

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 570

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'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Setembro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Additamento à tarifa especial n.º 8, p. v.; tarifa especial temporaria, p. v., transporte de adubos chimicos.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa especial temporaria, p. v., transporte de adubos chimicos.

Beira Alta. — Tarifa especial n.º 10, para transporte de grupos de collegiaes, alumnos dos lyceus e seus professores.

SUMMARIO

	Paginas
A linha de Thomar á Nazareth e a rede complementar do centro, por J. Fernando de Souza.....	273
Caminhos de ferro da America do Norte, por Mello de Mattos.....	275
Parte official — Decreto de 30 de agosto de 1911, do Ministerio do Fomento	277
O Sud-express e rapidos do Norte, por G. M.....	277
Uma viagem gorada.....	279
Novas linhas japonezas.....	279
Viagens e transportes.....	280
Notas de viagem. — IV — Argelis. — Lourdes e o fanatismo. — Uma procissão imponente. — Virgens ricas e Virgens pobres. — Tarbes. — Luchon. — Uma iniciativa grandiosa (illustrado).....	282
Aviação e aerostação — O que rende a aviação — Portugal — Espanha — França — Inglaterra — Estados Unidos.....	283
Parte financeira.....	284
Carteira dos Accionistas.....	284
Boletim Commercial e Financeiro.....	285
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	285
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	286
A mais alta linha ferrea do mundo.....	286
Comercio portuguez.....	286
Linhas portuguezas — Caminhos de Ferro Portuguezes — Sud-express — Entre Tejo e Mondego — Porcino a Cardicaes — Valle do Vouga — Sul e Sueste.....	286
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra.....	286
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 31 de maio de 1911 (Continuação).....	286
Arrematações.....	287
Agenda do Viajante.....	288
Horario dos combolos.....	288

A linha de Thomar á Nazareth e a rede complementar do centro

Duas noticias por egual interessantes, ambas relativas á rede ferroviaria complementar do centro do paiz, vieram ultimamente a lume, não sendo fóra de proposito algumas reflexões acêrca dos assumptos a que se referem.

Foi solicitada por uma empresa constituida com capital portuguez a concessão da linha de Thomar á Nazareth, apesar de não estar ainda classificada.

Foi nomeada pelo ministerio do fomento uma commissão technica encarregada de rever o plano da rede do centro.

Em artigo anterior esbocei rapidamente a historia desse plano desde a promulgação do decreto que ordenou a sua elaboração até á classificação decretada de parte das linhas propostas pela commissão technica de 1899.

Reservas nimamente cautelosas das estações consultivas militares determinaram o adiamento da classificação de algumas linhas propostas, o que de modo algum inibia a sua futura inclusão no plano em segunda etapa.

A reflexão havia de mostrar, por exemplo, que de modo algum perigaria a defeza do paiz, por entre a Nazareth e Thomar se construir um modesto caminho de ferro de via reduzida, para mais, sem seguimento, até á fronteira. Mais útil que nociva á defeza, era sobretudo beneficeiosa para a economia da região por ella servida, tão interessante a todos os respeito. Direi mais: afigura-se-me ser aquella uma das linhas que mais razão de ser teem, não só pelo trafego de productos regionaes, como ainda e prin-

cipalmente por coincidir como um dos itinerarios favoritos do turismo internacional, incipiente ainda e que tão largas proporções pode tomar quando deveras o quizermos.

E este querer não se traduz por meras aspirações de encomios, em familia, da belleza do nosso ceu, do encanto das nossas paizagens, da grandiosidade dos nossos monumentos.

A unica forma pratica e efficaz que deve revestir é a organização methodica e perseverante da propaganda externa e da organização interna dos serviços que interessam particularmente ao viajante: hoteis, policia, viação, informações.

Iniciou nesse sentido uma cruzada patriotica a Sociedade de Propaganda. Iniciou-a sob a monarchia e continuou-a com affinco sob a republica, mantendo o seu lema patriotico, sobranceiro ás vicissitudes politicas. O que succedeu foi proclamarem-na agora benemerita e darem-lhe appoio official os que antes organisavam contra as suas obras a conspiração do silencio, quando a não insultavam e escarneciam.

Para conjugar a sua acção com a da Sociedade de Propaganda, existe hoje uma repartição de turismo, estação official, cuja criação resultou do ultimo congresso de turismo e que relevantes serviços pode prestar se corresponder pelo trabalho methodico e bem orientado ao programma que se lhe traçou e aos fins que se lhe attribuiram.

Se para fortalecer a economia do paiz muito ha a esperar do turismo, e se para desenvolver este é factor primacial a facilidade de communicações, que facilidade maior se pode proporcionar que a ligação das linhas de Oeste e do Norte na zona central do paiz, ultrapassando a primeira até Nazareth, e prolongando-se além da segunda até Thomar? Alcobaça, Leiria, Batalha e Thomar são as etapas successivas dessa excursão, que nenhum viajante dispensa quando queira ver episodios principalissimos da nossa historia gloriosa, perpetuados por magnificos monumentos, que são verdadeiras joias artisticas.

Se na Suissa, na França, na alta Italia, nos Pyrneos, por toda a parte, basta uma estancia thermal ou um ponto de vista recommendavel para determinar a construção de custosas linhas de adherencia, de arrojados caminhos de ferro de cremalheira, de vertiginosos ascensores, porque não havemos de contar entre os factores provaveis e valiosos do trafego de uma linha de turismo a affluencia de passageiros?

Hoje uma romaria historica e artistica faz-se por estradas cheias de poeira, e liberaes em solavancos que a transformam em pesadello do viajante.

Troquem esses incomodos pelo percurso facil, barato e rapido em caminho de ferro e verão como é facil multiplicar o numero, ainda hoje escasso, dos romeiros.

Para mais não parece a construção offerecer difficuldades grandes, nem a natureza da linha exclue sinuosidades, que, barateando a construção, lhe permitem servir maior numero de localidades e tornal-a mais pittoresca.

Noutro qualquer paiz estaria já estudada e construida.

Em 1904 o sr. Conde de Paçô Vieira apresentou uma proposta de lei, que além de introduzir na organização

administrativa dos caminhos de ferro do Estado varias modificações aconselhadas pela experiencia, creava o fundo especial dos caminhos de ferro da zona central, dotando-o com recursos valiosos sem sacrificio do Thesouro. Ficava mais o Governo autorisado a conceder as linhas dessa rede, previamente classificadas. Os auxilios previstos na base 5.^a da lei de 16 de julho de 1899 eram dados por sessenta annos, em vez de trinta, para pôr esse praso de accordo com o geralmente adoptado na amortisação. Podia ser dada a garantia de juro ou a subvenção kilometrica em termos que estipulavam com vista de estimular o concessionario no desenvolvimento do trafego por uma exploração empreendedora.

Era proposito do auctor da proposta imprimir á construcção de linhas na zona central vigoroso impulso, aguardando apenas o cumprimento de todas as formalidades do decreto de 1898 para as classificar.

Não chegou a proposta a ser convertida em lei e só incidentemente em 1909 se apartou uma das parcelas de receitas previstas para satisfação de encargos das linhas classificadas em 1907 e que não eram todas necessarias pelas razões apontadas no artigo anterior.

Foi assim classificada a linha de Arganil a Santa Comba Dão de mais que secundaria importancia, ficando por classificar a de Thomar á Nazareth.

Em 1910, na proposta de lei sobre caminhos de ferro do sr. conselheiro Moreira Junior creava-se o fundo especial da zona central e providenciava-se sobre a construcção, pela Companhia Real, daquella linha com garantia de juro, bem como da de Thomar a Miranda a conclusão do troço da Louzã a Arganil.

Por diversas vezes se tem ponderado que em relação a algumas linhas complementares da zona central a classificação devia ser precedida de um rapido reconhecimento tecnico e economico feito directamente no terreno e não só sobre a carta para se poder ajuizar com sufficiente segurança do seu custo e dos elementos do trafego provavel.

Segundo creio, os estudos emprehendidos pela direcção especial a que me referi, versaram principalmente sobre a linha do Entroncamento por Thomar a Gouveia.

A nomeação de uma commissão tecnica para a revisão do plano pode e deve ter uteis resultados, mórmente se se reunirem elementos de apreciação mais minuciosos do que os que teve á sua disposição a commissão de 1899.

Quando o plano desta foi discutido por occasião do inquerito, foram alvitradas varias modificações, algumas das quaes lograram ser acceitas.

Pontos houve que ficaram definidos e assentes; sobre outros dividiram-se as opiniões.

Assim, são todos unanimes em reconhecer a importancia e oportunidade do pequeno troço de Caxias a Cacicem para ligação das linhas de Cintra e Cascaes, facilitando as relações entre as duas zonas por ellas servidas e derivando da estação do Rocio para a do Caes do Sodré o movimento de Cintra e da linha de Oeste no que respeita a passageiros e recovagens. De construcção facil, aparte a saída de Caxias.

Em 1907, se bem me lembro, foi creada até uma nova direcção de estudos, que, por falta de pessoal, pouco adeantou os seus trabalhos.

Não eram, a meu ver, estudos completos, nem mesmo ante-projectos que se deviam desde logo elaborar.

Em primeira etapa era preciso esclarecer pelo exame directo um certo numero de pontos litigiosos e subministrar bases sufficientemente seguras a uma classificação definitiva de linhas e de rendimento seguro. Impõe-se a sua construcção. Quanto mais fôr adiada mais se multiplicarão as construcções na zona de saída de Caxias.

Seria, pois, acto de boa administração elaborar o projecto e realizar as expropriações, proximo da estação, ainda que para isso fosse necessario celebrar qualquer accordo

com a companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria do troço, mas que tem apenas a faculdade e não a obrigação de construir. Poderei estar em erro; mas afigura-se-me de grande importancia aquella ligação.

São tambem todos conformes em reconhecer a conveniencia, sob o ponto de vista do interesse geral do prolongamento da linha de Vendas Novas ao Setil até á zona das Caldas e Peniche.

Quando se discutiu o plano da rede divergiram as opiniões sobre o ponto de saída. Entendiam umas que se devia partir da estação de Santarem para pôr a zona servida em relações directas com a capital do districto. Aceitaram outras o facto consummado do entroncamento no Setil, entendendo que a linha devia ser prolongada de ali sem interposição, entre os dois troços, de um da de Leste, tanto mais que se servia assim o Cartaxo.

Consequencia de um primeiro erro commettido. Foi primeiro concedida a linha de Vendas Novas a Santarem, executando o itinerario para o Norte e facilitando as relações com aquella cidade. Se essa directriz tivesse sido mantida, não poderia haver hesitações acêrca do seu prolongamento e Santarem seria o ponto forçado de cruzamento das duas linhas.

Attenta a pequena distancia de Setil a Santarem, poderia o troço entre essas estações ser commum á transversal e á linha de Leste. A escolha de solução depende, pois, do confronto do trafego por uma ou por outra direcção. Devem as relações directas com Santarem ser sacrificadas ao Cartaxo e ao prolongamento directo da linha do Setil?

Não é questão que se decida *à priori*.

Só o exame e apreciação dos elementos de trafego subministrará juízo seguro.

Duas outras transversaes de via larga estão classificadas: do Carregado a Torres, substituindo o ramal da Merciana e de Alverca por Mafra á Ericeira. Interessantes ambas para as localidades servidas, não terão provavelmente trafego proprio sufficientemente compensador, nem serão para as linhas principaes affluentes que compensem os sacrificios da construcção. Deve ser alterada a directriz da primeira alongando-se e indo cruzar mais para o norte a linha de Oeste, como varios teem pedido? É problema para ser resolvido sobre a base experimental, por assim dizer, dos elementos regionaes de trafego methodicamente estudados.

Não foi classificada a linha de Thomar á Nazareth, mas sobre a sua importancia não ha duas opiniões e quando os capitães se abalançam a procurar nella emprego com o apoio da garantia de juro e se contentam com as vantagens asseguradas pela base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899 não se devia prejudicar nem fazer esmorecer essas iniciativas. Não sejamos como o homem eternamente no levando ás costas a peça de panno e em procura do ultimo figurino. Reveja-se o plano da rede; consagre-se a esse estudo o largo praso que a sua importancia e difficuldade demandam; mas destaque-se do conjuncto uma linha que constitue unidade independente e acêrca da qual ha elementos bastantes nos trabalhos da commissão de 1899, nos pareceres das corporações consultivas que os examinaram e nas manifestações subsequentes dos interesses geral e regional.

Provoque-se o juízo da commissão sobre o assumpto; desfaçam-se com um sopro as inconsistentes apreciações acêrca da nocividade da linha, sob o ponto de vista militar; classifique-se a linha e faça-se a concessão a quem offereça garantias sufficientes. Constituida ella, ver-se-ha como o turismo a aproveita. Parece-me que nem sempre o capital está disponivel á espera de que lhe apontem collocação que em dado momento elle julgou oportuna. No caso presente, mais do que nunca se applica o dictado inglez acêrca da equivalencia do tempo e do dinheiro. Os interesses mais vitaes do paiz solidarios com o incremen-

to do turismo reclamam a prompta construção da linha de Thomar à Nazareth. Oxalá não sejam sacrificados nas aras do bysantinismo dos planos geraes e das soluções vastas e completas em que o optimo se revela inimigo ligadal do bom.

Quanto à linha do Entroncamento por Thomar a Gouveia, rectificação do traçado das do Norte e da Beira Alta, a sua classificação provocou reclamações daquellas duas linhas que ella vae ladeando a distancia dentro da zona de protecção.

Na minha opinião poderia a sua construção ser limitada a Arganil para aproveitar importantes trabalhos feitos, celebrando-se um accordo com a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes. Nesta hypothese e no proposito de utilização de material circulante, não convirá fazer de via larga, economica, com raios minimos, o troço que vá do Entroncamento ligar-se em Miranda do Corvo à linha de Arganil?

Além de Arganil conviria estudar o problema de substituição do prolongamento até Gouveia por alguns ramaes da linha da Beira Alta que a alimentassem, celebrando-se para a sua construção accordo com a respectiva Companhia.

De Thomar para o Valle do Zezere que convém fazer?

Um simples ramal até à Certã? Uma linha que siga o valle por Oleiros e vá à Covilhã? A que propoz a Comissão na direcção de Castello Branco?

Qualquer solução segura só pode ser adoptada depois do estudo methodico da região sob o ponto de vista do trafego e sem a preocupação de fazer reconhecimentos à maneira de ante-projectos.

O mesmo se pode dizer de outras linhas do plano.

Não me proponho analysar cada uma das suas partes nem disponho para isso de esclarecimentos de confiança, sob o ponto de vista economico.

O que deixo escripto mostra a importancia e difficuldade da tarefa confiada à Commisão.

Ao mesmo tempo creio ter demonstrado que a linha de Thomar à Nazareth deve ser objecto de um acto governativo que permita a prompta utilização de recursos e iniciativas para a sua construção.

10-9-911.

J. Fernando de Souza.

Caminhos de ferro da America do Norte

E' costume imaginar nas grandes cidades da America do Norte apenas os enormes casarões de 20 e 25 andares para todas as empresas grandiosas dos Estados Unidos, onde a unidade de contagem dos operarios, artifices e mestres costuma ser o milhar.

Suppõe-se de bom grado que, embuidos no seu imperialismo, os norte-americanos encaram depreciativamente a architectura europeia, onde as fachadas dos edificios, para terem magestade, precisam de grandes extensões que provocam a noção de estabilidade, de repouso, de serenidade que se contrapõe à agitação que parece sair dos *business buildings*, das casas de negocios, onde se entra para ganhar a vida, para a lucta, para a conquista do pão, do bem estar, do conforto, do luxo e até da satisfação dos caprichos.

Pois bem: acaba de chegar ás mãos de quem isto escreve uma *plaque* publicada ha oito mezes para comemorar os melhoramentos que em Nova-York realizou a *Pennsylvania Railroad*.

Uma de essas obras é a fachada da estação que deita para a setima avenida em Nova-York, com 788 pés e 9 pollegadas de extensão (240^m,41), toda em estylo dorico num unico piso terreo, com corpo central onde o relógio dentro de um entablamento apropriado não briga dema-

siadamente com as severas linhas da ordem classica adoptada, dois corpos salientes extremos encimados de frontões ligados ao corpo central por intercollunios doricos.

Mas deve notar-se que semelhante fachada não corresponderia à grandeza da obra, se as outras não concordassem com ella em altura, em grandeza, em extensão e em magestade. Tal não parece succeder, olhando para a *bird's-eye view* da estação e casas adjacentes que illustra duas das paginas da *plaque* referida.

Mas todo este edificio está comprehendido entre a setima e oitava avenida e vae da rua 31.^a até a rua 33.^a com a profundidade segundo estas ruas de 799 pés e 11 pollegadas e um quarto (243^m,82). Tem, pois, quatro fachadas todas de uma architectura classica purissima, mas tornava-se preciso caracterizar o edificio como estação ferroviaria e eis como os architectos resolveram o problema.

Cedemos aqui a palavra ao auctor da *plaque* em questão, lamentando não poder acompanhar com gravuras o que elle escreveu.

«Embora as fachadas da estação fossem delineadas com o intuito de sugerirem o caracter imponente dos templos antigos ou dos balnearios, a impressão intencional para quem se approxima do edificio, na vista completa do exterior da sala geral de espera, com as suas enormes janellas semi-circulares, é a de uma das estações predominantes de caminhos de ferro do mundo».

De facto, por detraz da fachada principal na setima avenida, a meio do edificio surge mais elevada mas como que não fazendo parte de elle a fachada exterior da sala de espera, que melhor se destaca na *bird's-eye view* de que ha pouco se falou.

«Ao projectarem as fachadas do edificio, prosegue a descripção, os architectos srs. Mc. Kin, Mead e White tinham o encargo de realizar duas ideias. Expressar tanto quanto é praticamente possivel, com as desusadas condições de traçado, sobre a rua e a despeito da ausencia da cobertura metalica convencional dos comboios, não só o desenho exterior de uma grande estação ferroviaria na forma geralmente acceita, mas tambem dar ao edificio o caracter de um portico monumental e ingresso para uma grande metropole.

Mas alem de estas duas ideias, o plano da estação estava destinado a dar o maior numero de linhas de circulação. A estrutura é realmente a de uma frente monumental sobre as vias, com ingressos para as ruas, tanto no eixo medio como em todas as quatro fachadas. Sob este ponto de vista, o edificio é unico entre as estações de caminhos de ferro do mundo, proporcionando o maximo numero de entradas e de facilidades de saída.

A fachada da setima avenida é constituida principalmente por uma colunata dorico-romana dupla para entrada de carruagens nos topos das ruas e no centro e corpos medios de ligação para peões.

O relógio de que ha pouco se falou é precisamente cortado ao meio pelo eixo de symetria do edificio. Assente num entablamento apropriado fica na linha axial da 32.^a rua a 61 pés acima do passeio (18^m,60) e o mostrador de elle mede 7 pés (2^m,13).

Esta fachada da ultima avenida teve em vista symbolizar uma porta muito imponente e monumental. Tendo em conta as suas proporções mais vigorosas, lembra a Porta de Brandeburgo de Berlim, por onde passa grande parte do trafego da cidade.

A entrada central na setima avenida conduz à sala média de espera por meio de uma arcada com 225 pés de comprimento (68^m,58) e 45 pés de largura (13^m,72). No topo da arcaria estão os restaurantes, casas de lunch e café e em seguida a sala geral de espera e a de reunião, ficando a ultima no primeiro andar abaixo da rua.

O corpo central do edificio approxima-se na altura à Bolsa de Paris, attingindo 76 pés (23^m,16) acima do nivel da rua.

Nas entradas pelo dois extremos na setima avenida ficam as passagens para os carros, cada uma com 63 pés de largura (19^m,20) ou quasi duas vezes a largura de uma rua, typo de Nova York.

Essas entradas ou alas teem frontaria de dupla columnata e frontão. As mais estrictas aberturas entre as columnas são praticamente eguaes em largura ás entradas de carruagem do Louvre, atravez das quaes passam os ommibus de Paris. A frontaria é a mesma para as ruas 31.^a e 33.^a e as paredes exteriores nas passagens de carros são ornamentadas com pilastras numa distancia de uns 279 pés, (85,^m04).

As fachadas das 31.^a e 33.^a ruas são constituídas por uma columnata de um 230 pés de extensão (70,^m10) abrindo-se para a passagem dos carros. Sobre os porticos centraes de estas columnatas encontram-se relógios e aguias analogos aos da fachada na ultima avenida. Nas entradas do centro umas pontes para uso de peões que veem do nivel da rua dirigem-nos logo por cima das passagens de carro para a sala geral de espera. A oeste destes pateos de carruagens e a todo o comprimento da fachada da oitava avenida continua-se o mesmo plano, empregando pilastras em lugar de columnas, excepto nas três entradas da plataforma e escriptorios.

Toda esta secção do edificio compõe-se de quatro andares de secretarias destinadas ao estado maior da companhia de caminhos de ferro.

Na frontaria da oitava avenida applicaram-se pilastras, excepto em 44 pés e 6 pollegadas (13^m,54), que se quebra com columnas com intervallos em três vãos para designar outras tantas entradas espaçosas para o andar médio da plataforma.

Apoz esta descripção, que se procurou tornar tão clara quanto possivel, desajudada como é de graphics, convém notar que ha possibilidade de adaptar a architectura classica a edificios modernos e cujas applicações nunca poderiam sequer ser previstas por Vignola ou por Vitruvio.

Por isso logo de começo se lê na *plaquette*, a que se tem referido esta noticia, que esta estação não é sómente a de mais ampla estrutura nesta especie, no mundo, mas que concentra e dá corpo ao mais alto desenvolvimento da arte de adaptação.

«Cada conveniência pratica, diz, as mais engenhosas invenções mecanicas e electricas, cada salvaguarda contra o perigo, todas, de facto, tanto quanto o ensinaram os transportes ferroviarios e os aperfeiçoamentos das estações, foram adoptadas em beneficio de cada passageiro quer elle faça uma simples excursão até Long-Island, quer uma viagem de duas mil milhas (2.139 kilometros) até ao oeste.

«Embora o custo deste melhoramento represente um dispendio maior do que o que até agora sobrecarregou corporações particulares, por uma simples empresa, no entanto aquella despesa era necessaria para unir os bairros principaes da area densamente povoada em redor de Nova York e proporcionar facilidades inultrapassaveis, no verdadeiro coração da cidade, para assim abranger toda a região.

«A ideia de atravessar em tunel a *East e Hudson Rivers* para ingresso de Nova York não appareceu subitaneamente. Foi o resultado de projectos largamente estudados e discutidos.

«Depois que a companhia em 1871 arrendou os caminhos de ferro unificados de Nova Jersey que terminavam na cidade Jersey, os gerentes da linha ferrea largamente olharam para a cidade de Nova York. Precisavam ali de uma estação, mas hesitavam perante a grande despesa de semelhante empreendimento, tanto como perante a necessidade de um projecto realisavel, porque pareciam nesse tempo invenciveis os obstaculos aos planos de engenharia.

«A crise de 1873 tornou impossivel provocar qualquer ampliação ou entrar activamente numa proposta de que

se não podia mostrar resultado algum immediato, mas attendeu-se ao problema nesta epoca e principalmente em 1874, quando se iniciou o projecto do tunnel do Hudson, agora completo, e em serviço sob a fiscalisação das companhias do Hudson.

«Discutiui-se em 1884 uma proposta para a construcção da ponte da North River, atravez da Hudson River, com um vão de quasi duas vezes o da ponte de Brooklyn. No entanto, a crise deste anno poz um travão em todos os novos empreendimentos.

«Em 1892 revivia novamente a questão e depois de feitos cuidadosamente os trabalhos de campo, foi discutido um certo numero de propostas, mas a crise da prata de 1892 veio estorvar a adopção de qualquer projecto especial.

«Em 1900, a direcção do caminho de ferro de Long Island foi adquirida pela companhia dos caminhos de ferro da Pennsylvania e então tornou-se desejavel que a Pennsylvania tivesse tambem uma ligação material com as linhas de Long Island.

«Como as outras linhas ferreas que empregam lanchões (*ferries*) para trazerem os passageiros para Nova York não approvassem a construcção da ponte sobre a Hudson River e como era impossivel obter um decreto para uma ponte de exclusivo uso da companhia, adoptou-se o plano de um tunnel para a linha ferrea da Pennsylvania.

«Os progressos nos methodos de construcção de tunneis, o emprego da energia electrica nos tunneis e condições favoraveis do trabalho foram as considerações principaes que determinaram a adopção de um plano de construcção que se executou de então para cá.

«Em 1901 empregava lanchões a linha ferrea da Pennsylvania para trazer passageiros para a cidade de Nova York, assim como já o praticava em 1871, quando arrendou pela primeira vez as linhas unificadas de Nova Jersey.

«Em 1886 as linhas ferreas da margem occidental da Hudson River opposta à cidade de Nova York contaram approximadamente 59 milhões de passagens.

«Em 1890 já eram 72 milhões, em 1896 ultrapassavam 94 milhões e em 1906 para cima de 140 milhões de passagens.

«Em 1890 num circulo com 19 milhas de raio (30.576^m,98) cujo centro estava em City Hall (Manhattan), apurou-se uma população de 3.326.998 almas; em 1900 subiu a 4.612.153 e cinco annos depois já era de 5.404.638 pessoas: um augmento annual de 38 por cento. Calcula-se que em 1913 a população de este territorio chegue approximadamente a seis milhões de almas e a oito milhões em 1920.

«Era evidente que um dos maiores problemas de transportes estava evolucionando rapidamente na historia e era sómente pela acção rapida que o caminho de ferro podia arcar com elle.

«Com o trafego para Nova York e de Nova York para fóra creando mais rapidamente do que o fizera em qualquer outro periodo dos ultimos vinte annos a questão que se deparava na direcção do caminho de ferro era já referente ao volume do trafego, já relativa à garantia de qualquer outro methodo de transporte, além dos lanchões, atravez dos North e East Rivers. A iniciativa tomada pela linha da Pennsylvania mostra como se encontrou a situação: os resultados foram a estação de Nova York e o tunnel».

Temos que parar aqui.

E' indispensavel mesmo fazê-lo porque não chegaria todo um numero da *Gazeta* para referir o mais que diz a *plaquette* de que acabam de traduzir-se algumas passagens.

Ha, porém, que tirar uma lição do que dito fica, porque assim se fazia em todos os escriptos antigos e as litteraturas sem conclusões que nos vieram do norte deixam vacillante o nosso espirito de latinos, que aprecia mais que tudo a clareza.

Ora o que interessa as artes constructivas no que acaba de ler-se é que a *arte nova* para os edificios de moderna applicação prova o pouco estudo que se faz dos preceitos da arte classica.

Não admira isso, de resto.

Em todas as escolas de applicação se procura o que chamam disciplinar o espirito a dadas regras, a praxes adoptadas e acceitas.

Os alumnos que a ellas melhor se amoldam são os mais bem cotados.

Os que verificam as affirmativas dos professores e as expõem por forma diversa da *solemnia verba* que da cathedra baixou são considerados como espiritos rebeldes ao methodo.

Parece que do outro lado do Atlantico se pensa de maneira differente e assim é que, sem sair do severo regimen das ordens classicas na architectura, se fazem edificios para usos que nunca poderiam prever os architectos da Renascença e muito menos os que edificaram na Roma antiga e na velha Athenas, e esses edificios no emtanto caracterizam bem o fim para que foram construidos, isto é, realizam plenamente aquillo que nas escolas de aqui nos repetem sem cessar, mas que se não vê como se applica.

Será a capacidade inventiva da banda de cá do Atlantico que falta e tê-la-hão destruido os preceitos escolares a quererem carrillar tudo numa dada direcção?

Deixo a resposta aos que forem capazes de investigar este caso.

Outra lição se tira ainda do caso e essa é bem mais importante do que a discussão ou a investigação de um problema de pedagogia. Essa é tirada da persistencia que se manifesta na execução de um trabalho como o que acaba de se referir.

No extenso periodo de perto de 40 annos nunca se deixou de considerar um problema que se previu carecer de resolução num futuro mais ou menos largo. A despeito de três crises monetarias, nunca o problema deixou de atrahir na sua fôrma positiva as attentões de muitos espiritos e assim succedeu que tudo estava bem preparado para a sua resolução.

E depois de isto admiramo-nos de que os saxões saibam vencer, onde nós encontramos desillusões.

A maçã de Newton é a prova do que vale o espirito de persistencia. Milhões e milhões de pessoas viram cair fructas das arvores a cuja sombra se abrigaram, mas foram precisos seculos e seculos para que uma explicasse nitidamente o phenomeno e esse mesmo se encarregou de dizer qual era o seu methodo. «Pensar sempre nisso» parece que foi a phrase que proferiu.

Ora não é com o systema de reportagem em que por igual concorrem os exercicios physicos e o trabalho intellectual em todos os ramos que se consegue realizar grandes emprehendimentos.

Em geral, os homens de desporte não são capazes de relacionar ideias abstractas, de concretizar factos differentes.

Analogamente, os que trabalham pelo cerebro raro sabem entender-se com um cavallo e ignoram os *trucs* do trapezio e da barra fixa ou das fintas e da guarda franceza no florete.

Querer comparar os que predominam no campo intellectual com os que só teem capacidades no da força physica equivale a sommar quantidades heterogeneas.

De essa maneira obteem-se coisas, mas faltam cerebros que pensem.

Os exemplos dos gregos e dos romanos com que nos moem a paciencia não parecem de receber, porque não conta a historia que os vencedores nos concursos de poesia ou de eloquencia fossem-tambem os que vencessem na lucta à *maem plate* como se diz hoje no calão dos hercules do circo, dos *sportmen* e tambem das escolas em que parece que os acrobatismos já começam a ter maior

importancia do que as noções de sciencias de que mais tarde se tem que fazer uso na vida pratica.

Esperemos todavia que o criterio elementar que parece haver-se esquecido seja capaz de tornar a pôr as coisas no devido logar.

O peor é que a regressão á selvageria que previu Herbert Spencer já começa a produzir os seus fructos com o interesse que desperta no mundo todo o *match* de dois sujeitos que se esmurram, fazendo mover grossos capitães em apostas e occupando durante horas as linhas telegraphicas, para que o mundo não ignore qual foi o que ficou sem dentes ou com o nariz a precisar de ser cosido a pontos naturaes.

Nesse caminho faltam apenas os gladiadores e a arte de bem cair no circo para morrer, como na Roma de Caracalla ou de Heliogabalo.

No caminho que as coisas levam não será para admirar.

Mello de Mattos.



MINISTERIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro desta linha, referente ao segundo semestre do anno economico de 1908-1909 (1 de janeiro a 30 de junho de 1909) e reconhecendo-se por essa conta que a receita liquida em todo o referido anno economico foi superior em 21:711.538 réis ao juro garantido, sendo assim a mesma Companhia devedora ao estado, nos termos do paragrafo 1.º, do artigo 28.º, do contracto de 23 de novembro de 1883, de metade daquelle excessão, na importancia de 10:855.5692 réis:

Ha o Governo da Republica Portuguesa por bem, conformando-se com a parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 28 de outubro de 1909, approvar a referida liquidação a reembolso para o Estado na importancia de 10:855.5692 réis, relativo ao anno economico de 1908-1909.

Pacos do Governo da Republica, em 30 de agosto de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

O "Sud-express" e rapidos do Norte

De um curioso que se interessa pelos assumptos ferroviarios, e a elles dedica os seus ocios, recebemos a carta que a seguir publicamos.

Por nos parecer interessante o assumpto e quicã aproveitavel o alvitre, gostosamente lhe damos a publicidade que nos pede.

Sr. Redactor.

Como todos os alvitres nunca são demais, permitta V.ª Ex.ª que eu exponha, nas columnas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, uns alvitres sobre umas modificações que se poderiam fazer no horario do *Sud-express*, rapidos do norte etc, e com que o publico por certo lucraria.

O *Sud-express* reduzindo o trajecto de 35 a 31 horas, com partida de Lisboa às 3 horas da tarde e chegada a Paris cêrca das 11 horas da noite do dia seguinte, permittiria ao passageiro vindo da America do Sul e tendo chegado a Lisboa até as 2 horas da tarde, poder ainda no mesmo dia seguir para Paris, ou, chegando de manhã,

teria tempo sufficiente para visitar a nossa formosa capital, bem como Cintra, Estoril e Cascaes.

Partindo de Paris às 9 horas da manhã e chegando a Lisboa cerca das 3 horas da tarde (hora portugueza), podiam muito bem os passageiros vindos daquella capital apanhar no mesmo dia da chegada a Lisboa o vapor para o Brazil e Argentina.

As 4 horas a reduzir seriam: duas no trajecto portuguez, hora e meia no espanhol, e meia hora no francez.

O *Sud-express* sendo, a meu ver um comboio destinado a ligar rapidamente Lisboa a Paris, podia muito bem supprimir as paragens em Santa Comba, Carregal, Cannas e Mangualde, e reduzir a demora na Pampilhosa, Villar Formoso e Fuentes; e, attendendo à nova via dupla da companhia portugueza, às suas novas machinas, à pequena velocidade que o *Sud* tem na linha da Beira Alta, não me parece muito difficil ganhar as 2 horas no trajecto das duas companhias.

As passagens nas fronteiras seriam, no sentido Lisboa-Paris, em Fuentes às 11 horas da noite e em Hendaya às 12,30 da tarde; e no sentido contrario seria nesta, às 7,30 da noite e naquella, cerca das 8 horas da manhã, pelo que se vê que em qualquer dos sentidos as revistas aduaneiras não seriam a más horas.

O *Sud-express* receberia correspondencia em Fuentes de S. Esteban, do Porto; para Paris e em sentido contrario na mesma localidade. A ligação seria com dois comboios expressos em substituição dos actuaes 155 e 156 do Douro, partindo do Porto cerca das 3 horas da tarde e indo ligar ao *Sud* em Fuentes de S. Esteban cerca da meia noite. E no sentido contrario, partindo desta estação às 7,30 da manhã e chegando ao Porto pelas 4 horas da tarde.

Estes comboios entroncariam naquella mesma estação tambem com os comboios correios Lisboa-Paris, de que adeante falarei; ficando assim o Porto ligado a Paris por um trajecto de 31 horas no *Sud-express* e 41 horas mais ou menos no comboio correio com as três classes.

Estes expressos no trajecto Regoa-Fuentes de S. Esteban, deviam parar nas estações de maior movimento, e deviam ter carruagens das três classes, para assim se garantir um serviço diario do *Sud-express*.

Continuaria o *Sud-express* a não ter ligação immediata em Paris com as outras capitães europeias, o que me não parece prejudicial, attendendo a que já temos um serviço directo para todas as grandes cidades, com a ligação dos comboios n.ºs 55 e 56 da Companhia Portugueza e 9 e 10 do Norte de Espanha.

Substituidos os comboios n.ºs 11 e 4 da Companhia Portugueza por dois comboios rapidos, e, podendo ser, com carruagens das três classes, partindo um de Lisboa, cerca das 9 horas da manhã, teriamos uma rapida e economica communicação com Paris, pois este comboio, chegando à Pampilhosa cerca da uma hora da tarde, ligaria ali com o n.º 3 da Beira Alta para o que retardaria a partida 3 horas e meia, para ligar ao já citado expresso do Douro, em Fuentes de S. Esteban e para chegar a Paris, às 8 horas da manhã, ou seja a melhores horas que as do horario actual.

Daria mais o comboio rapido ligação em Campanhã com o Douro e com o Minho; o que seria de elevada conveniencia para os passageiros que se dirigissem para aquelles pontos e Valle do Corgo.

O outro comboio rapido partiria do Porto pelas 4,30 da tarde e receberia ali correspondencia daquellas linhas e, na Pampilhosa, da Beira Alta, Espanha e França.

Os comboios correios do Douro, n.ºs 101 e 106 deixariam de ligar aos de Salamanca, cuja ligação seria só feita pelos expressos que já aponteí.

O n.º 106 retardaria a sua partida de Barca de Alva 2 horas e meia para dar melhor correspondencia com o n.º 8

da Companhia Portugueza que tambem retardaria a sua marcha uma hora, para chegar a Lisboa antes das 7 horas da manhã.

Com este horario ficariam com immediata ligação os comboios do Corgo, com Barca de Alva, evitando assim ter o passageiro que pernoitar na Regoa para se dirigir de um para outro ponto. Porque partindo o expresso de Barca de Alva, ali pelas 10 da manhã, e chegando à Regoa antes da uma hora, ligaria logo com o comboio 1301, para o que retardaria apenas meia hora na partida. E partindo o expresso do Porto às 2,45 da tarde e chegando à Regoa às 5,30, receberia ali passageiros chegados do 1306, que retardaria a sua partida de Vidago 2 horas e meia para tambem ligar ao 106 do Douro.

O comboio n.º 103 do Douro, partindo do Porto às 8,30 da noite, receberia em Campanhã passageiros do n.º 3 da Companhia Portugueza, o que seria por certo vantajoso para quem tivesse de dirigir-se da Linha do Norte, Beira Alta, Beira Baixa etc, para o Douro, pois evitaria de pernoitar no Porto.

Em summa, parece-me que havia grande vantagem para o publico se na linha do Douro houvesse os dois expressos que já citei, entre Porto e Barca de Alva, além dos correios 101 e 106, embora fossem supprimidos os rapidos de Medina e os directos 111 e 112.

Tomando a mesma base para a linha do Minho, parece-me de grande utilidade, tanto para quem viaja por necessidade, como por recreio.

Na linha do Valle do Corgo não me parece menos util que se realizem diariamente durante o verão os comboios mixtos n.ºs 1303 e 1304; partindo aquelle da Regoa às 6 horas da tarde, e recebendo ali correspondencia do Porto e Lisboa dos comboios rapidos e aquelle partindo de Vidago pelas 9,15 da manhã e chegando à Regoa a tempo de apanhar o expresso vindo de Barca de Alva.

Na Beira Baixa, se o comboio n.º 143 partisse 3 horas mais cedo do Entroncamento, de forma a receber ligação de Lisboa do rapido, saindo às 9 horas da manhã, e chegasse à Guarda ali pelas 7 horas da tarde, daria ali uma rapida ligação para o comboio n.º 3 da Beira Alta, para Espanha e França; e se o mixto 2464 partisse da Guarda às 11 e meia da manhã, daria tambem uma rapida ligação daquelles pontos. E o comboio n.º 124, se partisse da Guarda às 7 e meia da noite, isto é, depois de ali chegar o n.º 3 da Beira Alta, podia vir ao Entroncamento ligar ao n.º 8 da linha do Norte.

Como acima se vê, ficava a Beira Baixa com ligação immediata com o Douro e Minho, isto é, sem ter o passageiro que pernoitar no Porto ou no comboio, uma vez que o rapido 56 e o omnibus n.º 3 ligassem respectivamente com o 3 e 4 da Beira Alta.

Para a Linha de Oeste, alvitrava eu que o comboio 243 entre Caldas e Lisboa, fizesse serviço entre Leiria e a capital, partindo de ali às 6,30 da manhã e chegando a Lisboa cerca de meio dia, para o que seria necessario ter a marcha do 206, dando assim o resultado de os passageiros poderem vir desde aquella cidade a Lisboa tratar de negocios e regressarem no mesmo dia.

O comboio 203, partindo das Caldas às 6 horas da manhã e chegando a Alfarellos às 11, podia ali dar ligação ao rapido ido de Lisboa e ao 56 vindo do Porto, podendo assim as Caldas da Rainha ter uma rapida communicação com Beira Alta, Espanha, França e Minho e Douro, o que por certo seria apreciado pelos turistas.

No sentido inverso podia o comboio n.º 243 partir de Alfarellos cerca de meio dia, e chegar às Caldas às 6 horas da tarde, dando assim ligação inversa à acima apontada.

A Beira Alta ficaria ligada a Lisboa por 3 comboios em cada sentido, 2 com o Porto, 1 com o Minho e Douro e 2 com a Beira Baixa.

O *Sud-express* teria ali apenas dois cruzamentos, um à

ida outro à volta e provavelmente em Gouveia, pois partindo de Villar Formoso às 8 horas da manhã, e chegando à Pampilhosa cerca de meio dia, só teria que cruzar com o mixto n.º 1; e em sentido inverso, partindo da Pampilhosa cerca das 6 horas da tarde e chegando a Villar Formoso às 10 e meia, também só teria que cruzar com o mixto n.º 6.

*

São estas, sr. redactor, as modificações que eu julgo interessante alvitrar nas columnas do seu muito apreciado jornal às direcções das linhas ferroviarias portuguezas e estrangeiras, interessadas no assumpto; com a adopção dellas muito teria a lucrar o já desenvolvido turismo em Portugal e o nosso admiravel Caes da Europa.

G. M.



UMA VIAGEM GORADA

Como dissemos no artigo «Notas de Viagem» quando ainda não desistimos de realizar o projecto que concebemos para este anno, esperámos noticias do cholera, ainda na tenue confiança de que o flagelo diminuisse e nos permitisse realizar o nosso proposito baseado num itinerario cuidadosamente estudado que nos daria as mais interessantes notas.

Vamos expôr esse itinerario, como justificação á promessa que fizemos aqui — hoje que já delle desistimos porque seria uma temeridade ir visitar paizes que sabemos nada primam pela sua hygiene, quando nelles se estende o terrivel mal.

E não só temeridade pelo risco que correria a nossa saude, mas uma fastidiosa canceira, visto que tínhamos depois que soffrer quarentena em cada ponto de desembarque em paiz indemne. Seria mesmo impossivel a viagem em taes condições.

Partindo dos Pyrneos na epoca em que estamos, mediados de setembro, e seguindo a *Côte d'Azur* até Savona, ahi inflectiriamos para o Norte, indo visitar a exposição de Turim. Isto faremos, não por esse caminho, para evitar de tocar em Marselha e Genova, a fim de não sermos obrigados a prescripções sanitarias á entrada em Italia, mas seguindo a linha ferrea do interior, de Avinhão a Yox para ahi tomar por Gap, a Briançon, de onde, em automovel, nos propomos passar os Alpes em direcção a Carmagnola ou Oulx e dahi a Turim. De Turim, descendo por Alexandria, Parma Modena e Bolonha, a Rimini, para ver a pequena republica de S. Marino, na costa do Adriatico. De ahi, por Falconara, viriamos a Roma ver a exposição de arte, atravessando de novo a Italia até Pescara, para continuar pela costa adriatica a Brindisi, no calcanhar da bota que a Italia configura.

Nesse porto embarcaríamos num vapor que, parando na Ilha de Corfu, nos levasse a Patras, importante porto grego.

Percorreríamos então toda a Grecia vendo os seus monumentos, as suas cidades e principaes pontos historicos, acabando por visitar Kalabaka e Larissa, na fronteira de Macedonia e vindo a Volo, porto onde esperavamos, com certas probabilidades de exito, encontrar vapor que nos deixasse em Salonica.

De ahi o caminho de ferro nos levaria a Monastir, na Macedonia, e a Mitrovitza, a importante cidade da Albania.

De novo voltavamos ao Sul, para seguir, por Drama, a Andrinopla e a Constantinopla.

Visitada a cidade, atravessariamos a Scutari e eis-nos na Azia-Menor, indo a Ada-Bazar, Eski e Angora, extremo leste da via ferrea hoje existente. Voltando a Eski, de ahi desceríamos a Konia e se pudesse ser (pelo facto de termos certo o alojamento) prolongava-se a digressão a Karaman.

Deste ponto havia que regressar ao entroncamento de Karahissar, para tomar a linha que leva a Smyrna, porto de embarque nos vapores turcos para o Mar Negro.

E' de um effeito surprehendente, dizem, a viagem pelo estreito de Dardanellos, mar de Marmara, e chegada por elle á capital turca; pois assim iriamos experimentar essa sensação.

Depois, embarcando ahi de novo na Stambul, passariamos o Bosphoro para o Mar Negro, fazendo escala em Varna, na Bulgaria, para ir desembarcar em Constantza, na Romania, para, vista a cidade, seguir por caminho de ferro á capital, Bukarest.

A linha ferrea ultimamente aberta, faculta descer directamente á linha de Plevna, na Romelia, indo á capital da Bulgaria, Sofia, onde tomaríamos a grande linha que sóbe a Servia, parando em Nisch, e onde fosse interessante, até Belgrado, a capital, na fronteira da Hungria, que se passava, entrando, por India, (Indjija) até Sunja, na Slavonia, e eis-nos a caminho da Bosnia que nos propunhamos descer passando á Herzegovina, até Cattaro, porto de onde esperavamos poder ir a Cettigne, a capital do tão pequeno e tão falado Montenegro.

Voltando ao mesmo ponto ahi se embarca nos vapores que seguem a costa da Dalmacia, com intenção de uma paragem em Spalato, para ir, por terra, a Zara e Knin, e de novo, pelo vapor costeiro, á ponta da Istria, Pola, onde esperavamos ter vapor para Veneza; no caso contrario subiríamos por caminho de ferro a Trieste, entrando na Italia por Monfalcone.

De ahi, o itinerario dirigia-nos por Verona, aos lagos e Milão, atravessando o Simplão á Suissa, só para passarmos á Alta Saboia, caminho de Lyão, de onde o regresso é facil de traçar, por qualquer fronteira, á peninsula.

E aqui teem os leitores o que estava projectado para os mezes de setembro e outubro e o que vimos já não poder realizar, pela razão que acima damos.

De tudo isso apenas teremos que contentar-nos, modestamente com um passeio nos lagos italianos e o mais que dahi se seguia no projecto.

E' bem pouco, mas temos que submeter-nos, guardando estudos e trabalhos preparatorios sobre os Balkans para outra occasião mais propicia.



NOVAS LINHAS JAPONEZAS

Entre os projectos que, na proxima sessão, o Parlamento nipponico terá que discutir, ha um de principal interesse ferroviario.

Trata-se do alargamento da linha do Tokaido, entre Tokio e Shimonoski, uma distancia de setecentas e quarenta milhas, perto de 1.200 kilometros.

Os trabalhos durarão, pelo menos, treze annos, e a despeza não poderá ser inferior a duzentos e trinta milhões de yens, ou 214.600 contos.

Os carris e a maior parte do material metallurgico serão fornecidos pelas fabricas imperiaes de Wakamatsu.

O Governo decidiu estimular a construcção de caminhos de ferro vicinaes no interior do paiz, tendo já sido autorizada a construcção de umas doze linhas, com a extensão total de cento e cincoenta e oito milhas.

Pensa o Governo num futuro proximo ter despendido a somma de cento e trinta e nove milhões de libras esterlinas com o desenvolvimento das linhas ferreas. Estes trabalhos devem abranjer uns trinta annos; mas a parte do projecto já autorizada deve estar terminada dentro de treze annos e importa a despeza de quarenta e oito milhões e noventa mil libras esterlinas.

Actualmente as linhas japonezas medem a extensão total de 7.015 milhas, das quaes 3.442 na ilha principal, Nippon, 557 na Kiú-Siú, 724 em Tokaido, 118 em Yonago, havendo ainda em todo o imperio 450 milhas em construcção.

Tem ainda o Japão 461 milhas de linhas ferreas na Corêa, 711 na Mandchuria, 271 na ilha Formosa, e 25 na ilha Sakalina.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas Bocageanas em Setubal

Vae grande animação na cidade de Setubal, onde começaram hontem as festas commemorativas do Centenario do nascimento de Bocage.

A cidade, toda ella engalanada, offerece um espectáculo alegre e sorridente. Grande numero de forasteiros passeia pelas ruas. O cortejo que se realisou hontem foi imponente.

Hoje e amanhã continuam as festas, havendo lindas illuminações e fogos de artifício.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste teem vendido enorme quantidade dos bilhetes a preços reduzidos e hoje ainda se espera maior concorrência.

Feira annual e romaria ao Senhor dos Milagres

Na pequena mas pittoresca povoação dos Milagres, proximo de Leiria, realisam-se de 17 a 19 deste mez a importante feira annual e grandes festas ao Senhor dos Milagres.

Além das festividades religiosas haverá um magnifico arraial, illuminações e fogo de artifício.

A estas festas costuma concorrer todos os annos grande numero de forasteiros de muitas leguas em redor que lhes imprimem sempre muita animação.

A feira é bastante importante e nella se fazem bons negocios.

Os caminhos de Ferro Portuguezes organisam, por este motivo, um serviço de bilhetes de ida e volta em 3.^a classe a preços reduzidos validos pelos comboios ordinarios para o apeadeiro de Regueira de Pontes que fica a pequena distancia de Milagres.

Os bilhetes são validos para ida de 16 a 19 e para a volta de 17 a 20 e os seus preços são os seguintes:

Leiria e Monte Real, 180; Vallado, 690; Monte Redondo, Guia e Marinha Grande, 290; Martingança e Lourical, 380; Telhada, 470; Lares e Amieira, 560; Figueira, Fontella, Santo Aleixo, Verride e Revelles, 650; Alfarellos e Marujal, 740; Soure e Anços, 15010 e Formozelha, 830.

Nos dias 16 a 20 os comboios 201 e 206 do horario em vigor terão paragem em Regueira de Pontes para embarque e desembarque de passageiros.

Feira de Ayres em Vianna do Alemtejo

Junto da ermida da Senhora de Ayres, realisa-se annualmente no 4.^o domingo de Setembro a mais importante feira do concelho de Vianna do Alemtejo.

A feira inaugura-se na sexta-feira anterior ao domingo e termina na segunda feira, sendo no primeiro dia consagrada quasi exclusivamente á venda de porcos e gado diverso.

Proximo de Vianna existem as thermas denominadas da *Ganhoteira*, que de anno para anno vão tendo maior concorrência de pessoas que ali vão procurar alivios aos seus padecimentos. Essa concorrência, hoje quasi limitada á gente do districto de Evora, poderá vir a ter grande aumento quando ali se estabelecer um bom hotel.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste vendem bilhetes especiaes a preços reduzidos para Vianna do Alemtejo e volta, validos para ida pelos comboios ordinarios de 21 a 24 e regresso até 26.

Os preços das principaes estações são:

Lisboa-T. do Paço, 35000 em 1.^a classe, 25400 em 2.^a e 15700 em 3.^a; Vendas Novas, 15400, 15100 e 800; Beja, 15200, 900 e 600; Setubal, 25700, 25100 e 15500; Evora, 15200, 900 e 600; Estremoz, 25700, 25100 e 15500;

Serpa, 15800, 15600 e 15000; Moura, 25600, 25000 e 15450 réis.

Feira em S. Bartholomeu de Messines

Effectua-se nos dias 19 a 21 deste mez na formosa villa de S. Bartholomeu de Messines a grande feira annual que é sempre muito concorrida.

S. Bartholomeu de Messines, uma das mais importantes villas do concelho de Silves, é muito pittoresca e o seu povo, dotado dum caracter sentimentalista, como de resto, toda a gente do Algarve, é essencialmente trabalhador e duma cordura pouco vulgar.

As lendas de moiras encantadas ainda por lá correm de bocca em bocca, mais ou menos poetisadas ao sabor de quem as narra.

Tudo por ali rescende amor e poesia. Ou não fosse berço do nosso grande lirico João de Deus.

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste effectuam, nos dias da feira um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das suas principaes estações a S. Bartholomeu, para ida nos dias 17 a 21 e volta até 24.

Os preços são eguaes aos do anno passado.

Senhora d'Ajuda em Espinho

A tradicional romaria á Senhora da Ajuda que annualmente se effectua em Espinho é não só a mais importante que se realisa no norte como em todo o paiz.

Milhares e milhares de creaturas em que predomina a classe piscatoria, a ella accorrem impulsionadas, umas pelo sentimento religioso e outras, a maioria talvez, em procura dum pretexto para umas horas de distracção e de divertimento.

E' deveras pittoresco e chega mesmo a ser surpreendente o aspecto do local da romaria. Toda aquella gente com os seus trajes domingueiros, se move, canta, alguns com as suas concertinas ou guitarras tocando melopeias repassadas de sentimento, produzindo no conjuncto um bulicio ensurdecador, exquisito, difficil de descrever.

A chegada dos comboios regorgitando de passageiros é tambem uma nota interessante, como não o é menos a debandada dos romeiros a invasão na estação de Espinho onde o pessoal se vê deveras embaraçado para fazer o serviço, tal é a multidão.

Os Caminhos de ferro Portuguezes fazem, como nos annos anteriores, bilhetes especiaes a preços reduzidos nos dias da romaria que terá logar em 23 a 25 do corrente, e um intenso serviço de comboios tramways no dia 25, entre Porto e Espinho.

Os bilhetes de ida e volta que são validos para os tramways ordinarios de 23 a 25 e para os comboios especiaes de 25, são dos preços seguintes:

De Porto-S. Bento, 540 em 2.^a classe e 280 em 3.^a classe; Campanhã até Coimbrões, 420 e 220; Magdalena e Valladares, 340 e 160; Francellos a Agueda, 220 e 100; Granja, 120 e 60; Ovar, 540 e 280; Carvalheira, 420 e 220; Cortegaça, 340 e 160; Esmoriz e Sisto, 220 e 100; Pedreira, 120 e 60.

Nos dias 23 a 25 não são validos para os comboios 3, 11 e 18 os bilhetes das Tarifas n.^o 3 e P. 10 de grande velocidade, vendidos de ou para Espinho.

Feira de S. Matheus em Soure

Começam no dia 19 as festas e a importante feira annual em Soure, a que nos referimos no nosso ultimo numero.

Lavra grande animação na villa com os preparativos das festas, esperando-se grande concorrência, graças aos bilhetes reduzidos do caminho de ferro.

Romaria ao Senhor Jesus da Piedade em Elvas

Realisa-se nos dias 20 a 25 deste mez a grande romaria ao Senhor da Piedade em Elvas, que todos os annos chama aquella cidade muitos forasteiros não só portuguezes como do paiz visinho.

Como de costume, os caminhos de ferro fazem serviço a preços reduzidos.

Os bilhetes de ida e volta a Elvas são validos para os comboios ordinarios, com excepção dos rapidos, e os seus preços das principaes estações são: Lisboa-Rocio, 4\$380 em 1.^a classe, 3\$400 em 2.^a classe e 2\$420 em 3.^a classe; Santarem, 3\$100, 2\$400 e 1\$710; Torres Novas, 2\$660, 2\$060 e 1\$460; Abrantes, 2\$130, 1\$650 e 1\$180; Portalegre, 810, 630 e 460; Castello Branco, 3\$620, 2\$810 e 2\$000; Porto-Campanhã, 7\$010, 4\$850 e 3\$460; Espinho, 6\$680, 4\$620 e 3\$290; Caldas da Rainha, 6\$640, 4\$600 e 3\$270; Figueira da Foz, 4\$420, 3\$400 e 2\$400; Badajoz, 540, 420 e 270 réis.

Feira e touradas em Salamanca e em Valladolid

No dia 21 tem lugar em Salamanca a ultima das corridas de touros annunciadas por occasião das festas e feira annual que começaram a 11 deste mez e por cujo motivo os Caminhos de ferro Portuguezes e da Beira Alta estabeleceram serviço a preços reduzidos conforme noticiámos no nosso ultimo numero.

A calcular pelo entusiasmo que houve nas touradas já effectuadas, a do dia 21, em que toma parte o afamado espada Vicente Pastor, deve ser brilhante.

Os bilhetes especiaes continuam á venda até o dia 23, com direito ao regresso até o dia 30, para dar tempo aos passageiros que queiram ir assistir ás corridas em Valladolid que leem lugar em seguida ás de Salamanca e que costumam ali atrair muitos dos aficionados portuguezes.

Feira Franca em Vizeu

lnaugura-se hoje, devendo prolongar-se até o dia 26 do a corrente, grande Feira Franca na cidade de Vizeu que deve ali chamar enorme concorrência.

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro estabeleceu um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, de todas as suas estações para a de Vizeu, validos para todos os comboios ordinarios e para os especiaes durante os dias da feira.

Os preços desses bilhetes são: de Santa Comba, 1\$390 em 1.^a classe, 1\$160 em 2.^a e 790 em 3.^a; Freixedo, 1\$240, 1\$040 e 710; Tonda, 1\$000, 810 e 570; Tondella, 810, 690 e 470; Cannas, 810, 690 e 390; Sabugosa, 640, 540 e 330; Parada, 570, 470 e 290; Farminhão, 490, 420 e 230; Torre d'Eita e Mosteirinho, 370, 320 e 230; Figueiró e Tondellinha, 280, 230 e 140.

Demora do comboio rapido n.º 54 em Pampilhosa

Segundo um aviso que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes ha pouco publicou, o comboio rapido n.º 54 que parte de Porto-Campanhã para Lisboa ás 5-10 da tarde deve tomar em Pampilhosa o material do comboio Sud-Express (n.º 22 da Companhia da Beira Alta) que tem wagon-restaurant, sempre que este ultimo comboio não traga atrazo que obrigue o n.º 54 a partir de Pampilhosa depois das 7-50 da tarde.

No caso em que o atrazo do comboio n.º 22 seja superior, o comboio n.º 54 só terá em Pampilhosa a paragem necessaria para os passageiros poderem jantar no bufete da estação.

Estação Central no Porto

Segundo aviso da Companhia dos Caminhos de ferro do Porto á Pova e Famalicão, a partir do proximo dia 1 de Outubro fica supprimido o serviço de expedição e recepção de mercadorias em pequena velocidade na estação

Central da rua Adriano Machado, no Porto, fazendo-se apenas a entrega das remessas que as estações daquella Companhia para ali tenham despachado até 30 do corrente.

Transporte de Adubos de Lisboa, Braço de Prata e Pova para as linhas do Sul e Sueste

Acaba de ser approvada pelo Governo e entra immediatamente em vigor uma tarifa especial combinada entre os Caminhos de Ferro Portuguezes e o Sul e Sueste para transporte em pequena velocidade de adubos chimicos procedentes das estações de Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar, Caes de Santos, Braço de Prata e Pova para quaesquer estações das linha de Sul e Sueste além de Vendas Novas.

Esta tarifa que é destinada a proteger a agricultura e a facilitar o transporte rapido de adubos é valida até 10 de Outubro do corrente anno.

Os preços nas linhas dos Caminhos de Ferro Portuguezes são de 740 e 800 réis por tonelada, conforme as procedencias, e no Sul e Sueste são á razão de 6 réis por tonelada e kilometro.

Da applicação desta tarifa resultam desde Lisboa-Caes dos Soldados (terra ou mar) os seguintes preços por vagão.

Para Beja, 18\$280 réis; para Evora, 16\$000 réis; para Carregueiro, 20\$500 réis e para Moura, 21\$760 réis.

Estes preços incluem as despesas accessorias excepto as de carga e descarga.

Resguardo de remessas de adubos nas linhas da Companhia Nacional

Segundo um Aviso publicado ultimamente pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, essa companhia fará de officio o resguardo das remessas de adubos chimicos agricolas expedidos por vagão completo ao abrigo da sua Tarifa especial n.º 6 de p. v., mediante o pagamento de 500 réis por vagão, comprehendendo o resguardo durante o trajecto a qualquer distancia e o estacionamento, sempre que o expedidor não faça declaração por escripto em contrario. Essa declaração deverá sempre seguir junta á escripturação da remessa.

Viagens commodas ao Bussaco

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

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

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

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

De Coimbra a viagem para o Bussaco é particularmente commoda tomando de manhã o comboio n.º 17 da Companhia Portuguesa e regressando pelo n.º 2:242 e fornecendo ainda este ultimo comboio um excellent regresso aos passageiros que tenham ido de manhã daquella cidade a Cantanhede, Arazede, etc.

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

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



IV

Argelis. — Lourdes e o fanatismo. — Uma procissão imponente. — Virgens ricas e Virgens pobres. — Tarbes. — Luchon. — Uma iniciativa grandiosa.

Como transição entre uma estação de altitude, como a de Caunterets, e as terras baixas que constituem a planície em que ha que viajar, na linha de Bayonna-Toulouse é muito útil a paragem em Argelis, uma villasinha a meia altura, de 430 metros, num valle delicioso, verdadeira concha de montanhas verdejante, fresca e pittoresca em extremo para qualquer lado que nos voltemos.

É uma estação de aguas assaz modesta, se bem que, pelo seu *golf* attraia annualmente um bom numero de estrangeiros.

Um pequeno parque, um minuscuro casino, dois hoteis bons, e muito boas estradas pelas quaes se dão passeios, de carro, sendo destes, o mais vulgar, a volta do valle, por St. Savin, a Pierrefite e regresso por Beaucens, onde se vae, a pé, ás ruínas do castello, do alto das quaes a vista é admiravel.

Feita esta paragem sigamos o regresso a Lourdes, onde a estancia, na segunda metade de agosto, se torna difficil, pela aglomeração de muitos milhares de pessoas que ali vão em romaria.

A chamada peregrinação nacional levou ali, este anno, mais de 130.000 pessoas; e a ella outras se seguiram vindas ainda de outros pontos da França e de varios da Belgica, da Moravia, da Suissa e até da Allemanha; de toda a parte onde o sentimento catholico pode ser entusiasmado, fanatizado pela propaganda assidua e tenaz do lazarista ou do jesuita, em almas ingenuas e boas, propensas a acreditar em milagres e a deixar-se suggestionar para os fazer produzir.

É pasmoso, é impressionante aquelle espectáculo de crença e fé duma multidão tão numerosa, levada aos ultimos extremos do fanatismo, hypnotizada pela palavra insistente dos padres que a dirigem, que não lhe deixam um momento de descanso entre a oração e a ladainha, o credo, a cantilena e a prece em altos brados.

É desta tensão espiritual resulta que varios doentes, declarados perdidos, encontram melhoras ou cura, no banho santo da piscina maravilhosa, de agua fria e, ao que nos dizem, de repellente aspecto, porque nella mergulham e se lavam os chaguentos de todas as classes, os sarnentos em todas as phases. Um horror!

Pelo que se vê, esses apregoados milagres não são feitos pela santa mãe do Creador, aquella que enche de paginas de amor de soffrimento a historia da christandade, mas pela pequenina imagem de pedra que se abriga naquella gruta, desde que a visionaria Bernardette declarou que a Virgem ali lhe apparecia e que o esculptor Fabisch, de Lyão, a trabalhou num bloco de marmore.

É, ao vermos aquella multidão que, em processional cortejo noturno, agita centos de milhares de luzes e solta clamores de prece convicta, diante da imagem milagrosa; e ao admirarmos a sumptuosidade daquella basilica cujas paredes já são poucas para o ouro as cobrir, nós não podemos deixar de recordar as pequenas figurinhas da mãe do Salvador, ahí abandonadas, quasi, pelas egrejas das aldeias; pobres imagens que apenas uma modesta gota de azeite alumia, porque não fazem espectaculosos milagres, ou porque não teem quem lhes faça pomposo reclame.

É somos levados a crer que até para conseguir a clemencia divina são precisos bons empenhos de pessoas ou imagens abastadas: — os pobres não servem.

Deixemos Lourdes para irmos visitar uma cidade, pequena mas aprazivel, que nos fica em caminho e não conheciamos.

Tarbes, a capital dos Altos Pyreneos, vê-se em algumas horas entre a chegada e a partida de dois comboios.

Para os que queiram demorar-se tem bons hoteis, como o *Moderne*, aberto ha um anno, e o *Terminus*, em frente da gare, modelo de aceio, de conforto e de boa cosinha.

Para de dia ha a ver uma fonte monumental, um bom jardim, o museo e, sobretudo, o grande parque hypico onde se faz a reprodução, o cruzamento e a criação de gado cavallar de todas as raças mais apuradas. A' noite funciona um salão de variedades e ha musica num café.

Dahi continuemos seguindo a linha de Toulouse, pelo lindo valle de Lannemezan, um dos mais bellos dos Pyreneos, que se estende á direita do comboio, até que, ajudado este por uma segunda locomotiva, emprehende a subida á planície superior.

Dahi, em Montrejeau, mudamos para o ramal que vae a Luchon, a afamada «Rainha dos Pyreneos».

Luchon, na sua posição e configuração é parecidissima com Caunterets; mas não só como cidade é muito mais importante, como são differentes os costumes e até a maneira de aproveitar as condições naturaes, tornando a povoação mais atraente.

O valle é mais vasto, e desafogado o seu fundo, formando nm jardim com bellos exemplares arboreos; a rua principal é animada por bons estabelecimentos; o Casino dentro de um pequeno parque é muito mais luxuoso do que o de Caunterets. A musica, que toca três vezes por dia, é muito melhor.

Da mesma forma a montanha da direita é preparada em laces para se subir; mas ha tambem um funicular que vae até uns 100 metros, e na estação superior um hotel-restaurant com seu terraço de onde se gosa uma bella vista.

É nessa montanha se prepara uma obra que transformará por completo a vida em Luchon e constituirá o verdadeiro throno em que a famosa «Rainha dos Pyreneos» receberá os seus subditos futuros.

Referimo-nos á construcção do caminho de ferro de Superbagnères, e ao grande hotel que vae ser construido no alto, a 1.100 metros de Luchon e á altitude absoluta de 1.800 metros, ou seja a de S. Moritz e de Davos Platz, na Engadine.

A companhia está formada por iniciadores dos mais competentes, entre os quaes se contam Mrs. Paul, engenheiro chefe da Exploração do Midi, e Lebouvier tambem engenheiro em chefe da mesma companhia: o projecto está feito e, como a subscrição de acções tem sido activa, já se começaram os trabalhos que se espera estarão concluidos dentro de dois annos.

Consta elle:

1.º — de um tremvia electrico, ligando a estação do Midi com a do ascensor, servindo, portanto, para o transporte de e para o centro da cidade.

O numero de visitantes de Luchon eleva-se por anno, isto é, nos quatro mezes de verão, a mais de 40.000. Se

calcularmos que se vão desenvolver ali os desportos de inverno, não é demais elevar este numero a 50.000, e sem mesmo contar que cada visitante se utilizará do trem-via mais que duas vezes, temos um transporte seguro de 100.000 passageiros que produzirá 15.000 francos, o minimo.

2.º — de um ascensor de cremalheira, movido por electricidade, subindo a montanha e servindo o actual hotel (que é adquirido pela companhia) e o novo. Pode-se bem imaginar que ninguém, indo a Luchon, deixará de ir, uma vez pelo menos, gosar o extraordinario espectáculo que esta subida offerece. E muitos até irão repetidas vezes. Mas o projecto financeiro da companhia baseia-se modestamente sobre um movimento annual de 60.000 passageiros.

A linha terá 5.500 metros em rampa media de 20 por cento.

3.º — do grande hotel, que damos em gravura, situado no plano superior, para 100 quartos, com todo o conforto moderno, tendo proximo campos de golf, polo e tennis. Pela montanha abaixo far-se-ha uma pista para desportos de inverno, tocando em varias estações da linha, de forma que se poderá descer em *ski* ou em *lugg* e retomar, onde se queira, o caminho de ferro, para a subida.

Hôtel de Superbagnères



Tambem o actual hotel e seu funicular ficarão funcionando e facilitarão outras excursões sobre o gelo, no inverno, além do attractivo de facil accesso que offerecem na epoca de verão.

Uma outra pista de 14 kilometros, como não existe igual, descera ao valle de Lis.

Finalmente, lá do alto, estabelecer-se-ha comunicação facil para ir visitar o circo de Crabioules, pouco conhecido hoje, porque o seu accesso é penoso, mas que é muito superior em belleza ao celebre de Gavarnie.

Como se vê, Luchon não fica estacionaria. Na sua qualidade de « Rainha dos Pyreneos » toma o seu papel a serio e vae pôr em maior evidencia, perante o mundo, a belleza dos « seus estados ».

E razão tem para isso. Os Pyreneos são um encanto de attractivos, nada inferiores aos da Suissa, antes com a vantagem do seu bello clima e das suas excellentes aguas.

Razão haveria, portanto, para que esta região fosse muito mais frequentada do que aquelle paiz. Se não o tem sido, se não o é já, deve-se isso a que estas bellas montanhas estão virgens de ascensores, de grandiosos hoteis no seu cume e de outras commodidades que chamam e convidam o turista.

Vaidosas com as suas aguas maravilhosas, as povoações não teem exercido a sua iniciativa de uma forma energica.

Honra, pois, á nova *Société des chemins de fer et Hôtels de montagne, aux Pyrénées*, que vae encarregar-se desta alta missão de que, estamos convencidos, resultará bom proveito para a região e... para os accionistas.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

O que rende a aviação

No anno corrente, para premios dos grandes concursos da Europa Occidental, o circuito europeu, o da Inglaterra-Escocia, o de Paris-Roma e o de Paris-Madrid, foram distribuidos mais de cento e oitenta contos: 84:600\$000 réis para o circuito europeu; 45:000\$000 para a Inglaterra-Escocia; 27:000\$000 para cada um dos outros dois.

Mais de metade do total destas importancias ganhou-o Beaumont que recebeu do circuito europeu 28:800\$000 réis, do Inglaterra-Escocia 45:000\$000, e 18:000\$000 do Paris-Roma.

Vedrine ganhou perto de 36:000\$000 réis, sendo dezoito pelo circuito Paris-Madrid, 10:800\$000 pelo circuito europeu, e 900\$000 pelo Paris-Madrid.

Garros e Vidart, que tomaram parte só em três destes *raids* ganharam, respectivamente, 27 e 18 contos.

Estas quantias, porém, não entram na sua totalidade para a algebeira dos aviadores.

Em geral existem entre elles e as casas constructoras de aparelhos voadores, contractos, em virtude dos quaes as sommas ganhas pelos aviadores são divididas em partes eguaes entre os dois contractantes.

O aviador tem que satisfazer as suas despesas pessoais; a casa constructora provê-o de aparelhos, motores e combustivel; além de isso organisa os concursos e envia machinistas.

Como se vê do que fica dito, os grandes campeões proporcionam bellos lucros ás casas constructoras; mas em compensação os aviadores com pouca sorte são-lhes um pesado encargo.

No circuito Inglaterra-Escocia, a casa Bleriot fez um « negocio da China », ao passo que a casa Morane teve uma *perdiz*. O inverso tinha succedido no circuito Paris-Madrid, em que a casa Morane auferiu bellos lucros e a Bleriot só teve despesas a lançar nos seus livros.

Portugal

O mez passado effectuou o aviador sul africano Weston, em Lourenço Marques, varios vôos com passageiros, no campo fronteiro ao valle do Infulene, á uma legoa da cidade. O aparelho empregado foi um biplano.

Espanha

Foram installados no aerodromo de Barcelona dois aparelhos de aviação para experiencias de aprendizagem. Um delles é um aeroplano Bleriot, typo canal da Mancha; o outro é um Demoiselle Santos Dumont, com motor Darracq.

Ambos estão á disposição do Ministerio da Guerra como annexos ao campo de manobras.

França

Gabriel Voisin em um hydroplano de seu invento fez experiencias sobre o Sena cujos resultados foram dos mais auspiciosos.

Findas as experiencias Voisin fez, com dois passageiros, um vôo, em linha recta, de Issi-les-Moulineaux a Billancourt.

— Vedrine, o celebre aviador que tantas victorias tem alcançado, caiu com o seu aeroplano em Boulogne-sur-Seine, ficando porém illeso. O aparelho ficou bastante damnificado.

Inglaterra

Morreu em Bristol o aviador Gerald Negroer que voava com um passageiro. Este sahi absolutamente illeso do desastre.

Estados Unidos

Em Chicago, o aviador americano Brindly elevou-se em biplano a 3.574 metros, vencendo por mais 200 metros o *record* mundial estabelecido ainda o mez passado pelo capitão Felix do exercito francez.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação do 1.º semestre de 1911

(Conclusão)

980 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau:

1.601—	1.604 a	1.609—	3.988—	4.101—	4.104—	4.520—
4.521—	6.490 a	6.499—	6.572—	7.814—	7.815—	8.552—
8.553—	10.013—	11.176 a	11.190—	13.272 a	13.276—	15.951 a
15.954—	21.946—	23.457 a	23.468—	25.017—	25.018—	25.014—
26.749—	26.750—	26.903—	26.998—	27.279 a	27.282—	28.376—
29.168—	29.467 a	29.470—	29.472—	29.563—	29.564—	30.934—
35.808—	35.809—	38.351—	38.821—	41.573 a	41.575—	42.152 a
42.156—	42.999—	44.819—	45.210—	45.211—	48.287—	48.985—
48.988—	50.827—	50.828—	52.057—	52.058—	52.285 a	52.289—
52.853 a	52.856—	59.732—	59.733—	61.205—	63.150—	64.662—
65.194—	65.615—	65.636—	65.637—	72.603 a	72.668—	72.688 a
72.736—	75.995—	75.996—	78.531—	80.323 a	80.330—	80.650 a
80.656—	80.668 a	80.670—	83.304 a	83.323—	84.320 a	84.322—
86.000—	86.501—	86.502—	88.560 a	88.569—	88.919—	88.920—
93.466—	95.780 a	95.783—	97.545 a	97.548—	97.568—	97.829 a
97.839—	98.481 a	98.485—	100.217—	100.218—	100.220—	102.038—
102.039—	103.381 a	103.384—	104.201 a	104.203—	104.587 a	104.600—
106.492 a	106.496—	109.315—	109.316—	109.838—	110.159 a	110.180—
110.195 a	110.197—	112.015—	112.016—	112.127 a	112.132—	112.142 a
112.145—	113.487 a	113.496—	113.579—	115.258 a	115.262—	115.784—
116.210—	116.215 a	116.219—	117.064 a	117.067—	119.905—	121.243—
121.244—	122.754—	123.907—	123.934—	124.870—	124.873 a	124.876—
124.878 a	124.881—	124.883 a	124.887—	124.890—	124.973—	124.974—
127.699 a	127.707—	127.958—	133.623 a	133.632—	135.462 a	135.464—
139.609—	139.995—	139.996—	144.232—	144.289 a	144.298—	149.501—
151.243—	151.480—	152.771—	152.772—	153.011—	153.998—	153.999—
154.730—	154.731—	157.363—	157.364—	160.025—	161.337 a	161.346—
161.354 a	161.356—	163.615 a	163.619—	164.144 a	164.150—	164.195—
164.196—	165.792—	167.798—	172.281 a	172.284—	172.834—	172.835—
173.577—	175.332 a	175.341—	176.375—	178.445—	180.032—	183.544—
183.546—	183.547—	184.112 a	184.120—	184.131 a	184.138—	184.143 a
184.159—	184.162—	184.165 a	184.168—	184.185 a	184.191—	184.200 a
184.206—	184.302 a	184.307—	184.376—	184.388 a	184.391—	184.395—
184.396—	184.400 a	184.414—	184.424 a	184.437—	185.573 a	185.578—
187.057—	187.751—	188.533 a	188.536—	188.559 a	188.562—	191.318—
197.142—	199.890—	201.900 a	201.903—	203.335—	203.336—	204.322 a
204.325—	206.040—	206.041—	210.724 a	210.727—	211.341 a	211.343—
213.587 a	213.590—	216.213—	216.214—	218.897—	218.998—	218.999—
220.202—	220.203—	221.993—	221.996—	221.999—	227.195 a	227.301—
227.474—	227.475—	228.384 a	228.386—	229.928 a	229.931—	238.926 a
238.929—	238.938 a	238.953—	239.223 a	239.240—	240.684—	240.786 a
240.793—	244.183 a	244.185—	246.463—	246.464—	246.477 a	246.480—
248.002 a	248.004—	248.765—	250.020—	255.592—	257.361 a	257.364—
259.500—	259.860 a	259.862—	260.550—	261.257—	262.986 a	262.989—
266.711—	267.363—	268.848 a	268.855—	269.284 a	269.286—	269.809 a
269.822—	270.512—	274.519 a	274.522—	274.743—	274.744—	277.072 a
277.079—	277.174—	278.798 a	278.804—	278.939 a	278.954—	281.573—
286.519—	290.854 a	290.856—	291.457—	291.458—	293.284—	293.836—
296.069—	296.887—	296.888—	299.344 a	299.353—	299.681—	304.374 a
304.377—	305.790—	308.403 a	308.405—	309.819—	309.820—	310.564—
310.678—	310.680—	312.968—	314.057—	314.058—	314.939 a	314.941—
316.001—	316.340—	316.311—	317.833—	317.835—	317.836—	318.014—
319.237—	319.239 a	319.242—	319.666 a	319.669—	320.975 a	320.984—
337.745—	340.458 a	340.467—	342.594—	343.844 a	343.848—	345.999—
352.000—	352.248—	352.251—	353.463—	353.464—	355.556—	356.662—
359.910 a	359.914—	360.878—	361.922—	362.488—	362.489—	364.704 a
364.708—	364.744—	364.745—	365.283—	369.403 a	369.417—	

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 11 e seguintes.

120 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau:

1.815 a	1.819—	3.071—	4.367—	4.368—	7.021—	7.022—
7.832 a	7.834—	7.857—	9.048—	9.061—	12.543—	12.544—
13.685—	13.686—	13.279—	13.280—	14.256—	14.257—	14.863—
14.864—	15.893—	15.894—	19.148—	20.651—	23.292—	23.293—
29.213—	34.506 a	34.511—	34.528 a	34.532—	34.573—	35.950—
40.186 a	40.189—	40.699—	40.700—	41.100 a	41.102—	45.487—

45.961— 45.962— 46.631— 46.632— 46.696 a 46.700— 46.711—
 47.411— 47.881 a 47.886— 49.280 a 49.301— 55.720— 58.129—
 58.383— 58.384— 59.155— 59.223— 59.224— 60.758 a 60.770—
 61.436— 64.499— 65.191— 65.194— 65.195—

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 11 e seguintes.

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

3 Titulos de 5 obrigações:

1.219 — 1.220 — 1.221

32 Titulos de 1 obrigação:

3.137 a 3.140— 3.228— 3.229— 3.524— 6.520— 6.730—
 6.757— 7.034— 7.689— 10.409— 11.134 a 11.140— 11.355—
 11.652 a 11.655— 12.592 a 12.595— 12.863— 12.864— 12.866—

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 11 e seguintes.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Foram sorteadas para amortisação as obrigações da série «Mirandella-Vizeu» com os n.ºs 1.956 a 1.960, 17.146 a 17.150, 19.581 a 19.585, 20.186 a 20.190, 24.661 a 24.665, 25.731 a 25.735 e 27.496 a 27.500.

Estas obrigações deixam de vencer juro, e a importância do capital nominal de cada uma (réis 90\$000) será paga a partir do 1.º do outubro na sede da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88; e no Porto, na agência da Companhia, casa bancaria dos srs. Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro n.º 138, e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu», relativo ao 1.º semestre de 1911 (coupon n.º 44) começará no dia 1.º de outubro e realizar-se-ha: em Lisboa na sede da Companhia, no Porto nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim na sede do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlim só se effectua até o dia 31 de dezembro do corrente anno.

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares. — Reunem em assembléa geral os accionistas desta companhia no proximo dia 27 para os fins determinados nos artigos 31.º, 42.º e 49.º dos Estatutos, na rua da Cordoaria Velha, 53, Porto.

Companhia Agricola Angolares. — Approvou as contas, que accusam em Africa, a receita de 32.965\$346 réis e a despesa de 59.025\$506, e em Lisboa a receita de réis 6.817\$194 e a despesa de 46.165\$987. Tendo alguns dos membros dos corpos gerentes apresentado a sua demissão, foi resolvido proceder a eleições em nova assembléa.

Junta do Credito Publico. — Realisou-se o sorteio de 136 titulos do emprestimo de 3 % de 1905 que tem de ser amortizados, sem premio, em 1 de Abril de 1912.

— Procedeu-se ao sorteio de 80 obrigações da divida interna de 4 % de 1890, e de 550 de 4 1/2 % de 1888 e 1889 que tem de ser amortizadas em 1 de outubro proximo.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. — Foi convocada para o dia 14 de outubro, ás 11 horas da manhã, na sede da Companhia, largo do Quintella, 11, Lisboa, a assembléa geral ordinaria desta Companhia, a fim de deliberar sobre assumptos de que trata o artigo 50.º dos estatutos.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1911.

Continua em ferias a Finança, e até fim do mez proximo a labuta productiva dos capitalistas e argentarios é substituida pelo goso dos confortos e prazeres da vida.

E' justo que todos tenham o seu S. Martinho... os que podem tel-o.

Dentre os que o não tem avultam as figuras que compõem o actual ministerio, a braços com a ardua tarefa de apresentarem ao Parlamento o orçamento geral equilibrado.

E para que elle se equilibre forçoso se torna, ao que consta, cortar em despesas que o governo provisório tinha creado.

Amarga villegiatura.

Foi já auctorizada a Companhia do Credito Predial a emitir 20.000 obrigações prediaes de 45\$000 réis, cujo pedido aqui noticiámos.

A grêve dos carregadores e catraeiros fez sentir os seus effectos desastrosos no nosso commercio externo.

Assim, nas duas semanas findas, nesta quinzena, o movimento ficou reduzido a 1.912 contos, sendo 1.125 de importação, 257 de exportação, 331 de reexportação colonial e 198 de reexportação estrangeira.

Se compararmos o movimento commercial da nossa praça desde o principio do anno até 9 do corrente com o de igual periodo do anno anterior encontramos uma differença para menos neste anno de 3.932 contos na importação geral, 980 na exportação e 679 na reexportação colonial.

Patrões e trabalhadores que se revejam neste espelho.

Curso de cambios, comparados

Na Bolsa, movimento limitadissimo. Quanto a papel interno do Estado, o que mais procura teve foi o representativo de obrigações com premio em sorteio. Do papel particular, insignificante procura e por isso fraco movimento.

Os cambios pequenissimas modificações soffreram, como se vê da tabella respectiva vendendo-se a libra a 4\$850 réis e comprando-se a 4\$780 réis.

O cambio Rio-Londres ficou a 16 $\frac{1}{4}$, ou 14\$769 réis fracos por libra.

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	50 $\frac{1}{16}$	49 $\frac{15}{16}$	50 $\frac{1}{8}$	50
" 90 d/v	50 $\frac{9}{16}$	—	50 $\frac{3}{8}$	—
Paris cheque	570	573	568	571
Berlim "	234	235	233 $\frac{1}{2}$	234 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque	396	398	395	397
Madrid cheque	870	880	870	880

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	SETEMBRO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,10	38,05	—	38	38	37,90	—	37,90	37,90	38	38,20	38,30	38,25	—
Divida Interna 3% coupon	38,05	38,05	38	38	38	38	—	38	38	38,05	38,30	38,50	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	20,400	—	—	—	20,350	20,350	20,350	—	—	—	20,350	—	—
" 4% 1888/9	—	—	—	53,600	53,500	—	—	—	—	53,600	—	—	53,400	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	48,300	—	—	48,500	—	—
" 3% 1905 c/premios	9,000	—	—	—	—	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	9,050	9,050	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	79,500	—	—	—	—	—	—	—	79,500	—	—	—	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª serie	64,300	64,200	64,200	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	64,100	64,000	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	63,200	63,200	—	—	63,200	63,200	63,200	63,200	63,200	63,200	—
" 3% 3.ª serie	66,200	66,200	—	66,200	66,300	—	66,200	66,300	66,300	—	66,300	66,200	66,300	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	155,500	—	155,000	—	155,000	—	154,800	—	154,000	154,500	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	120,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	53,000	—	—	—	—	—	—	—	93,000	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	95,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	63,500	63,000	63,000	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	58,000	—	—	—	—	—	—	58,500	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	57,500	—	—	57,600	—	57,600	—	—	57,500	—	57,600	58,000	58,000	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	86,200	86,200	—	—	—	85,500	—	85,500	—	—	—	86,000	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	49,800	49,800	—	—	49,600	—	49,500	—	49,400	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	15,900	15,800	—	—	—	—	—	—	—	—	15,800	15,800	15,800	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	69,500	—	69,500	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,500	—	—	—	—
" predias 6%	77,100	—	—	77,000	77,000	—	—	78,000	—	—	80,200	—	—	—
" 5%	—	74,000	—	—	—	—	—	—	—	74,000	—	—	—	—
" 4%	66,30	66,30	66,10	66,27	66,50	66,35	66,30	—	66,10	—	66,32	66,20	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	37,75	36,25	36,25	36,25	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	399,50	400,50	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	249	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	249	—	—	249	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	328	327	326	327	327	326	326	—	325	324	320	316	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	260	260	—	260	—	259	259	259	—	254	255	255	—	—
" Companhia da Beira Alta	294,50	293	—	294,50	294	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	162	162	162	—	162	162	—	162	162	162,25	162	—	—
Londres: 3% portuguez	66,75	66,75	66,50	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,25	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	89,06	—	—	—	—	89,06	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 Portuguezas..	Réde geral	2 Setembro	1.073	4.033.187.000	1.073	4.159.024.000	-125.837.000	3.758.794	3.876.070	-117.276
	Vendas Novas...	" "	70	64.230.000	70	71.472.000	- 7.242.000	917.571	1.021.028	-103.457
	Coimbra a Louzã.	" "	29	18.176.000	29	18.478.000	- 302.000	626.758	637.172	- 10.414
Sul e Sueste.....	20 Agosto	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	29 Julho	253	289.105.835	253	267.915.720	+ 21.190.115	1.142.710	1.058.955	+ 83.755	
Companhia Nacional	5 Agosto	185	95.865.706	185	93.392.337	+ 2.473.369	518.193	504.823	+ 13.370	
Guimarães	31 Junho	56	64.903.280	56	60.133.679	+ 4.749.601	1.158.987	1.074.172	+ 84.815	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	74.069.288	64	75.311.587	- 1.242.299	1.157.332	1.176.743	- 19.411	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	20 Agosto	3.681	81.795.591	3.681	80.172.722	+ 1.622.869	22.221	21.780	+ 441	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	71.434.190	3.664	70.408.446	+ 1.025.744	19.496	19.216	+ 280	
Andaluzes	31 "	1.083	15.425.937	1.083	15.517.805	- 91.868	14.243	14.328	- 85	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp	" "	777	6.067.299	777	5.858.557	+ 208.742	7.808	7.539	+ 269	
Zafra a Huelva	11 Março	180	700.429	180	609.537	+ 90.892	3.891	3.386	+ 505	

A MAIS ALTA LINHA FERREA DO MUNDO

O *record* até ha pouco tempo era mantido por uma linha da Bolivia, de Ollañe a Collahuasi, ramal da linha que parte de Antofagasta e vae a Bolivia, correndo à altura de 4.780 metros.

Hoje o *record* é batido pelo Peru, por um ramal da linha central daquelle paiz, que parte de Tiélo, a 4.780 metros de altitude e segue até Marocaha, que fica a 4.840 metros acima do nivel do mar.

Maior altura do que a maxima attingida pelos aeroplanos.



COMMERCIO PORTUGUEZ

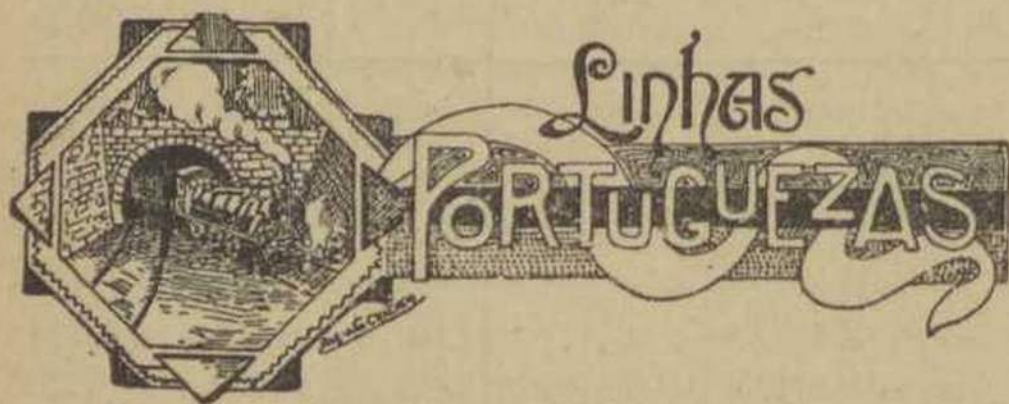
Importação e exportação, por classes, da pauta no anno de 1910 — Janeiro a Novembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	3.132.085	2.581.839
Materias primas para as artes e industrias	27.815.760	24.361.529
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	7.390.737	6.127.377
Substancias alimenticias.....	14.867.128	17.433.204
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	5.318.834	4.155.891
Manufacturas diversas.....	5.488.207	4.777.560
Taras.....	137.524	112.653
Total.....	64.150.275	59.530.055

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	3.282.360	3.904.296
Materias primas para as artes e industrias	6.870.081	6.275.215
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	2.874.547	1.937.290
Substancias alimenticias.....	17.480.243	14.298.885
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	121.125	139.779
Manufacturas diversas.....	2.272.443	1.924.449
Total.....	32.900.799	28.479.914



Caminhos de Ferro Portuguezes. — Nas officinas de Ovar trabalha-se com toda a actividade nos quatro vãos da ponte proximo de Soure.

Esta obra de arte da segunda via mede sessenta e quatro metros.

Em breve começarão a vigorar nas linhas desta companhia os bilhetes de França para as nossas colonias africanas.

Haverá bilhetes simples, de ida e volta, e para creanças.

Vae ser construido um ramal de Aveiro ao canal de S. Roque, para facilitar os transportes de sal e peixe para as diversas regiões do paiz, começando os trabalhos dentro em pouco tempo.

Sud-Express. — Trata-se de alterar a hora da partida deste comboio, de forma a atender as exigencias dos passageiros procedentes da America, e que desejem tomar em Lisboa o comboio para a Europa Central.

Em artigo especial tratamos deste assumpto no presente numero.

Entre Tejo e Mondego. — A comissão encarregada da revisão do plano da rede ferroviaria desta região continua activamente os seus trabalhos.

Pocinho a Cardigaes. — Ainda este mez deve ser aberto a exploração este troço da linha de Miranda do Douro, para o que já foi ordenada a respectiva comissão a sua vistoria.

Valle do Vouga. — Foi aberto a exploração o ramal de Aveiro a Agueda, desta companhia.

Sul e Sueste. — Vae ser aberta ao serviço publico a nova estação na area de Santo Amaro, lado do nascente.



França

A comissão de inquerito, para esse fim nomeada, deu já o seu parecer favoravel sobre o projecto da segunda linha do Havre-Paris. A nova linha Havre-Paris, ou linha do sudoeste, parte da estação do Havre, segue o itinerario actual até um ponto situado um pouco adeante de Harfleur, passa em La Cerlangue e em Tacarville, aproximando-se depois do Sena perto de Port-Jérôme. Segue depois por Petitville, Saint Maurice d'Etelan e atravessa o Sena, em viaducto, em Vacquerie.

Na margem esquerda, passa perto de Sainte Croix-sur-Aizier, em Boutot, Bourg Achard e Bourgheroulde, aproximando-se depois da linha de Serguigny seguindo para Oissel e Pont de l'Arche.

A comissão occupou-se tambem do pedido para o desdobramento da via actual entre Rouen e Paris.

Inglaterra

Seguindo o exemplo da Allemanha, os caminhos de ferro inglezes estão experimentando o petroleo para combustivel.

Tem-lhe sido reconhecidas as vantagens de rendimento superior ao carvão, aprovisionamento maior, e supressão do fumo, tão incommodo nos tunneis.

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 569)

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria.

Obrigações desta Companhia, de 1.º grau..	de 3 %	9.442	10.210 titulos Por memoria
	de 3 % «Beira Baixa»	44	
	de 4 %	56	
	de 4 1/2 %	668	

Especial.

Carteira — Titulos.

7.493 Accções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.....	Existencia em 31 de Dezembro de 1910
1.120 Titulos de Fundador da nossa Companhia	
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena..	
500 Accções do Banco Lusitano (uma cautela).	Por memoria
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego..	

Immoveis.

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.....	Por memoria
---	-------------

Reserva metálica.

Existencia em 31 de Dezembro de 1909.....	£ 58.400- 0- 2 ao par	262.800\$037
Accrescido em 1910, de.....	2.181-17- 8 " "	9.818\$475
Existencia em 31 de Dezembro de 1910.....	60.581-17-10 " "	272.618\$512

Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1910 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva extraordinaria.

Fundo de reserva especial

Este fundo de reserva está constituído como segue:

Deduções segundo alinea b) do artigo 61.º do Estatutos.....	51:531\$880	
Deduções segundo alinea c) do referido Artigo:		
Em 1899.....	8:440\$387	
Em 1900.....	29:990\$300	
Em 1901.....	42:474\$848	
Em 1902.....	62:341\$884	
Em 1903.....	56:752\$581	
	<u>200:000\$000</u>	251:531\$880

Productos de vendas:**Immoveis.**

Em Lisboa—nos exercicios anteriores... 12:051\$013

Titulos.

1.446 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal—nos Exercicios anteriores..... 13:075\$456 25:126\$469

Juros de 2.400 obrigações da Companhia do Mondego..... 16:537\$500

Juros do deposito em Londres, desde 21 de Outubro de 1902 até 31 de Dezembro de 1910: £ 7.549-0-4 ao cambio do par. 33.970\$577 75:634\$546

Somma — Réis..... 327:166\$426

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

£ 1.580- 0- 0 a 4\$500.....	7:110\$000
„ 655- 1-11 „ 4\$528,79688	2:966\$796
„ 608-18- 6 „ 4\$576,877..	2:786\$975
„ 268- 8-11 „ 4\$634,545..	1:249\$490
„ 52-13- 9 „ 4\$700,5....	247\$656
„ 1.290- 6-10 „ 4\$705,882..	6:072\$195
„ 1.090- 4- 3 „ 4\$711,656..	5:136\$704
„ 0- 9- 8 „ 4\$830.....	2\$347
„ 59- 0- 0 „ 4\$980.....	293\$820
„ 280-10-11 „ 5\$052,631..	1:417\$500
„ 1.120-14- 3 „ 5\$059,286..	5:670\$000
„ 465-14- 8 „ 5\$072,655..	2:362\$500
„ 1.777- 8- 0 „ 5\$330.....	9:473\$540
„ 2.000- 0- 0 „ 5\$370.....	10:740\$000
„ 4.235-12- 6 „ 5\$393,253..	22:843\$806
„ 2.000- 0- 0 „ 5\$400.....	10:800\$000
„ 10.000- 0- 0 „ 5\$510.....	55:100\$000
„ 500- 0- 0 „ 5\$575.....	2:787\$500
„ 9.250- 0- 0 „ 5\$585.....	51:661\$250
„ 1- 0- 0 „ 5\$595.....	5\$595
„ 8- 0- 0 „ 5\$600.....	44\$800
„ 794-13- 4 „ 5\$647,058..	4:465\$000
„ 1.749- 0- 0 „ 5\$690.....	9:951\$810
„ 7.000-10- 0 „ 5\$870.....	41:092\$935
„ 3.232- 0- 0 „ 6\$190.....	20:006\$080
„ 1.500- 0- 0 „ 6\$250.....	9:375\$000
„ 1.500- 0- 0 „ 6\$290.....	9:435\$000
„ 15-10- 0 „ 6\$294.....	97\$550

Somma „ 53 032-17- 6 que custaram. 293:195\$849
A mesma quantidade de Ls. ao cambio do par..... 238:647\$935

Diferença de cambio..... 54:547\$914

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1910:
Em ouro £ 60.581-17-10 ao cambio do par..... 272:618\$512

Prejuizos por diferenças de cambio

No anno de 1910 a differença cambial melhorou sensivelmente, como claramente indicam por comparação com o anno anterior os numeros abaixo indicados:

Em 1909.....	Réis 145:586\$470
Em 1910.....	„ 106:427\$103

Diferença para menos em 1910.... 39:159\$367

Resultados da Exploração em 1910

Os resultados da exploração foram como segue:
CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO—Saldo credor 3.805:773\$541

Transporte....

3.805:773\$541

Deduzindo:

Despezas complementares do Estabelecimento desde 1895, neste Exercício.....	251:000\$123
Retirado para liquidação de despesas de exercicios anteriores..	101:679\$034
Insufficiencia na exploração da linha de Coimbra a Louzã.....	15:623\$860
Insufficiencia na exploração da linha de Vendas Novas.....	24:206\$172
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes...	66:544\$833
Insufficiencia da Caixa de Reforma e Pensões, neste exercicio.....	15:413\$532
Divida incobrável da Camara Municipal de Santarem.....	273\$670
	<u>474:741\$224</u>

Restam — Réis..... 3.331:032\$317

Juntado:

Saldo da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1909, deduzida a provisão para pagamento ás obrigações de 2.º grau.	5:891\$463
Extorno das sommas liquidadas por «Ganhos e Perdas», relativas a material circulante demolido desde 1895 até 1909 inclusivé, material adquirido anteriormente ao Convenio.....	101:679\$034
	<u>107:570\$497</u>

Somma — Réis..... 3.438:602\$814

a applicar conforme o § 1.º do art. 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações de 1.º grau	1.506:738\$861
b) Amortisação das obrigações de 1.º grau.....	198:061\$623
c) Dedução até á concorrência de 200:000\$000 réis, em beneficio da Reserva Especial constituída pelo artigo 63.º (completa)	— 5 —
d) Amortisação das obrigações de 2.º grau.....	124:533\$698
e) Juro integral ás obrigações de 2.º grau e complementar ás obrigações de 3.º de 1.º grau da Beira Baixa.....	1.478:394\$750
	<u>3.307:728\$932</u>

Liquido — Réis..... 130:873\$882

g) 5.º s/ 130:873\$882 réis, para Reserva Ordinaria	6:543\$694
h) Excedente a applicar pela Assembléa Geral dos Accionistas, sob proposta do Conselho de Administração.....	124:330\$188

O Conselho de Administração propõe que o excesso, resultante da applicação do § 1.º do art.º 61.º dos Estatutos, e previsto na sua alinea h), passe integralmente a conta nova.

(Continua).

ARREMAÇÕES**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Fornecimento de papel**

No dia 18 do corrente mez pelas 2 horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de papel.

As condições estão patentes no Deposito de papel (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito de réis 30\$000 para ser admittido a licitar deve ser feito até á 1 hora precisa do dia do concurso, na Caixa da Companhia, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.

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 VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietário, 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 Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Rains. Journaux.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes.—Rua Mouzinho 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 16 DE SETEMBRO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.							
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				Mais os de Povoá e V.ª Franca.				Mais os de Villa Franca.				Mais os de Setil.				Mais os de Cascaes, excepto os a.				Mais os de Cascaes, excepto os a.				Mais os de Cascaes, excepto os a.			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré			
C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré				C. Sodré							