nivel; ladeada, na parte acima dessa rua, de edificios que fazem desse troço um estreito corredor e não permitem que se abra desafogadamente o feixe de linhas; com edificios successivamente construidos 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 edificio de passageiros, que era desnecessario, e sem abrigo efficaz para o embarque e desembarque de passageiros, servido por um canal estreito, commum ao serviço de mercadorias e perpendicular ao esteiro, obrigando os vapores a uma demorada evolução á partida. Tantos e taes são os seus defeitos, que só á força de dispendiosas e complicadas manobras se faz ali o serviço. A construcção

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 deficiência 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 defeitos irremediaveis de origem, que não permitem fazer do Barreiro uma estação aceitavel.

Estimou Costa Serrão esses trabalhos em cerca de 650 contos.

Pelo que respeita ao serviço de passageiros, só quem não tenha profundado 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 organização de horarios, servindo um movimento suburbano, insignificante hoje e que se tornará intenso noutras condições, impossiveis 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* acceito hoje por quantos teem estudado o assumpto e a unica solução pratica 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 defeitos?

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

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

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 1 do corrente sobre a ponte do Seixal enumeravamos os requisitos a que deve satisfazer e de que resultou o projecto em execução, estudado pelos distinctos engenheiros Costa Serrão e Santos Viegas e aprovado com as modificações indicadas pelo sr. Conselheiro Adolpho Loureiro.

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

Em todo o mundo, civilisado ou barbaro, se recorre sem hesitação a esse expediente, quando um caminho de ferro tem de crusar 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 movel.

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

Já nos referimos no artigo precedente a esta questão, mostrando a sem-razão de oposições, que ha pouco surgiram 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 arbitrarías, e se exerce directamente. Proclamou-se o novo aphorismo *voluntas populi suprema lex*, fazendo-se antever a violencia como sanção 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 difficil apurar o seu numero aproximado, 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 Coima 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 impeditivo 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 obcecção 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 do 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 Coima 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 Coima 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 sahida de Alhos Vedros ou Moita, para passar o esteiro em altura em que a navegação fique inteiramente livre, é praticamente impossivel.

Com effeito, o estabelecimento da seccagem do bacalhau fica a 2 kilometros a montante da ponte em construcção e o estabelecimento de Valle de Zebro a quatro kilometros, terminando o esteiro navegavel a seis kilometros da ponte.

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

Achando-se a estação da Moita á cota de cerca de 15 metros e sendo superior a 50 metros a da linha divisoria das aguas do Tejo, e do Coina a perto de 2 kilometros 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 kilometrico elevado, e ficaria o ramal Moita-Barreiro, com a sua exploração isolada, tendo por consequencia forçosa o prolongamentodo serviço fluvial até o Barreiro. Seria uma serie de absurdos, que levaria á bifurcação no Pinhal Novo, como na concessão Philippe de Carvalho.

Suponhamos, pois, que neste caso, como em tantos outros se reconhece que a egualdade, muito bonita em theoria, nem sempre pode ser realisada na pratica, e que se mantem para a navegação do Coina o *horrible* estorvo do tramo moel, a que a *barbara* Hollanda, e como ella tantos outros povos egualmente barbaros, se resignam em casos analogos.

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 detraz da povoação e impondo-lhe um alongamento de 4 kilometros?

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 kilometros, 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 kilometros, substituindo uma parte baratissima, como é a que vae da ponta dos Corvos as barreiras do Alfeite (cerca de 2^h,4), 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 trafego, que deveria ser o mais curto possivel.

Que ganha e que perde o Seixal?

Ganha algumas facilidades mais para navegação de secundaria importancia, 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 á linha de Cezimbra, proporcionando-lhe ligações rapidas, e commodas e frequentes com o Barreiro e as povoações até Setubal, com Cacilhas, Almada e Lisboa. Perde um terrapleno excellente para novas construcções, que permittam a sua expansão. Fica onerada em tempo e dinheiro nas relações com Lisboa.

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

No fundo da questão vê-se a eterna lucta do almocreve contra a linha ferrea, que lhe dispensa os serviços... creando movimento com vezes maior, em que ha 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 almocreves alemtejanos deixaram de vir a Alcacer e os barcos de conduzir os passageiros e mercadorias do Alemtejo, Sado abaixo, caminho de Setubal e Lisboa.

Pois poderá ainda imperar tal criterio, 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 á acalmção 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 illegitimas.

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 esclarece-lo com aquella liberdade de discussão na imprensa a que estamos affectos.

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 beirôa, alcandorada 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 deseguaes 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 occorre. Sup-

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

O meu companheiro Sr. Cunha ia lá adeante de todos muito lepidamente e nada cansado, como quem está habituado a todos os desportos, como quer que se diga o meu bom amigo sr. Dr. Candido de Figueiredo. Eu não formava a rectangular, mas aquelle piso de rochas agudas, por entre as quaes serpenteavam, umas vezes por outras, aguas correntes, que se perdem no mar, não é dos que mais appetecem, mórmente 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 negações com as suas aguas murmurantes e limpidas. Por mais de uma vez tentei estancar a sede, mas o guia impiedoso e auctoritario: «Não beba que lhe faz mal. E' perigoso». Obediente, olhava para aquellas aguas cristalinas que só serviam para dessedentar os gados e para fazerem verdejar os *Juncus acutus* e os *Carus acutiformis* e talvez os *Cyperus longus*, que fomos encontrando quasi que até á cumeada da serra.

Mas porque seriam aquellas aguas 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 cartapacios, como já chamava, na minha grande desillusão do que vira, ás conspícuas 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 chamaria pura lymphá, 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. Calculei que, na ideia d'elle, 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 meu 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 espectáculo 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 Laïs, 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 fiquei com uma noção algo vaga da profundidade da cratera, só no tocante a fundura. Quanto ao circuito e ás dimensões transversaes não tinha meio de poder avalial-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 espectáculo.

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 pizar 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 cavallo era, escanzelado e tropego, 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 ascensão que todos confessamos que nos tinha feito esmorecer ali 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 difficuldades do caminho que não trilhara, admiraria de melhor vontade do que os meus companheiros e eu o bello espectáculo 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, sóbria de arrebiques, com um alpendresito e uma escada exterior de pedra, quantos noivos não teriam vontade de conjugar ali, naquella 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 adjectivo.

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 poisar o pé no lagedo e no burgão da calçada, chegamos em pouco mais de uma hora á Villa do Porto, ao passo que a subida levaria 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 ferver por causa da caminhada que deramos e em que suámos que nem ministro interpellado por toda a opposição em peso, garrula e desinquieta.

Seguimos para o Porto Novo á 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 aquelle porto ao abandono, deviam ser obrigados a pagar-lhe uma forte indemnização pela lesão cardíaca que lhe causavam. E tinha razão para receios o snr. Carlos Vidinha.

Eu, que nada tinha com aquelle trafego, 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 animais. 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 fim, 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. Escolastico 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 fica dito e que basta para se comprehender 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 me affirma uma estatística que tenho presente e vae em nota.

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

Se algum dia fosse Ministro das Finanças, *quo Deus avertat* e de que também saberei livrar-me, proporia o seguinte aquelles 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 mezes, com mar não muito violento possam communicar com o resto do paiz. Vão também fazer as calçadas e os trabalhos de hydraulica agricola necessarios para que a vossa ilha renda tudo quanto é susceptivel de dar. Vocês administram-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 dança 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 chinguico 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:

Estatística:		Mello de Mattos.	
Contribuição industrial....	20\$765	Despeza do Estado	
" predial.....	539\$741		
" renda de casas	10\$680		
" municipal.....	684		
Doca.....	23\$434	Ministerio do Interior:	
Registo por titulo gratuito.	50\$975		
Sello de arrendamentos....	240	Instrução primaria	696\$765
Id. de document. decobrança	23\$348		
Id. de verba	5\$296	Ministerio das Finanças:	
Registo por titulo oneroso..	203\$898		
Sello de licenças	3\$000	Pessoal de finanças.	1:935\$000
Adicional de 6 %.....	37\$890		
Complementar.....	46\$754	Ministerio da Justiça:	
Real de agua.....	8\$960		
5 % Doca.....	6\$203	Clero.....	475\$860
4.5 % sobre as contribuições	21\$662		
Imposto districtal.....	35\$901	Ministerio do Fomento:	
Instrução municipal.....	6\$051		
Rendimento postal.....	30\$013	Pessoal tel. postal ..	1:889\$988
Telegrapho nacional.....	61\$916		
Decr. de 12-68.....	4\$080	Totalrs. ins.	4.997\$613
Rec. Extraordinaria.....	51\$533		
Estampilhas individuaes...	1\$882		
Id. do sello.....	83\$915		
Papel sellado.....	37\$000		
Est. sanitaria.....	100		
Sellos de franquia.....	209\$100		
Total réis insulanos ...	1:525\$021		

Alto Minho

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

EX.^{mo} 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 á Pova e Famalicão, que o Governo aceita em principio a transmissão pedida e a auctorisar e classificar a linha de Louzado a Mindello para poder ser objecto de concessão, e bem assim classificar a linha de Laundos a Fão, para a qual foi igualmente favoravel o resultado do inquerito aberto nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898 se as referidas Companhias de Guimarães e da Pova declararem previa e expressamente:

a) «que estão dispostas a effectuar a fusão annunciada 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 aceitem a suppressão do troço de Louzado-Trofa e o estabelecimento de uma estação commum com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro em Louzado;

d) «que mantem a proposta de alargamento da Linha da Pova para a bitola de 1 metro;

e) «que estão dispostos a aceitar a fixação de uma data unica, que opportunamente será regulada de commum accordo entre ellas 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 aceitem a prohibição de effectuarem contractos particulares para os transportes nas linhas, ficando a approvaçã dos seus honorarios e tarifas dependente de accordo 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 accordo com as Companhias dos Caminhos de Ferro do Bougado a Guimarães e Fafe e Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Pova 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 cincoenta 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 á Pova; fará o alargamento da bitola desta ultima linha até um metro, inclusivé, no ramal de Leixões, actualmente arrendado ao Estado pela Companhia do Porto á Pova 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 opportunamente renovar o pedido da concessão do troço de Laundos a Fão.

Submettem á apreciação de V. Ex.^a 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.^a 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 Pova e 246 contos subscritos 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 aquisição da concessão e construcção das linhas do Alto Minho; á construcção da ligação da rede das linhas da Pova com Guimarães por Louzado a Mindello; alargamento da linha do Porto-Pova e Famalicão e ramal de Leixões; refacção das linhas de Guimarães e Pova e aquisição 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 fusonar garantem largamente o juro e amortisação dessas obrigações, como também que a garantia do Estado não chegará a tornar-se effectiva, 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 praso a Companhia tomará sobre si este encargo.

Como esclarecimento os supplicantes accrescentam 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 conjuncto do mencionado plano deve augmentar notavelmente o rendimento das linhas da concessão e tornar por isso mesmo menos provavel a necessidade de recorrer á garantia do Estado, conforme a opinião dos distinctos engenheiros já mencionados.

4.º A fusão da Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal com as Companhias do Porto á Pova 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 abalisadas no assumpto, ficando igualmente entendido que a Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos de Portugal continuará a garantir com o deposito de cincoenta contos já existentes na Caixa Geral dos Depositos o cumprimento do contracto de 4 de março de 1907.

São de todos conhecidas as difficuldades 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 indispensavel a maxima benevolencia e o auxilio dos poderes publicos para com Empresas que mais beneficiam o Paiz que a si proprias.

Bem cabidas são, pois, as modificações de clausulas e as facilidades proporcionadas para a affectivação de emprehndimentos 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 tem 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 effectiva e no caso contrario, ainda teria compensação sobejá 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 distinctos engenheiros, demonstram ser com certeza superior á avaliação official, e bastar para a rasoavel remuneração do capital.

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

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

Accresce ainda a previsão 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 embaraço á circulação da linha do Minho entre Vianna 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 kilometros, sobre o maximo de 150 kilometros, previsto para a garantia de juro; a consideravel despesa de alargamento da linha da Povoia; a construcção de 19 kilometros, 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 oiro 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 auctorisações para a emissão de obrigações que teem o juro e amortisação assegurados; isenções tributarias que a lei concede explicitamente a quasi todo o capital e que por uma benevola extensão a todo elle, bem como á fusão dos capitales das três empresas, torna esta viavel; dispensa, em boas condições, da construcção immediata de uma ponte adiaavel; prorrogação por um praso equitativo e accorde com as normas adoptadas para com todas as empresas concessionarias de caminhos de ferro.

Bem merece estes auxilios uma empresa, exclusivamente portugueza, que tem procurado assegurar honestamente ao Estado vantagens tão importantes, que só visa á retribuição modesta e indispensavel do capital, e que tem já dispendido quantias consideraveis para demonstrar a seriedade do seu proposito.

Sem elles perde o Governo o ensejo de ver realísados melhoramentos instantemente reclamados pela região interessada, e de se abrirem trabalhos que occuparão numerosos braços ficando no solo portuguez avultados capitales.

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 officio de 27 do corrente offerecemos 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 accões e obrigações e isenção do imposto de rendimento.

2.º Que se auctore 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 auctore a fusão, sem pagamento de contribuição de registo, das três Companhias — Bougado a Guimarães e Fafe, Porto á Povoia e Famalicão e Caminhos de Ferro Economicos de Portugal — nos termos approvados 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 á Povoia e Famalicão, e isto com os encargos actuaes, mas pelo praso de 99 annos 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.ª e 6.ª da carta de lei de 14 de julho de 1898.

6.º Que se fixe a duração das concessões usufruidas actualmente pelos Caminhos de Ferro do Bougado a Guimarães e Fafe, e do Porto á Povoia e Famalicão, e da feita aos supplicantes por contracto de 4 de março de 1907, em 99 annos, 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 Valle 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 Valle do Lima previstos no respectivo contracto.

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

(a) Canha & Formigal.

Lisboa, 28 de junho de 1911.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

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 cylindros. O aparelho com motor e accessorios 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, ⁴/₆₀₀ por metro quadrado.

Bartholomeu de Gusmão

Este vulto portuguez, 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 Tolêdo houve banquetes em que os admiradores de Bartholomeu de Gusmão se reuniram, celebrando a data do seu anniversario.

E, caso digno de nota, em Tolêdo, 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 concorreremos 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 construido em Espanha por um espanhol. Tudo da casa, aviador, constructor e aparelho.

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

França

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

Este aparelho é constituido 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 horisontal.

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 differença 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 mezes, percorreu 4:875 kilometros, 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.

Sahiu-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 naquella aprazivel estancia cantada enthusiasmicamente pelo exigente Lord Byron, o poeta britannico que tanto viajara e tantas bellas naturaes apreciara antes de ali chegar.

As festividades, que se compõem de exposições, concurso hyppico, cortejos civicos, illuminações, fogos de artificio etc., atrahiram muita concorrência de forasteiros e teem decorrido no meio de grande animação que promete 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.^a e 3.^a classes, válidos para todos os comboios ordinarios, a preços reduzidos, que são os seguintes:

Lisboa-Rocio, 2.^a classe, 550 e 3.^a 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.^a classe, 45600, 2.^a, 35400 e 3.^a, 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; Vianna, 25600, 15900 e 15300; Villa Nova, 25800, 25000 e 15350; Alvito, 35000, 25200 e 15400; Cuba, 35300, 25400 e 15600; Beja, 35700, 25700 e 15800; Setubal, 45300, 35100 e 25100; Evora, 15500, 15100 e 700; Arrayollos, 25100, 15500 e 900; Pavia, 25500, 15800 e 15200; Cabeção, 25600, 15900 e 15300; Móra, 35000, 25200 e 15400; Azaruja, 15100, 750 e 500; Valle do Peireiro, 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 Montemor-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 organisa 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.^a classe 25600, 2.^a classe 25000 e 3.^a 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 lamecenses 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 logar no dia 7; a *procissão do Triunpho* 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 Sanctuario.

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 côrtes em Portugal.

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

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

O Sanctuario da Senhora dos Remedios é grandioso e imponente e possui um soberbo parque.

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

Na epoca 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 logar a poder-se desfructar o panorama do tracto.

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, promettem ser magnificas.

A seguir indicamos os preços de algumas das principaes estações:

Lisboa, Santarem, Entroncamento e Torres Novas, 95280 em 1.^a classe, 55120 em 2.^a; Pombal, 55400 e

2\$980; Coimbra, Miranda do Corvo e Louzã, 5\$020 e 2\$920; Aveiro, Gaia e Campanhã, 6\$010 e 3\$370; Torres, Caldas e Leiria, 7\$550 e 4\$170.

Festas da Nazareth

Começam no dia 7 e prolongam-se até 17 deste mez, as magnificas festas que annualmente o povo da Nazareth consagra a Nossa Senhora.

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

O *Sítio da Nazareth* onde se encontra erguido o Santuario de Nossa Senhora e para o qual se sobe por um elevador a 50 réis por passageiro, é dum pittoresco inexcédível.

Dois bons hotéis, um o *Grande Hotel* sito na praia, e o *Casino* no Sítio, offerecem aos visitantes optimos confortos.

Duma antiga fortaleza denominada de São Miguel, desfructa-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 duma reputação como santa milagrosa e por isso lhe fazem grande quantidade de offertas.

Segundo a lenda, D. Fuas Roupinho andando á caça, perseguia um veado, quando o seu cavallo desbocando-se ia a precipitar-se com elle do alto da montanha. D. Fuas invocou a virgem, e o cavallo parou immediatamente, erguendo-se apoiado nas patas trazeiras suspenso no alto do abysmo.

As festas que todos os annos alli se fazem são sempre revestidas de grande esplendor, e este anno as comissões organisadoras 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 magnificas touradas, uma em 8 e outra em 16; illuminação á moda do Minho, fogos de artificio, concertos, arraial etc.

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

Os forasteiros que queiram aproveitar a occasião para irem a Alcobaca visitar o magnifico mosteiro, mandado erigir por D. Affonso Henriques, encontram diligencias na estação de Vallado ao preço de 100 réis por pessoa.

O percurso de Vallado a Alcobaca é extraordinariamente pittoresco.

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 organisa para a agradável villa do Alemtejo um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos para os comboios ordinarios, a ida, desde 6 a 10, e a volta até o dia 12, inclusivè, os quaes não facultam transportes gratuitos de bagagens.

Festas Bocageanas em Setubal

Setubal, a formosa rainha do Sado, celebra este anno com excepcional esplendor a data do nascimento do grande poeta Bocage, filho daquella linda terra.

Setubal 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 arborizadas.

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

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

Do programma das festas que se realisam nos dias 15, 16 e 17 do corrente mez, destaca-se como mais importante, o grande cortejo civico e allegorico que terá lugar no dia 15.

Haverá concursos de tiro e outros varios numeros desportivos, illuminação e fogos de artificio, 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 áquella cidade seja numerosissima, tanto mais que estão convidados para assistirem ás festas vultos importantes, entre os quaes o presidente do Governo, dr. Theophilo Braga, e o sr. Ministro dos Estrangeiros.

Feira de S. Matheus em Soure

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

A feira é a mais importante que se effectua naquella villa, fazendo-se sempre grandes negocios, e as festas costumam ser brilhantes e muito animadas.

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

Caxarias a Soure e volta, 990 em 2.^a classe e 700 em 3.^a classe; Albergaria, 780 e 560; Pombal, 350 e 260; Alfarellos, 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 proximo passado, e até 30 deste mez um serviço especial de comboios nos dias uteis, sendo a partida de Guimarães ás 6,30 da manhã e chegada a Vizella ás 6,48; partida de Vizella ás 6,55 e chegada a Guimarães ás 7,13 da manhã.

Ha bilhetes de ida e volta de Guimarães para Vizella a 100 réis em 3.^a classe, válidos no regresso para o comboio 7 do horario em vigor.

Viagem de recreio á Figueira

Por occasião das tradicionaes festas á S.^a da Encarnação em Buarcos que teem lugar nos dias 8 a 11 deste mez, deve effectuar-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 epoca balnear, quando a cidade hospeda grande numero de forasteiros, em grande parte vindos da nossa vizinha Espanha, que, preferindo aquella praia ás do seu paiz, 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 paiz.

A Companhia dos Caminhos de ferro faz, como nos annos 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 4\$870 em 1.^a, 4\$040 em 2.^a e 2\$940 em 3.^a classe; de Sant'Anna e

Torres Vedras 35390, 25840 e 25020; de Torres Novas, Entroncamento e Caldas ou S. Martinho, 25500, 25040 e 15500; de Coimbra, 820, 520 e 320; de Louzã, 15560, 15080 e 710; de Mogofores a Porto, 25060, 15540 e 15020; de Fundão, 55180, 35080 e 25190; Covilhã, 45620, 25640 e 15870; de Sabugal, 35310, 15620 e 15150.

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 Portuguesa 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.



III

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

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

O anno de 1911 não é, decididamente, propicio a grandes excursões de prazer; como que num accordo 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 inflammados 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 carril 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 fôssemos ao norte, a Liverpool, a Manchester, a Scheffield, podiamos bem apanhar uma chuva de pedradas ou qualquer tiro, à mistura.

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

a das creadas 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 mediterranea, e em Roma e outros pontos; e não ha gosto de ir visitar uma exposição artistica numa terra que tem por hospede a mortifera epidemia gangelica.

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, Mitrovitz, Monaster e outras cidades centenas de casos por dia, com uma mortalidade de cerca de 50 por cento.

Emquanto, 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 affirmar 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 banhos diariamente, porque são abí as mais mineralizadas, é mesmo um dos pontos mais pittorescos que conhecemos, do muito que temos visto. Cascatas, montanhas, arvoredos, 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 sóbe 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 Pierrefite, 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 sahiu aqui) a Manhourat e o Bois, a grande altura. Pois não ha meio de ir abí 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 proposito, para desenvolver o negocio do *sucré d'orge*, gulodice, especie de pauzinho de rebuçado, ou de alfêloa, 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.

Falamos de padres: é enorme a quantidade de membros desta classe que veem aqui, já pela proximidade de Lourdes, um centro importantissimo de romarias e peregrinações, já por virem tratar-se da garganta, visto as aguas serem de prodigioso effeito para os órgãos respiratorios e vocaes.

Elles e as irmãs de caridade organisam peditórios por toda a parte, a favor de escolas, dos pobres, das creanças, de tudo, substituindo bem a mendicidade de outras cidades.

Está-se no hotel, ao jantar, e entram as irmãs com um peditório ou uma rifa de um objecto que nem se sabe o que é, nem importa saber a quem sae. A' 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 teem 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 ahí tivemos este genero de espectáculos, uma pequena descripção não será de mais:

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

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

Imagine-se como este conjuncto é já de si impressionante, e como se presta a qualquer exhibição theatral.

Quando se trata de entrada em scena de qualquer grupo que figura vir de longe, não ha que recorrer a meios scenicos para produzir illusão. As figuras veem effectivamente, de longe, o publico vê-as muito antes dellas chegarem á scena; o effeito é maravilhoso.

Alí vimos exhibir a *Eeube*, tragedia grega, em que Zorelli foi extraordinario, e o *Antar*, drama persa, maravilhosamente representado por Jubé e Dufrêne.

Estes espectáculos são promovidos pelo «Syndicato de Iniciativa Caunterets-Attractions», que, pelo que se vê, sabe muito mais do seu dever do que o chamado «Comité Caunterets-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 logar disponivel, emquanto 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 publico. Uma revista do Sr. Baptista Diniz por certo chamaria concorrência...



A linha de Thomar á Nazareth

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



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

Agradecemos.

A CONSERVAÇÃO DAS TRAVESSAS

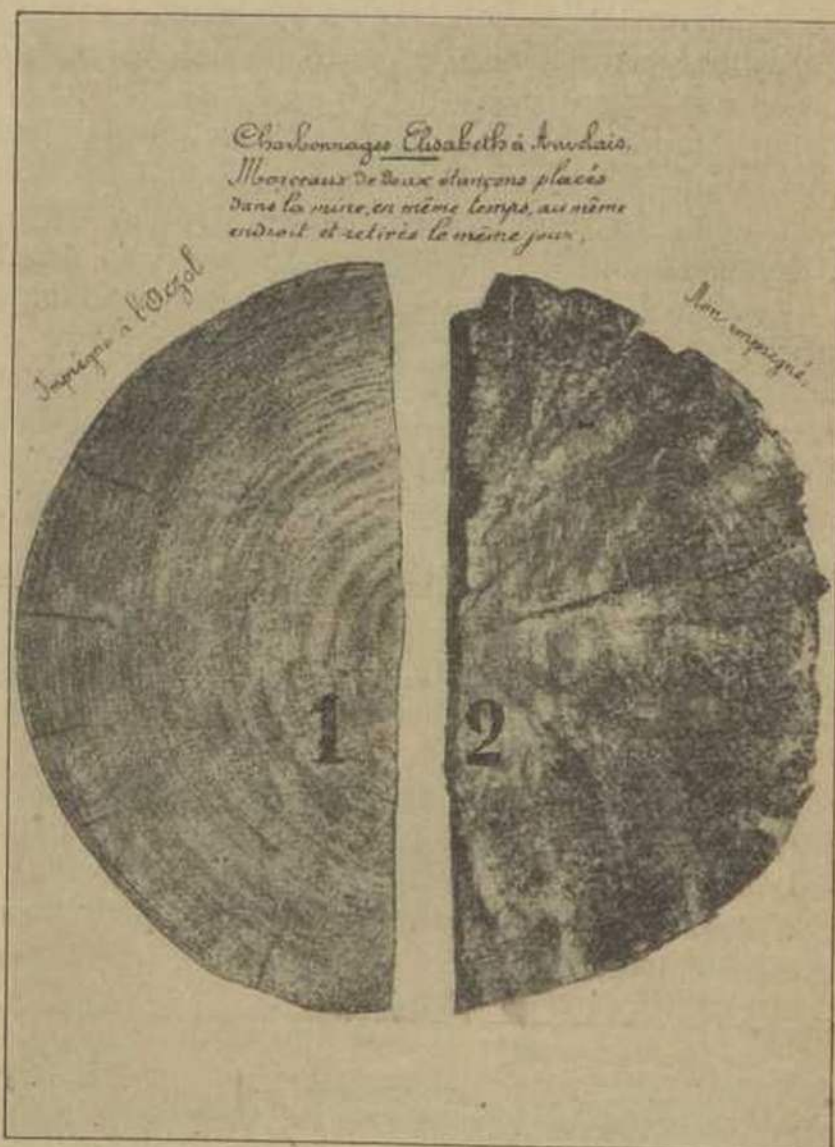
A *Revue Encyclopédique belge des chemins de fer*, de Bruxellas, occupa-se num interessante artigo de um engenheiro que se assigna com as iniciaes M. L., do estudo dos differentes productos que se usam em varios paizes para a conservação das travessas de madeira empregadas nas vias.

Entre os numerosos agentes chimicos experimentados, os mais recommendaveis 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 effeito da capillaridade, e conserva-se bem nos terrenos aridos; mas apresenta um defeito irremediavel: a sua extrema solubilidadade.

Esta propriedade faz com que as aguas pluvias 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 antisetico, mas, seja qual for a pro-



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

Alem de não ser absoluta a sua acção sobre as vegetações criptogamicas, tem o defeito de ser rapidamente eliminado das madeiras expostas á passagem de aguas carregadas de acido carbonico ou das que estejam em contacto com um solo em que se produzam fermentações.

Quanto ao creosote, usado em Inglaterra, Belgica e nalguns pontos dos Estados Unidos, os trabalhos de um professor da Universidade de Gand, mostraram que os oleos pesados, nelle contidos, impedem a evaporação, ao mesmo tempo que roubam os principios antiseticos.

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

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

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

Quando o Aczol penetra na madeira a cellulose descobre-se nos ammonietos a solução, e impregna, por capillaridade, as células mais interiores. Pela evaporação do alcali, as paredes cellulósicas do tecido fibroso conservam a superfície um revestimento estável e preservador. Este depósito age sobre a matéria azotada dos tecidos fibrosos, fixando-a, bem como age também sobre o enxofre e o fósforo, formando um sulfureto e um fosforeto metálicos.

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

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

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

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

O ácido empregado no Aczol é um dos de mais energica acção antiseptica 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, augmentando-lhes a resistência à pressão em qualquer sentido, tornando-as muito uteis na applicação aos trabalhos mineiros.

Em gravura damos o aspecto de dois toros de madeira, empregados em uma galeria da mina carbonífera de Courcelles-Nord, na Belgica, onde as madeiras tratadas pelos métodos usuaes apodrecem completamente no periodo de quatro a sete mezes.

O numero 1 da gravura dá o aspecto da madeira tratada pelo Aczol e o numero 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.

Aczol



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 mez ás 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 Publico. — Durante o corrente mez todos os dias uteis, das dez e meia ás 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 Portuguez. — Esta companhia reelegueu a direcção e o conselho fiscal e approvou as contas, as quaes apresentam um lucro liquido de 70:365\$294 réis, a que a direcção propoz a applicação seguinte: para fundo de valorização, 30:000\$000; para fundo de reserva, 5:000\$000; para titulos 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 Portuguezes

Amortisação 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 teem 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 teem todas o coupon n.º 31 e seguintes.

251 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa».

24 Titulos de 5 obrigações:

42— 235— 1.150— 1.772— 2.042— 2.525— 2.773— 2.972— 3.081— 3.171— 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— 36.911— 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 teem todas o coupon n.º 32 e seguintes e o n.º 6 complementar e seguintes.

(Continúa)

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 paiz ao jogo de banca, transformando a nossa patria em um grande centro de *batota*. Estamos com o intelligente ministro completamente de accôrdo, e para lamentar é que no tão proclamado congresso do turismo se defendesse esse miseravel expediente, de tão deprimentes consequências para Portugal.

A propria Sociedade Propaganda já o preconiza. Bem se vê que não estão á 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 nelle se passa. Ainda ha pouco as *Novidades* citavam Baden-Baden e outras cidades allemãs. Pois na Allemanha o jogo de azar está prohibido *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 *baccarat* é substituido por grandiosos bailes e a roleta por primorosos concertos.

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

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

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

Os direitos de consumo diminuíram 331 contos, os de cereaes importados 326 contos, e os de importação sobre varios generos 93 contos, ou seja um total de 750 contos.

Para poder recommear as suas transacções, a Companhia do Credito Predial solicitou auctorisação para crear e emitir 900 contos de obrigações, do valor nominal de 450\$000 réis, com o juro de 5 1/2 %, amortisaveis no praso maximo de trinta annos.

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
Amsterdã cheque	395	397	396	398
Madrid cheque	870	880	870	880

A Companhia Carris de Ferro do Porto foi auctorizada a emitir 1.500 contos em obrigações de 100\$600 réis, com o juro de 3%, amortisaveis no prazo maximo de sessenta annos.

Foi apurada a liquidação da garantia de juro da linha de Torres Vedras á 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 á taxa que adeante indicamos.

A libra vendia-se hoje a 4\$850 e comprava-se a 4\$780.

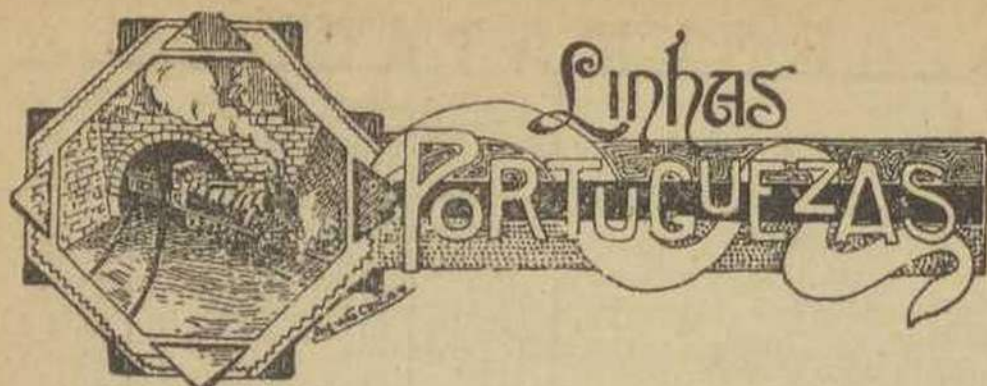
O Rio-Londres está a 16 3/16, ou seja a libra a 14\$826.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	AGOSTO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,25	38,20	38,15	—	—	38,15	38,15	—	—	—	—	—	38,10	38,10
Divida Interna 3% coupon	—	38,20	—	—	—	38,15	38,15	38,15	38,15	—	—	—	38,10	—
" 4 1/2% 1888, c/premios	20,400	20,400	—	20,400	—	—	—	—	20,400	20,400	—	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	a53,300	—	—	—	c53,800	—	a53,500	53,600	53,600	53,600	a53,500	—	a53,700	—
" 4 1/2% 1890	c48,500	—	—	—	—	—	c48,000	48,000	—	—	—	—	—	—
" 3 1/2% 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 1/2% 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 1/2% 2.ª série	—	—	—	63,000	63,000	63,000	63,000	63,000	63,000	63,000	63,400	—	63,400	—
" 3 1/2% 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%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	156,500	—	156,500	156,000	156,000	—	—	—	—	—	—	—	155,600	—
" Commercial de Lisboa	120,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	93,000	93,000	93,000	—	—	—	—	—
" Lisboa & Acores	95,600	95,600	—	95,600	95,600	95,500	95,500	95,500	95,500	15,500	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	5,100	5,100	—	—	—	5,000	5,000	5,000	—	—	5,000	5,000	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	58,800	—	—	58,800	58,800	58,800	58,800	—	58,800	58,800	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	57,500	57,500	—	57,500	—	—	—	—	57,500	57,500
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	86,700	—	—	—	—	86,600	—	86,500	86,500	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3 1/2% 2.º grau	50,000	—	50,100	50,100	50,100	50,100	50,100	50,000	50,100	50,100	50,000	—	50,000	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	56,600	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,900
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	65,000	—	—	—	69,000	—	69,000	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	62,000	62,000	62,000	62,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6 1/2%	80,000	—	—	80,000	80,000	80,000	80,000	—	—	—	—	80,000	—	—
" 5 1/2%	75,800	—	76,000	76,200	—	—	—	—	—	—	76,500	—	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74,000	—
Paris: 3 1/2% portuguez 1.ª série	66,75	—	—	—	66,65	66,50	66,70	66,20	66,60	66,80	66,80	66,70	66,50	—
Ações Companhia Cam. F. Port	—	36,75	—	—	36,25	36,75	37	—	—	343	—	338	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	37	37,25	37	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	406	403,50	403	402,50	403	—	400	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	255	—	252,50	—	251	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	330	330	327	327	327	324	323	325	325	325	327	327	328	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	262	263	264	262	261	261	262	261	—	262	261	261	—
" Companhia da Beira Alta	—	296	—	292,50	—	—	294	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	161	163	165,50	165	165	162	162	—	162	—	162	163,25	—	—
Londres: 3 1/2% 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	—
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa	90,43	89,75	90,37	—	—	—	—	—	89,25	—	89	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA				
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911		
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral	19	Agosto	1.073	3.746.645.000	1.073	3.845.487.000	- 98.842.000	3.491.747	3.583.864	- 92.117
	Vendas Novas...	"	"	70	59.088.000	70	66.610.000	- 7.522.000	844.114	951.571	- 107.457
	Coimbra a Louzã	"	"	29	16.397.000	29	16.837.000	- 440.000	565.413	580.586	- 15.173
Sul e Sueste.....	20	"	681	998.961.400	681	971.849.590	+ 27.111.810	1.466.903	1.427.091	+ 39.812	
Minho e Douro	"	"	433	1.148.421.000	418	1.092.922.182	+ 55.498.818	2.652.242	2.614.646	+ 37.596	
Beira Alta ..	22	Julho	253	280.652.392	253	260.001.691	+ 20.650.701	1.109.297	1.027.674	+ 81.623	
Companhia Nacional	5	Agosto	185	95.865.706	185	93.392.337	+ 2.473.369	518.193	504.823	+ 13.370	
Guimarães	31	Maio	56	53.004.955	56	48.940.213	+ 4.064.742	946.517	873.932	+ 72.585	
Porto á Pova e Famalicão	"	"	64	61.480.375	64	63.150.638	- 1.670.263	960.630	986.728	- 26.098	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas		
Norte de Espanha.....	10	Agosto	3.681	77.888.438	3.681	76.329.652	+ 1.558.786	21.159	20.736	+ 423	
Madrid-Zaragoza-Alicante	"	"	3.664	68.282.883	3.664	67.059.316	+ 1.223.567	18.636	18.302	+ 334	
Andaluzes ..	"	"	1.083	13.781.945	1.083	13.971.479	- 189.234	12.725	12.900	- 175	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	20	"	777	5.784.411	777	5.562.043	+ 222.368	7.444	7.158	+ 286	
Zafra a Huelva	11	Margo	180	700.429	180	609.537	+ 90.892	3.891	3.386	+ 505	



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 a 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 annunciada para hoje a inauguração do ramal de Aveiro, desta linha, no caso de a linha ser dada em circumstancias de ser aberta ao serviço, pela respectiva commissão de verificação.



Espanha

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

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

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

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

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

No dia 5 deste mez proceder-se-ha á adjudicação dos trabalhos do tunel de Tosas, na linha de Ripole-Puigcerdá.

França

Foi inaugurada a ultima secção da linha de Nice a Digne, no sul da França, comprehendida 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

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

(Continuado do n.º 568)

Convem accentuar, a titulo de comparação, que, segundo as redes, os percursos annuaes das locomotivas variam de 30.000 a 45.000 kilometros approximadamente. O numero de 52.113 kilometros attingido pelas nossas locomotivas em 1910 é prova da perfeita conservação deste material e do bom funcionamento do seu serviço. Sem augmento de effectivo, ou quasi sem esse augmento (2 machinas entregues ao serviço depois de grande reparação), as nossas locomotivas fizeram o percurso mais elevado de 682.009 kilometros que o do anno anterior. Todavia, tal esforço não pode prolongar-se: é por isso que vae ser augmentado o effectivo das machinas com 10 poderosas locomotivas e que algumas machinas do typo antigo vão ser transformadas nas nossas officinas, pela

substituição das caldeiras por outras de maior força, em machinas de typo 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 proseguido nas nossas officinas á transformação de alguns vehiculos.

E' devido a essas transformações que se tem podido, sem grandes despesas, melhorar ha 6 annos e em notavel 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... 50:505\$334 " nelle incluída, representa o custo dos trabalhos comprehendidos pela primeira vez nas despesas ordinarias de exploração e que anteriormente se incluíam 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 realison 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. Contudo, em razão do tempo de duração média dos nossos carris, será opportuno nos proximos exercicios accelerar 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 (metres cubicos) { Pedra britada....	55.474	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 proseguido desde o kilometro 117.019 até ao 127.338.

Os carris de 40 kilogrammas foram substituidos por outros de 45 no tunel de Albergaria e na linha do centro do tunel 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 utensilios.....	" 8:338\$532
Obras na 2.ª via.....	" 121:594\$874
Obras nas estações.....	" 35:692\$555
Officinas, tomas de agua e depositos.....	" 8:768\$449
Casas para o pessoal.....	" 6:959\$116
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 Alfarellos.

A secção Albergaria-Pombal foi aberta em Maio de 1910, e deve ficar completa a 2.ª via até Alfarellos 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, Allemanha, de 10 locomotivas de grande força para comboios de passageiros, destinadas a rebocar os rapidos e os expressos.

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

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

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

da montagens de locomotivas. Esta ponte facilitará muito os trabalhos de montagem, aos quaes faziam falta os modernosapparelhos 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 anno 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 inventario de diverso material circulante adquirido até 1894 inclusivé, que foi demolido e transformado até esta data, e o valor attribuido á parte utilisavel do referido material, nos annos 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.^a e 5.^a 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 inventario, de material demolido.

Despesas complementares do estabelecimento desde 1895.

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

Novas construcções e trabalhos complementares.....	174:916\$523	
Mobiliás, utensilios e ferramentas.....	8:338\$532	
Material circulante.....	67:745\$068	251:000\$123
Amortizado por "Ganhos e Perdas".....		251:000\$123
Sem diferença.....		—\$—

(Continúa).



Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Paragem dos comboios expressos n.º 5 e 6 no apeadeiro de Monte Gordo

Desde 15 de agosto ultimo até 31 de outubro do corrente anno, os comboios expressos n.º 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.º 5 ás 7-0 da tarde e do n.º 6 ás 11-27 da manhã.

Espinho a Porto-Campanhã

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

	Manhã
Espinho.....	Partida 12,50
Gaia.....	Chegada 1,16
Campanhã.....	" 1,26

Este comboio fará serviço de passageiros das três classes. São validos para este comboio os bilhetes da tarifa especial n.º 3 de grande velocidade.

Massa de tomate

Na classificação da 3.^a ampliação á tarifa especial n.º 9, pequena velocidade, é desde hoje, 1 de setembro, incluída a massa de tomate, correspondendo-lhe a 3.^a série.

ARREMAÇÕES

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, réis 9:920\$000, deposito provisorio, 248\$000; Viaducto do Corona, pilar e encontros: 13:700\$000, 342\$500; Viaducto do Espinhaço de Cão, encontros: 14:850\$000 réis, 296\$250.

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

Todos os depositos provisorios 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.^a 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.º 1, de terraplenagens e obras de arte, do lanço de Alcacer e Azinheira dos Bairros, da linha do Valle do Sado.

O deposito provisorio para esta empreitada é de réis 1:048\$250 e será feito até as três horas da tarde do dia 8 do referido mez.

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

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, Largo de S. Roque n.º 22, Lisboa, e na Secretaria da 2.^a 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 Candido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa-Caes dos Soldados, e em virtude do art.º 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, inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 4.734, Poço do Bispo a Castello de Vide, 1 casco vasio 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 Braço 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 cascos vacios com 1.599 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 brasileira. Domingos, matinées com programma escolhido para creanças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

LISBOA G. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2.^o

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

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

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Arcos	C. Sodré	
5 25	5 55	5 20	5 50
6	6 32	6 9	6 35
6 43	7 11	6 45	7 15
7 36	8 4	7 30	7 56
10 15	10 43	8 15	8 41
11 35	12 3	10 55	11 21
1	1 28	12 50	1 16
1 45	2 13	1 40	2 6
2 35	3 3	2 25	2 51
4 50	5 18	3 50	4 16
5 30	6 2	5 28	5 54
6 20	6 50	7	7 26
7	7 28	7 45	8 11
7 45	8 13	8 25	8 51
8 30	8 58	9 10	9 36
10 15	10 43	10 55	11 21
11 35	12 3	12 45	1 11

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 37	7 29	6 53	6 42
7 4	7 56	6 39	7 27
a 7 32	8 8	7 25	8 20
b 8 15	9 3	8 15	8 46
8 35	9 35	8 15	9 15
a 9 10	9 46	8 56	9 32
9 40	10 33	9 15	10 5
b 10 10	11	9 56	10 32
a 10 40	11 16	10 4	10 52
10 45	11 52	10 45	11 19
b 12 5	12 55	11 26	12 2
12 15	1 22	11 35	12 39
a 1 40	2 16	12 40	1 27
b 2 10	3	1 35	2 23
a 3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 15	2 35	3 31
4	5 4	3 56	4 32
a 4 40	5 16	4 5	5 9
b 4 47	5 37	4 28	5 16
b 5 25	6 16	5 26	6 2
a 6 10	6 46	5 53	6 35
b 6 17	7 9	6 51	6 42
b 6 55	7 45	6 56	7 32
a 7 40	8 16	7 5	7 52
b 8 15	9 5	7 40	8 28
a 9 10	9 46	8 25	9 2
9 20	10 27	9 20	10 24
b 10 10	11	9 56	10 32
a 10 40	11 16	10 50	11 54
10 50	11 57	11 26	12 2
a 12 10	12 46	12 10	12 58
12 20	1 27	12 56	1 32

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 56	5 3	6 5
a 7 40	8 22	6 43	7 45
8	9 6	7 34	8 38
a 9 25	10 7	8 35	9 5
10 20	11 26	8 43	9 45
a 11 45	12 20	10 25	10 55
12 18	1 25	10 41	11 38
a 1 53	2 35	12 35	1 13
2 20	3 27	12 41	1 42
a 3 28	4 10	1 37	1 57
a 4 29	5 4	2 39	3 40
4 49	5 56	3 35	4 13
a 5 37	6 20	4 28	5 2
a 6 10	6 45	4 34	5 37
6 25	7 28	5 29	5 50
a 7 53	8 37	6 45	7 23
8 19	9 31	7 5	8 4
a 10	10 44	8 54	9 37
11	12 8	10 44	11 41
12 20	1 30	11 25	12 3

PART. CHEG. PART. CHEG.

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

Mais os da Póvoa e V. Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 20	7 30	f 6 35	6 48
f 4 35	4 43	f 9	9 8
		f 5 10	5 20

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	12 32	1 50

Mais os de Setil.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setil	Lisboa	
6 34	8 30	7 23	9 20
4 35	5 58	3 27	5 15
		10 5	11 26

Mais os de Entroneamento.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	
6 54	9 50	5 40	9 20
		10 11	1 5
		4	7 15
		11	3 35

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone.	Porto	
e 3 52	1 58		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
10 35	6 43	a 3 50	
a 4 22	1 30	7 40	5 15
8	7 20	a 9 8	2 5
		4 40	12 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 35	9 34	a 2 50	
a 1 22	11 30	6 5	5 15
8	7 7	5 44	12 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Guarda	C. Branco	
2 42	10 42	7	2 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
12 50	5 52	a 7 10	10 16
7 20	12 24	1 45	6 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 15	5 10	11 56
a 4 10	12 57	7 24	7 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
12 30	6 44	3	9 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
3	3 21	3 40	4 1
7 24	7 45	8 36	8 57
11 55	12 16	12 36	12 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
1 40	2 17	1 55	2 34
10 40	11 15	11 45	12 23
1 9	2 21	1 10	1 40
6 40	7 13	7 40	8 22
7 47	8 28	8 55	9 34

PART. CHEG. PART. CHEG.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
1 40	3 52	7 20	9 15
4 19	6 17	11	12 30
		11 35	12 45

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

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 40	3 52

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
11 30	12 50	1 35	2 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 15	10 30	4 25	6 40
5 45	8 32	2 35	5 22

BEIRA ALTA

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

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

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5 45	6 20	5 30	6 5
8 15	8 50	7 45	8 20
h 9 15	9 50	9 25	10
10 38	11 13	10 57	11 32
h 12 55	1 30	12 35	1 10
2 35	3 10	2 10	2 45
5 10	4 45	1	4 35
h 7	7 38	7 11	7 49
8 40	9 18	9 30	10 10
h 12 30	1 8	11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 15	9 52	8 12	10 1
10 38	12 28	a 11 30	1 10
2 35	4 10	3 6	6 5
5 10	7 6	5 36	7 49
8 40	10 11	8 16	10 10

8 40	10 11	8 16	10 10
Lisboa	Setubal	Lisboa	
5 45	7 30	4 19	6 5
8 15	9 15	8 21	10 1