

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 518

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze

Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Julho de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — 2.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 12, pequena velocidade.

Companhia Real — Ampliação á tarifa especial n.º 7, g. v.

## SUMMARIO

	Paginas
Porto de Leixões, por Fernando de Souza	209
Cidade Moderna, por Mello de Mattos	211
Parte Official — Portaria e decreto de 26 de junho — Portarias de 3 de julho e 22 de junho — Decretos de 30 de junho e de 1 de julho	213
Tarifas de transporte	215
Combols de Recreio	215
Praia das Maças (ilustrado)	215
A proposito do Cincoentenário — LXIII	216
Valença a Monsão	217
Notas de viagem — Vernet-les-Bains — As thermas — O Grande Hotel de Portugal — Um cosinheiro... de lingua portugueza (ilustrado)	217
Automobilismo — Espanha — Alemanha	219
Higiene dos vagões	219
Aviação e aerostação	220
Commercio portuguez	220
Linhas Portuguezas — Portimão a Lagos — Officinas do Minho e Douro — Sul e Sueste — Valle de Vouga	220
Soccorro para o Ribatejo	220
Parte financeira	220
Carteira dos Accionistas	220
Boletim Commercial e Financeiro	221
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	221
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	221
Linhas estrangeiras — Espanha — Inglaterra — Brazil — Argentina	222
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração (Continuação)	222
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação)	223
Avios de serviço	223
Arrematações	223
Agenda do Viajante	224
Horario dos combols	224

## Porto de Leixões

Convergem n'este momento as atenções para o importantissimo assumpto das obras a fazer no porto de Leixões e suas ligações ferroviarias.

Julgamos pois, conveniente transcrever alguns trechos do relatorio de 1906 da Associação Commercial do Porto, que são bastante elucidativos, reservando para o proximo numero a apreciação dos alvitres por ella apresentados:

«Para adquirir toda a importancia que possa advir da posição geographica, das excellentes condições da sua bacia e da sua situação privilegiada, para vir a ser a testa maritima natural dos caminhos de ferro do Minho e Douro, deverá o porto de Leixões satisfazer a tres requesitos principaes: — offerecer commodo abrigo ás embarcações que, destinadas ao porto do Douro, o não possam demandar, por o motivo da frequente agitação na barra ou das cheias do rio; prestar-se a porto de escala ou de velocidade, para despacho dos paquetes de qualquer lotação; e, finalmente, adaptar-se a porto commercial subsidiario do porto interior do Douro.

Como porto de abrigo, a bacia de Leixões tem já prestado valiosissimos serviços á navegação e ao commercio do Porto, devendo notar-se que mais apreciaveis se tornaram esses beneficios, depois de se ter dado ao ancoradouro a ampliação que se puder obter com a limpeza do fundo da bacia e quebramento dos rochedos submarinos, que lhe reduzem o quadro, melhoramentos que já estão

em via de realisação, visto ter-se ordenado superiormente á Direcção dos Serviços Fluviaes e Maritimos que organise com urgencia o respectivo projecto e orçamento.

Considerado como porto de escala para os grandes transatlanticos, que não só embarcam ou desembarcam malas e passageiros, como avultadas quantidades de carga, e cuja estadia nos portos, por motivos obvios, tem de reduzir-se ao minimo, póde o porto de Leixões vir a collocar-se nas melhores condições de competir com os portos rivaes do Atlantico.

O elevadissimo custeio dos modernos transatlanticos, aos quaes a viva concorrência das grandes linhas de navegação deu nos ultimos tempos proporções admiraveis de conforto e grandesa, tem dado logar á criação de portos especialmente apetrechados para o mais rapido expediente em escala e que receberam por essa razão a denominação de portos de velocidade. Estão n'estas condições os novos portos de Cuxhaven na foz do Elba, o de Bremerhaven na foz do Vistula, e outros recentemente construidos ou em via de construcção nas proximidades de alguns dos mais importantes portos da Europa, que não satisfazem já ás exigencias impostas pelo moderno material maritimo.

O porto de Leixões, de rapido e facil accesso em quaesquer condições de tempo e de marés, depois de dotado da indispensavel extensão de caes acostaveis, de embarcadouros apropriados,apparelhos de carga e descarga, e de convenientemente ligado com a rede ferroviaria da peninsula, deve chamar a si um movimento de escala muito importante, podendo vir a ser o porto preferido por uma grande parte dos passageiros, que do norte de Espanha se destinarem aos portos da America ou que o demandem em viagem de regresso ao seu paiz.

E' evidente que, por mais perfeito que seja o plano de adaptação de Leixões a um porto d'esta natureza, deverá considerar-se incompleto se, independentemente das suas ligações com o Porto, não incluir uma linha directa com a rede de viação accelerada da peninsula; essa linha está naturalmente indicada pelas condições orographicas dos terrenos confinantes, e é a que seguindo pelo valle de Leça vá encontrar em Ermezinde com a linha do Douro.

A par da possibilidade de se accommodar o porto de Leixões a um porto de escala de primeira ordem encontram-se ali ainda os requesitos naturaes para se crear um bom porto commercial, exclusivamente destinado a operações de carga e descarga de mercadorias, sem affectar a area util do actual porto de abrigo, nem tampouco sacrificar a praia interior indispensavel á expansão da vaga e á arrumação do grande numero de lanchas de pesca que o frequentam.

Esta dependencia do porto de Leixões deverá estabelecer-se no estuario do rio Leça, a montante da antiga ponte de pedra que liga as povoações de Leça e Mattosinhos, podendo ali construir-se uma grande doca de fluctuação que, communicando com a bacia de Leixões por meio de um canal e d'uma eclusa a entestar n'um pequeno ante-porto de marés, seja servida por extensos caes e largos terraplenos em condições de supprir as deficiencias



do porto do Douro e de comportar o tráfego de todas as mercadorias em transito, cujo transporte, devendo fazer-se o mais economicamente possível, exige, para ligação do porto com a rede ferro-viaria, a adopção da directriz mais curta, que é incontestavelmente a linha de Ermezinde, em prolongamento da linha do Minho e Douro.

Com a construção d'esta linha, cuja extensão e condições de tracção são as mais favoráveis de todas as que se apresentam como resolvendo melhor o problema, ficarão assegurados do modo mais pratico e racional os interesses da agricultura e da industria mineira e fabril de todo o norte do paiz, bem como os do transito internacional.

E' evidente que, nas condições em que actualmente se encontra o porto de Leixões, não se sabendo ainda positivamente como nem quando se executarão as obras destinadas ao seu melhor aproveitamento, a linha de ligação directa com a rede dos caminhos de ferro peninsulares, que deverá tornar Leixões uma das mais importantes testas maritimas das grandes linhas de penetração, se poderá dispensar por inutil. De que serviria, em verdade, uma linha que pudesse trazer a Leixões os milhões de toneladas de minerio de Moncorvo e outros generos baratos, quer do interior, quer do exterior, se as baldeações motivadas pela falta de caes acostaveis e outros accessorios indispensaveis tenderiam a onerar a mercadoria d'um modo verdadeiramente prohibitivo?

A construção d'esta linha poderá, pois, ser adiada, devendo, tanto sob o ponto de vista da fixação do traçado, como da oportunidade da sua construção, subordinar-se ao plano e execução de todos os melhoramentos de que é susceptivel o porto de Leixões.

Já outro tanto se não dá com a ligação de Leixões com a cidade do Porto, que se torna de necessidade e utilidade immediatas para o desenvolvimento commercial d'esta cidade. De facto, o porto de Leixões, que, em primeiro lugar, tem de ser considerado como um dos mais importantes factores de engrandecimento do Porto, embora destituído dos melhoramentos necessarios ao seu melhor aproveitamento, presta já valiosos serviços ao commercio d'esta praça.

A vinda a Leixões dos paquetes das principaes linhas de navegação para a America e Africa do Sul, dando lugar, além do importante tráfego de mercadorias, a um consideravel movimento de passageiros e *touristes*, cuja passagem e estacionamento na cidade do Porto representa já uma receita apreciavel; as facilidades que os navios destinados ao rio Douro encontram em se abrigarem na bacia de Leixões quando a barra lhes impede a entrada, evitando prejuizos de cujas consequencias sómente se aproveitariam os portos vizinhos; e, finalmente, o importante movimento de mercadorias entre o Porto e Leixões, quer por terra, quer pela via maritima, computado n'uma média annual já superior a 70:000 toneladas, são indícios seguros da acção que deverá exercer o futuro porto commercial de Leixões na vida economica do Porto, e motivos mais que sufficientes para se cuidar sem hesitações em estreitar e facilitar as relações entre esta cidade e aquelle porto, por meio de um caminho de ferro de ampla capacidade de tráfego.

Sob o ponto de vista tecnico e economico, a directriz que para esse effeito se impõe é a que, partindo de Leixões, se dirija sobre o Ouro e d'ali siga até Miragaya, onde se offerece espaço sufficiente para uma estação terminus desafogada, até ligar com o ramal da Alfandega.

E' este o traçado mais directo e que se apresenta em melhores condições de tracção, servindo simultaneamente o futuro entreposto do Ouro, cuja importancia é escusado encarecer, attendendo a que serão ali estabelecidos os primeiros caes acostaveis do Douro para navios de alto bordo, e conquistado ao rio um espaçoso terreno, comportando amplos armazens para deposito de mercadorias,

melhoramentos de que muito carece o porto do Douro, em que as operações de carga e descarga estão ainda sujeitas aos inconvenientes e prejuizos de baldeações por meio de barcasas.

A escolha do traçado que melhor satisfaça as justas aspirações d'esta cidade tem sido objecto de controversia, querendo uns que a ligação de Leixões com o Porto se faça por meio d'um caminho de ferro de cintura em direcção a Campanhã, sustentando outros que esse caminho de ferro é prejudicial aos interesses d'esta cidade. Em favor da linha de cintura allegam-se razões de economia na construção e pretende-se ainda que ella resolve simultaneamente o problema das ligações a effectuar com o Porto e a rede geral dos caminhos de ferro, prestando-se, além d'isso, a promover a expansão da cidade pelos seus arrabaldes. Estas razões, que, em principio, parecem attendiveis, cahem por terra se se compararem com as vantagens que offerecem, tanto a linha marginal, como a de Ermezinde.

E' innegavel que o local da cidade ao qual deve de preferencia convergir o movimento de mercadorias de Leixões, é a zona ribeirinha, na qual está situada a Alfandega, centro de todo o commercio maritimo que ali tem os seus depositos, escriptorios e mais dependencias. E, pois, n'esse local que, sob pena de uma ruinosa desvalorização da propriedade e de um grave deslocamento da actividade commercial, que no mesmo se exerce desde tempos muito remotos, se deve estabelecer o terminus da linha de Leixões, convindo, por motivos obvios, quer de tráfego de mercadorias, quer de transito da rua Nova da Alfandega, que a estação da nova linha fique installada no velho bairro de Miragaya, que para esse effeito deverá ser arrasado, com manifesta vantagem para a saude publica e embelezamento da cidade. Tem de ser ali inquestionavelmente o ponto de partida ou de chegada da maior parte das mercadorias que venham a transitar por Leixões, convindo, além d'isso, têr-se em vista que a linha de cintura, que comprehende grande numero de passagens de nível, se apresenta com uma extensão excedente a 22 kilometros, incluindo o percurso de Contumil à Alfandega, e com uma serie de rampas indispensaveis para vencer a altitude de 145 metros sobre a divisoria das vertentes do Leça e rio Tinto, ao passo que a linha marginal não chega a attingir a extensão de 10 kilometros e não carece de subir a mais de 35 metros de altitude.

Estas differenças de extensão e de condições de tracção em desfavor da linha de cintura representam encargos que recahem directamente sobre as mercadorias e que collocam esta linha, sob o ponto de vista da exploração, em manifesta inferioridade em relação á linha marginal. Reconhecendo essa inferioridade, allegam os seus defensores que as tarifas a applicar ao transporte das mercadorias que tenham de transitar entre Leixões e a estação do ramal da Alfandega poderiam estabelecer-se por forma a não exceder as que teriam de incidir sobre os transportes pela linha marginal. Este expediente, que, enquanto prevalecesse, evitaria prejuizos ás mercadorias, destroe pela base o principal argumento da preferencia que se pretende dar á linha de cintura e que se baseia no menor custo da sua construção comparado com o da linha marginal. Ora, a economia resultante da adopção da linha de cintura, orçada em 608 contos, contra 683 da linha marginal, é apenas apparente, visto que as despesas de exploração d'aquella linha serão, em consequencia da sua quasi tripla extensão e precarias condições de tracção, por tal forma aggravadas, que ella se tornará mais dispendiosa do que a linha directa marginal.

São de somenos importancia os outros argumentos apresentados em favor da linha de cintura, em confronto com a marginal, e desnecessario se torna, portanto, contestal-os. Não deve, contudo, esquecer-se que, sob o ponto de vista da defesa militar do Porto, parece não haver du-



vida de que um caminho de ferro em torno de toda a cidade deverá offerecer muito mais garantias de segurança do que outro que a circunde só parcialmente. Por isso, o circuito formado pela linha marginal do Porto a Leixões, Leixões a Ermezinde (guarnecendo o fôssô natural do Leixão) e Ermezinde a Campanhã e Alfandega terá incontestáveis vantagens sobre a linha de cintura, que deixa uma solução de continuidade de perto de 10 kilometros, na qual se encontram pontos estrategicos importantes, como são as baterias da Foz.

As conclusões a tirar do confronto das diversas linhas, por meio das quaes se pretende ligar Leixões com o Porto e com a rede geral de caminhos de ferro, são, pelas razões expostas, tão favoráveis á adopção da linha de Ermezinde, em prolongamento dos caminhos de ferro do Minho e Douro em direcção á sua testa marítima natural, e á linha marginal pelo Ouro, unica solução em condições de salvaguardar os actuaes interesses commerciaes d'esta cidade, que devem desaparecer por completo quaesquer hesitações provenientes do desconhecimento de dados technicos ou dos effeitos desastrosos que possa vir a causar uma linha ferrea que se apresenta como solução intermedia, mas que, de facto, em vez de concorrer para o estreitamento das relações commerciaes entre o Porto e Leixões as contraria por fórma equivalente á remoção do porto de Leixões para as alturas de Villa do Conde, que fica approximadamente á mesma distancia d'esta cidade que, segundo o traçado da linha de cintura, medeia entre a Alfandega e Leixões.

Tal é nas suas linhas geraes a orientação seguida, ha annos, por esta corporação relativamente aos portos do Douro e Leixões e suas ligações ferroviarias, posto que tenha entendido não dever exteriorisar o seu modo de ver quanto á linha de Ermezinde até ser approved o projecto do ramal da Alfandega a Leixões.

Agora, porém, que após innumeras difficuldades e de longas o respectivo projecto foi approved finalmente pelas instancias superiores, não deve protelar-se por mais tempo a solução de um ponto tão importante no conjunto de melhoramentos materiaes, de que depende em absoluto o futuro desenvolvimento do Porto.

São conhecidas as phases porque passou o projecto do ramal Alfandega-Leixões desde que, pela lei de agosto de 1899, se preceituou que a sua construcção a cargo da Companhia das Docas do Porto, até que em 1903, a instancias d'esta corporação, se determinou, por portaria de 15 de abril d'esse anno, que se procedesse sem perda de tempo á elaboração dos estudos e orçamento do projecto definitivo do referido caminho de ferro. Desnecessario se lembra que, para evitar a continuação de uma situação que durava havia 14 annos, desde 1889 até 1903, sem que se pensasse em dar cumprimento á lei que mandou executar uma obra que tanto interessava á praça do Porto, a Associação Commercial se offereceu para assumir aquelle encargo, no caso da Companhia das Docas o não poder fazer; offerecimento que foi acceito pelo governo, ficando consignada a necessaria auctorisação na lei de 1 de julho de 1903. Os estudos determinados por aquella portaria começaram desde logo; mas por motivos varios, que é inutil referir, foram-se successivamente levantando tantos attrictos de character tecnico, que se tornou necessaria nova portaria, em 16 de junho de 1905, mandando proceder com urgencia ao estudo de uma variante do projecto já elaborado, a qual, servindo o projectado entreposto do Ouro, seguisse nas melhores condições de construcção e exploração da Alfandega a Leixões. Novas complicações, porém, surgiram, e foi precisa a intervenção pessoal do sr. Conselheiro José Luciano de Castro, então Presidente do Conselho de Ministros, para que viesse ao Porto um dos engenheiros mais illustrados e justamente considerados do nosso paiz, o sr. Adolpho Loureiro, estudar no proprio terreno a melhor solução para as difficuldades que

se levantavam. A missão d'este illustre funcionario, que n'ella foi coadjuvado pelos engenheiros srs. Byrne, do Minho e Douro, e Machado, das Obras da Barra, foi coroada do melhor exito, como se verificou pela approvação do projecto pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

Removidas todas as difficuldades de character tecnico, unicas que se levantaram para a realisação de uma obra tantas vezes reclamada pelas collectividades e pela imprensa portuenses, pois que justo é confessar que da parte dos differentes ministros que se teem succedido na gerencia das obras publicas houve sempre a melhor vontade de satisfazer as reclamações d'esta corporação a tal respeito, falta apenas que a Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares, á qual, segundo communicação feita em 10 de setembro ultimo a esta corporação por sua ex.<sup>a</sup> o Ministro das Obras Publicas, já foi enviado aquelle projecto, responda se está ou não disposta a executar-o, a fim de, em caso negativo, ser esse encargo commettido á Associação Commercial, na fórma prescripta na lei. E' uma simples questão de expediente administrativo, e nenhuma razão ha para recear agora qualquer nova complicação, tanto mais que as Camaras Municipaes do Porto e Gaya se congratularam opportunamente pela approvação do projecto e pediram a sua immediata execução.

E' de crêr que o governo actual (1906) não deseje mostrar menos boa vontade pelos melhoramentos materiaes do Porto do que o gabinete que deixou o poder em março ultimo, o qual tinha tomado o compromisso formal de dispendir em obras que se relacionassem com este caminho de ferro, comprehendendo a destruição do bairro de Miragaya e a regularisação da margem direita do rio Douro, a differença entre o custo da linha pelo projecto agora approved, e que importa segundo o respectivo orçamento em 683 contos, e a quantia de 942 contos, que o governo está auctorizado a dispendir pela lei de 1889. Essa differença, que se eleva a 259 contos, é, segundo um orçamento feito em tempo, sufficiente para occorrer á expropriação do bairro de Miragaya, e a venda dos terrenos conquistados ao rio pelo terrapleno do Ouro deve produzir os recursos necessarios para, juntamente com os que já possui a Junta das Obras da Barra, fazer face aos encargos da regularisação da margem direita do rio Douro, obra que já foi approveda superiormente e está orçada em 983 contos».



## A CIDADE MODERNA

Quando em 1904 se reuniu em Paris o primeiro Congresso internacional de Saneamento e Salubridade da Habitação, tinha proposto a si proprio os seguintes problemas: *«Estudar as condições hygienicas segundo as quaes se constroem e installam os locais destinados á habitação; procurar os melhoramentos susceptiveis de se introduzirem na construcção, arranjo e conservação de estes locais e determinar os meios praticos de alcançar a applicação dos principios de hygiene pelas municipalidades, proprietarios, engenheiros, architectos e empreiteiros bem como pelos proprios occupantes dos locais.»*

Dos estudos e das conclusões votadas resultou o facto de se tratar logo no anno seguinte, no Congresso internacional da Tuberculose, com desusada amplitude, o problema da habitação nas suas relações com a tuberculose.

Chamados os engenheiros e os architectos a colaborar com os medicos especialistas no Congresso internacional da Tuberculose, de aquella reunião se deduziu, com sanção unanime, a importancia primordial da habitação sobre a etiologia de aquella doença e a necessidade de garantir a toda a gente casas salubres, onde a luz e o ar penetrassem amplamente.

Por muito generico que seja este enunciado do problema da hygiene urbana, representa no emtanto a base de



estudos novos que largamente se discutiram no segundo Congresso de Saneamento e Salubridade da Habitação, onde Portugal brilhou pela sua ausência, embora as gazetas da época noticiassem o convite official recebido. Um dos problemas discutidos foi o da máxima insolação das fachadas.

Claramente este problema exige a intervenção da astronomia e de facto, um astrónomo, o sr. Pidoux, se associou com um architecto para apresentarem uma memoria relativa ao caso.

Não é agora o ensejo para resumidamente sequer dar noticia de esta memoria, que valeu uma interessante comunicação do sr. Wuarin, professor da Universidade de Genebra, relativa á planta da cidade de Washington.

Tambem a rua moderna deu ensejo a uma comunicação muito interessante do sr. Agostinho Rey, architecto da Fundação Rothschild, onde trata extensamente da iluminação dos aposentos per meio da luz natural, propondo os methodos de alargamento das ruas.

Tambem appareceu n'aquelle congresso uma memoria defendendo a expropriação por camadas horisontaes, de modo que se conseguisse que a altura das casas fosse função da largura das ruas, com a condição de que ficassem as fachadas completamente iluminadas.

N'um trabalho recentemente publicado na *Science au XX.<sup>e</sup> siècle*, o sr. Paul Juillerat, chefe da repartição administrativa dos serviços de hygiene da cidade de Paris e organisador do cadastro sanitario de aquella capital, allude ás condições da cidade moderna e as considerações que faz são de molde a detêr a attenção dos que se occupam do desenvolvimento das grandes aglomerações urbanas, cuja população orça não poucas vezes pela de algumas nações.

Vamos portanto dar uma noticia de este trabalho que principia por descrever a traço largo a cidade actual.

Verifica primeiramente a influencia benefica da artillaria na hygienização das cidades, dada a capacidade com que destróe as muralhas, que já nada defendem e que por isso em toda a parte desaparecem, permitindo a ampliação dos povoados.

Seguidamente refere-se ao problema do abastecimento de agua pura para as grandes aglomerações urbanas e á necessidade do rapido afastamento dos despojos da vida organica.

« Hoje a cidade moderna, escreve, está completamente ferramentada para se livrar do que os inglezes chamam os *prejudicantes* e para satisfazer as mais imperiosas necessidades dos seus habitantes.

« Por debaixo de todas as vias publicas se estende a rede de esgotos, que recebe directamente as aguas servidas e as da chuva, conduzindo-as para amplos tanques, onde se depuram, para em seguida serem deitadas, sem perigo, para os rios.

« Canalisções ramificadissimas distribuem até aos andares mais elevados e até aos sitios mais afastados das casas a agua pura e abundante, que muitas vezes percorre enormes distancias em aqueductos construidos com grande dispendio. O gaz, a electricidade, o ar comprimido circulam por debaixo das ruas em canalisações especiaes, para irem distribuir por toda a parte a luz e a força motriz.

« A par de estas multiplices canalizações, gigantescos tunneis dão passagem a immensos comboios, que transportam milhares de viajantes para todos os pontos da cidade.

« Em amplos interpostos, e mercados se recebem os generos e materiaes necessarios na vida de uma grande cidade.

« Innumeras escolas e museus esplendidos mantem a vida intellectual e moral dos habitantes. Hospitales que são palacios, construidos e installados em harmonia com as mais rigorosas indicações da sciencia dão asylo e conforto aos enfermos que na propria casa não poderiam têr os cuidados de que necessita o estado de elles.

« Tudo parece perfeito na disposição e arranjo da cidade moderna e no emtanto ha uma sombra temerosa neste quadro seductor. »

Não aponta pelo seu nome, logo de principio, o sr. Juillerat a sombra temerosa do quadro e espera que os leitores a encontrem.

Não procederei do mesmo modo e desde já vou dizer que é a grande ceifeira de vidas na flôr da idade, quando tudo ha a esperar dos que morrem, quando ainda não se teem olhos senão para o futuro, quando as recordações vividas não pesam no pensamento, quando o desalento não tem vindo quebrar a esperança, em summa que é a tuberculose a sombra temerosa do quadro da cidade actual.

Ha na vida urbana da actualidade tamanho afastamento das condições naturaes do viver animal que não admira que os organismos já nasçam depauperados.

De facto, a vida industrial e commercial desenvolve-se intensamente. Hoje é preciso chegar depressa, antes dos outros, lutar desesperadamente e o «nutre exaspera velador cuidado», a que se refere Bocage, ao falar do rico, é o apanagio de todos os que vivem nas cidades.

Por isso, as ruas teem que alargar-se para darem vazão á onda de cada vez mais crescente e complicada da circulação publica. As carruagens, os automoveis, os carros electricos, as galeras, as zórras, as carroças, n'uma palavra todos os processos de transporte de mercadorias e de pessoas se accumulam em certas passagens e em breve se reconhece a necessidade do alargamento das ruas.

Mas nos pontos a que mais afflue a circulação é precisamente onde mais caras são as rendas dos predios e por isso onde elles teem maior valor. Formulam-se então projectos de obras, onde a parte financeira é sempre a que predomina e onde raro é o valor tecnico do delineamento.

Os especuladores apoderam-se do negocio, os terrenos para edificar que sobram da demolição effectuada attingem preços exorbitantes e não ha remedio senão multiplicar-se-lhes a superficie para que deem condigno rendimento.

Assim é que se erigem essas casas-torres de 30, 40 e mais metros de altura e que se chega a concluir que para ellas deve haver uma fórmula architectonica differente da que serviu até agora ás necessidades artisticas da humanidade. Fala-se a serio em *architectura vertical*.

Depois succede que os grandes espaços não edificadoss os jardins, os pateos, as explanadas, vão-se atenuando no meio das cidades e substituindo-se por correntezas de casas e arruamentos, deixando nas trazeiras immundos saguões, sem ventilação, sem luz e cujo ar conspurcado deixa de sêr um regenerador do sangue para se transformar num vehiculo de agentes morbidos.

Se, para Lisboa, compararmos uma planta dos tempos pombalinos com a de analogo bairro na actualidade, vemos que alguns jardins particulares se transformaram em quarteirões de casas, que ás alturas prescriptas pelo traçado á regua e esquadro de Mardel e de Manuel de Maia se substituíram umas mansardas, que de prompto se mudaram em andares, para sobre elles se assentarem novas mansardas. E comtudo o traçado da baixa devido aos dois grandes engenheiros do seculo XVIII já prevê a falta de espaço, já admite o saguão, já esquece o pateo interior, que nos ficou talvez, como reminiscencia, do dominio arabe.

Accresce ainda á altura dos predios o barulho e a poeira devidos á passagem de milhares de vehiculos, a conspurcação das ruas pela lama e pelos residuos da vida animal, o que tudo concorre para que o mais robusto organismo comece a perder a sua força de reacção, com a hyperexcitação do systema nervoso e, assim como uma machina que trabalha em tensão demasiada, assim o cerebro deixa de encontrar aquelle descanso que lhe dá o



somno irmão da morte, como se diz no rei Lear. Vem de ahí essa doença da moda que se chama a neurasthenia e que talvez seja tão velha como a humanidade que luta.

Não seria de facto um neurasthenico o guerreiro da idade média que, em plena gloria das batalhas, festejado nos torneios, ouvido com agrado nos serões do paço, se recolhia ao silencio do claustro e sepultava todas as suas ambições de luta, de amor, de gloria e de poder dentro do burel de frade mendicante?

Mas se n'outras epocas a crença ainda permittia este abandono do proprio sêr, hoje continua-se na batalha, vive-se de cada vez mais artificialmente, geram-se descendentes que não podem ser ponderadamente constituídos e termina-se na loucura ou na tuberculose.

E tão aterradora é a ceifa de existencias que faz este flagello que do seu cadastro sanitario deduz o sr. Juillerat que «a tuberculose é mais frequente nos andares inferiores do que nos andares superiores das casas.

«Em 80:000 habitações, cêrca de 5:000 registam por si sós, de maneira continuada, 36 a 38 por cento do numero total dos tuberculosos.

«O inquerito que proseguimos, continua o sr. Juillerat, relativo ás casas mortíferas já abarca 1:300 entre as mais attingidas.

«Em todas encontramos a mesma característica: a *obscuridade dos quartos habitados*; 10 por cento dos quartos entregues á habitação, estão em casas completamente privadas de luz e de ar. Os outros aposentos que dão para ruas estreitas e pateos exiguos não estão mais favorecidos e, se não ficam completamente obscuros, são pelo menos muito sombrios.

«Ora, sabe-se hoje que os microbios pathogenicos em geral, e o bacillo de Koch especialmente, rapidamente destruidos pela acção da luz solar, conservam pelo contrario toda a sua virulencia durante um tempo consideravel, tres a quatro mezes, tanto maior quanto mais completa for a obscuridade em que estiverem mergulhados.»

E comtudo os medicos esfalfam-se em dizer que a tuberculose é uma enfermidade curavel; mas, a despeito dos dispensarios e dos sanatorios, a percentagem da mortalidade pela tuberculose, longe está de diminuir, excepto na cidade mais colossal da Europa e talvez do mundo, em Londres.

Como é que os inglezes conseguiram este resultado? Por um processo que já de ha muito preconiso e que expuz não só em escriptos de jornaes e revistas technicas, mas em duas conferencins que fiz sobre habitações economicas.

De facto, em 30 de dezembro de 1903, depois de fundamentar a necessidade de embaratecer os transportes para fóra de Lisboa e de multiplicar as malhas da rede que a cidade circuitam com viação acelerada, dizia eu: «Lisboa accumularia, pois, durante as horas da sua faina industrial uma população adventicia de operarios e empregados que, no resto do dia, se distribuiria pelo campo e, portanto, ahí se regeneraria das causas de deperecimento que n'ella provocassem as horas de aturado trabalho.»

«Outra consequencia resultaria d'esta solução. Pela circumstancia de estarem na área de acção de um grande centro, os productos hortenses, as fructas, a criação de aves teriam mercado certo e remunerador em Lisboa e assim, enquanto o homem se consagrasse ao trabalho industrial ou commercial, a mulher dedicar-se-hia á cultura de fructas e de aves, as crianças aprenderiam o amor pela terra e assim o campo bem cultivado, a raça desenvolvida ao contacto da natureza, tudo concorreria para o engrandecimento a que temos direito pela nossa excepcional posição geographica, pelas qualidades de animo soffredor do nosso povo, quicá pelas nossas tradições de maritimos, de guerreiros e de mercadores tambem».

Ainda, na mesma ordem de ideias, repetia em 11 de maio de 1905: «d'esta maneira quem ganha pouco disse-

minar-se-hia pelo campo circumvizinho do centro industrial e commercial e apenas, durante horas, se reuniria na officina, no escriptorio, na repartição, que a luta manufactureira do nosso tempo, de cada vez mais violenta, impõe pela destruição completa da officina familiar e das industrias caseiras.»

«Infelizmente, em vez de orientar-se por estes são principios, a Camara Municipal de Lisboa acceita um contracto em que um monopolio de viação procura destruir os concorrentes, impedindo-os de lançar mão de meios mecanicos, tributa com um pesadissimo imposto de réis 500\$000 annuaes cada carro da unica empresa que ainda pretende lutar com os electricos, approva todas as elevações de taxas que lhe propõe a companhia amiga e, se esta tem *carros do povo* para Belem, parece que no Lumiar, em Bemfica, no Arieiro e no Poço do Bispo só vive a aristocracia... E demais, a desaccumulação de Lisboa para o campo ainda nos trará vantagens maiores, que é indispensavel pôr em relevo. Attrairá para o campo as atenções d'aquelles que admittem sem protesto e, como dogma a asserção de um antigo e espirituoso lente da faculdade de direito, hoje jubilado que definia a agricultura como arte de empobrecer alegremente; mostrará quanto ha ainda que esperar do nosso solo, quão premiada é a dedicação, o amor que se lhe consagra; fará vêr que uma rosa que nos encanta a vista e nos delicia o olfacto representa todo um poema sem odios, sem invejas, patenteará os mil encantos que sempre proporciona a contemplação da natureza, que cria em nós o habito da imparcialidade, o desejo de servir os nossos semelhantes e de conhecer a verdade.»

Vê-se, pois, que já de longe proponho que se embaratecem a tal ponto os transportes que a renda da casa no campo e o custo d'aquelles fiquem por menos do que o que se paga pelas casas em que nos estiolamos na cidade. Tambem é preciso que a rapidez do transporte e a repetição das carreiras sejam de tal ordem que viver no centro da cidade valha o mesmo que a vinte kilometros de ella.

Isto foi o que fez Londres, isto é o que preconisa o sr. Juillerat no artigo da *Science au XV<sup>e</sup> siècle*, que deu ensejo ao que acaba de lêr-se.

Mello de Mattos.



#### Presidencia do Conselho de Ministros

Verificando-se que a liquidação dos encargos a que está obrigada a Companhia Real dos Caminhos de ferro através de Africa, relativas ao 1.<sup>o</sup> semestre da gerencia de 1908-1909, é superior em 7:527\$671 réis á quantia que tem de ser abonada á mesma companhia pela respectiva garantia de juro, e calculando-se que a liquidação do 2.<sup>o</sup> semestre da mesma gerencia será superior em 29:265\$424 réis á correspondente garantia de juro, o Governo, tendo em vista a consulta da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda de 18 de janeiro de 1909, e o disposto no § 3.<sup>o</sup> do artigo 30.<sup>o</sup> da lei de 20 de março de 1907, e proseguindo, como as circumstancias aconselham, na pratica adoptada pelos diversos Governos, entende que para satisfação dos referidos encargos deverá ser aberto, nos termos do artigo 17.<sup>o</sup> da citada lei de 20 de março, um credito extraordinario da importancia de 36:800\$000 réis.

N'esta conformidade tem a honra de submeter á approvação de Vossa Magestade o adjunto projecto de decreto.

Paço, em 26 de junho de 1909. — Manuel da Terra Pereira Vianna.

Com fundamento no artigo 17.<sup>o</sup> da carta de lei de 20 de março de 1907, e no artigo 35.<sup>o</sup> da carta de lei de 9 de setembro de 1908,



e guardadas as prescripções mandadas observar no artigo 19.º da primeira das citadas cartas de lei: hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Estado, determinar que no Ministério da Fazenda seja aberto um crédito extraordinário pela importância de 36:800:5000 réis, que será inscripta no capítulo 6.º da tabella da despesa ordinária do Ministério da Marinha e Ultramar (Direcção Geral do Ultramar), do anno economico de 1908-1909, para despesa de garantia de juro e outras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro através de Africa.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 26 de junho de 1909. = REI. = *Wenceslau de Sousa Pereira Lima* = *Francisco José de Medeiros* = *Francisco de Paula Azeredo* = *José Manuel de Elvas Cardeira* = *Manuel da Terra Pereira Vianna* = *Carlos Roma do Bocage* = *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

### Direcção Geral do Commercio e Industria

#### Repartição do Commercio

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento em que a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com sede no Porto, pede aucto isação para emitir, nas condições estatuidas pela lei de 1 de agosto de 1899 e alvará de 14 de maio de 1903, 1:764 obrigações do valor nominal de 90:5000 réis cada uma, no total de réis 158:760:5000, amortizaveis dentro do prazo de noventa e tres annos, igual ao do resto do periodo da concessão do prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe:

Attendendo a que a referida companhia juntou ao seu requerimento todos os documentos exigidos pela lei de 3 de abril de 1896 e regulamento de 27 de agosto do mesmo anno, pelos quaes mostrou achar-se garantido, á face do ultimo balanço approvedo, o pagamento dos encargos, conforme preceitua o n.º 2.º do artigo 19.º da lei citada e o § 2.º do artigo 7.º do respectivo regulamento;

Considerando que a disposição do artigo 3.º da lei de 1 de agosto de 1899 só tem applicação ao numero de obrigações a que o mesmo artigo se refere;

Considerando que pelos alvarás de 22 de novembro de 1901 e 14 de maio de 1903 a companhia foi isenta durante trinta annos de qualquer imposto a que estivesse obrigada pelas leis em vigor, sobre os juros das suas obrigações;

Ha por bem auctorisar a referida companhia a emitir uma nova série de 1:764 obrigações do valor nominal de 90:5000 réis cada uma, no total de 158:760:5000 réis amortizaveis dentro do prazo de noventa e tres annos, com as seguintes clausulas:

1.ª Não é extensiva ás 1:764 obrigações da nova serie, cuja emissão é autorizada pela presente portaria, a faculdade concedida á companhia no artigo 2.º da carta de lei de 1 de agosto de 1899, de hypothecar a nova linha para garantir o pagamento dos juros e amortisação das obrigações.

2.ª D'esta emissão nenhuma responsabilidade de qualquer natureza ou especie resultará para o Estado.

3.ª A referida emissão só poderá realizar-se depois de dar entrada na Repartição do Commercio o documento comprovativo do registro definitivo a que se refere o n.º 6.º do artigo 49.º do Código Commercial.

4.ª Em vista da concessão feita á companhia no alvará de 17 de maio de 1903, os juros d'estas obrigações são isentas do imposto durante trinta annos, a contar d'essa data, não lhe sendo por isso applicavel o preceituado no final do artigo 1.º da carta de lei de 29 de julho de 1899 durante o tempo que faltar para completar esse prazo. Paço, em 3 de julho de 1909. = *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Por ter saído com inexactidão novamente se publica a portaria de 22 de junho ultimo, relativa á prorrogação do prazo para apresentação do projecto do troço dos Arcos a Monção da linha ferrea do alto Minho:

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento de Canha & Formigal pedindo a prorrogação, até 31 de dezembro de 1910, do prazo para apresentação do projecto do troço da linha do Alto Minho, comprehendido entre os Arcos e Monção, a que se referem os contractos de 27 de setembro de 1904 e 4 de março de 1907: ha por bem, conformando-se com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado de 19 do corrente, conceder a referida prorrogação, á custa do prazo estabelecido no mencionado contracto para a construção do troço, que ficará reduzido a seis annos.

Paço, em 22 de junho de 1909. = *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

Propondo o conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para execução dos trabalhos de construção da

variante de Oura a Vidago do lanco da linha ferrea da Regoa a Chaves comprehendido entre Pedras Salgadas e Vidago, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica das parcelas de terrenos abaixo mencionadas, confrontações indicadas nas respectivas plantas parcelares, todos situadas no districto de Villa Real, concelho de Chaves, freguezia de Arcossó:

Parcela n.º 201, com a superficie de 705<sup>m2</sup>,10, pertencente a Luiz Maria Canavarro;

Parcela n.º 239, com a superficie de 522<sup>m2</sup>,75, pertencente a Manoel Paulo Teixeira;

Parcela n.º 240, com a superficie de 107<sup>m2</sup>,80, pertencente a Victor Teixeira;

Parcela n.º 241, com a superficie de 234<sup>m2</sup> pertencente a Alexandre Joaquim;

Parcela n.º 242, com a superficie de 234<sup>m2</sup>, pertencente a Francisco Teixeira;

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.º da carta da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior das Obras Publicas e Minas, com data de 9 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos da lei de 23 de julho de 1850 e 8 de julho de 1859, a expropriação dos mencionados terrenos, marcados nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto, assignadas pelo ministro e secretario de Estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario do Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, 30 de junho de 1909. = REI. = *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

### Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Tendo a Companhia do Caminhos de Ferro de Benguela apresentado sobre a conveniencia de serem modificados os artigos 46.º e 47.º do contracto de concessão:

Considerando quanto importa ao progresso economico e financeiro da provincia de Angola o proseguimento da construção de uma linha ferrea, que nada custa ao Estado e, portanto, quanto conveniente é facilitar a sua construção sempre que d'ahi não resultem prejuizos ou encargos para o Thesouro;

Considerando a vantagem de eliminar a obrigação da linha publica no caso de rescisão do contracto de concessão estabelecida no referido artigo 47.º;

Considerando a impossibilidade de proseguir a construção dentro dos prazos marcados no artigo 46.º e das prorogações concedidas;

Attendendo ás condições especiaes do terreno e ao que a pratica tem indicado como média annual aceitavel para a duração da construção de linhas ferreas em Africa;

Tendo o conselho de administração da companhia concordado com as modificações dos referidos artigos nos termos d'este decreto;

Tendo ouvido a Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do Acto Adicional de 5 de julho de 1852 á Carta Constitucional:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os artigos 46.º e 47.º do contracto de concessão do caminho de ferro de Benguela, approvedo por decreto de 28 de novembro de 1902, serão substituidos pelos seguintes:

Artigo 46.º — Prazos para a construção:

A linha ferrea entre a bahia do Lobito e a fronteira leste da provincia, comprehendendo todas as construcções e accessorios, estará construida e aberta á exploração nos seguintes prazos, obrigando-se a companhia:

a) A concluir e abrir á exploração até 31 de dezembro de 1910 a parte do caminho de ferro comprehendida entre a bahia do Lobito e o kilometro 320;

b) A construir e abrir á exploração no prazo maximo de tres annos, a contar de 1 de janeiro de 1911, 200 kilometros de caminhos de ferro a partir do kilometro 320;

c) A construir e abrir á exploração, em cada anno que se lhe seguir a 1 de janeiro de 1914, 100 kilometros de caminho de ferro pelo menos, até chegar á fronteira.

§ 1.º Toda a economia de tempo que houver na construção e abertura á exploração de qualquer troço, a que se referem as anteriores, será levado em conta para a construção e abertura á exploração dos troços seguintes, quando nestes sejam excedidos os prazos neste artigo fixados.

§ 2.º A prorrogação de prazo para a construção concedida pelo presente decreto não altera a epoca em que o Governo tem o direito de effectuar a remissão da linha, conforme o artigo 56.º do contracto modificado pelo decreto de 9 de abril de 1908.

Artigo 47.º — Penalidade:

Se a companhia não construir o caminho de ferro ou qualquer das secções com todo o material fixo e circulante, edificios, accessorios e dependencias nos termos e nos prazos estipulados no artigo 46.º ou das respectivas prorogações que o Governo entender dever conceder-lhe por casos de força maior devidamente comprovados perante o Governo e por este aceites; ou se não cumprir



as clausulas estipuladas no contracto ou se se recusar a obedecer a decisão dos arbitros nos casos da sua intervenção, terá o Governo por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contracto com perda a favor do Estado do deposito de que trata o artigo 38.º ou das obras em caução, segundo o artigo 7.º, e a tomar posse da linha construida e todas as obras executadas na parte da linha ainda não aberta á exploração nem terminada nos termos dos artigos 51.º e 56.º

§ unico. Se a companhia não concluir a construcção de todo o caminho de ferro até á fronteira no prazo marcado no artigo 46.º modificado pelo presente decreto ou no das prorogações concedidas pelo Governo, mas se tiver em exploração dentro dos respectivos prazos marcados para as differentes secções 520 ou mais kilometros do mesmo caminho de ferro, a rescisão terá igualmente lugar mas só na parte relativa á extensão não construida.

Neste caso serão applicadas as seguintes disposições:

a) O prazo da concessão fixada no artigo 1.º d'este contrato será diminuido de dois annos por cada 100 kilometros não construidos;

b) Cessará desde logo a faculdade concedida transitoriamente á companhia pelo § 18.º do artigo 29.º de contrato, conforme o decreto de 9 de abril de 1908;

c) O Governo terá direito de, conforme lhe convier, construir e explorar por conta do Estado a parte do caminho de ferro cuja concessão fôr annullada ou de adjudicar a qualquer empresa essa construcção e exploração;

d) A companhia fica obrigada, enquanto durar a construcção da parte do caminho de ferro de que se trata na alinea anterior a transportar por preço nunca superior a 50 por cento da sua tarifa geral, as machinas, machinismos e os materiaes, combustivel e abastecimentos necessarios para a mesma construcção e serviços de exploração;

e) Logo que esteja concluido e tenha que ser aberto á exploração o primeiro troço da parte do caminho de ferro de que se trata na alinea c), a companhia fica obrigada a, desde logo, entrar em accordo com a respectiva administração para estabelecer entre as duas linhas o serviço combinado de expedições directas pelas tarifas ordinarias do contrato de 28 de novembro de 1902, troca de materiaes e uso de estação commum ao terminus do caminho de ferro explorado pela mesma companhia. Na falta de accordo o Governo determinará as condições em que esse serviço combinado deve ser feito, condições a que a companhia terá de sujeitar-se, sob pena de se considerar de nenhum effeito o paragrapho e alíneas d'este artigo 47.º

Art.º 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 1 de julho de 1909. — REI — *Manuel da Terra Pereira Vianna.*



## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Transporte de gesso crú — Concessão especial.** — A Companhia Real resolveu que desde 15 de junho o consignatário que em seu nome e durante o prazo de um anno, contado da data da primeira remessa, receber nas estações de Alcantara-Terra ou Mar, indistinctamente, ou nas de Braço de Prata ou Pova, separadamente, transporte de gesso crú precedentes da estação de Obidos, por expedições de vagões completos nas condições da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, que atinjam ou excedam 4.000 toneladas, terá direito ao reembolso da differença entre o que houver pago por transporte e despesas de evoluções e manobras e o que resultar da applicação dos seguintes preços especiaes, comprehendidas as ditas despesas de evoluções e manobras:

Alcantara-Terra ou Mar....	810 rs. por tonelada
Braço de Prata.....	800 » » »
Pova.....	900 » » »

Para este effeito serão remetidas ao chefe do serviço de fiscalisação d'esta companhia (estação de Caes dos Soldados) as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente concessão especial, afim de por aquelle serviço se proceder á respectiva liquidação.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa, bem como as suas ampliações, excepto a de 11 de junho do corrente anno, que publicamos no nosso numero passado, pag. 198, que fica annullada e substituida para todos os effeitos.

**Tarifa P. n.º 11, p. v. do Sul e Sueste.** — Foi concedido o bonus de 500 réis por tonelada aos transportes de madeira serrada de Campanhã para o Algarve, além de 500 toneladas annuaes.

**Tarifa especial n.º 7 p. v. do Minho e Douro.** — Foi mantida n'esta tarifa a taxa de 5 réis por tonelada-kilometro, para o transporte de garrafas vasia, tanto na via larga, como na reduzida.

**Ampliação da n.º 7, g. v. da Beira Alta.** — Vae junta ao presente numero esta ampliação que estabelece, desde hoje, bilhetes por preços reduzidos para varios mercados e feiras das regiões servidas pela linha.

**Ampliação da n.º 12, p. v. do Sul e Sueste.** — E' uma concessão especial a quem transporte annualmente 3.000 toneladas de palha.

**Especial n.º 6, p. v. da Companhia Nacional.** — Beneficia esta nova tarifa o abastecimento de adubos chimicos por todas as estações de qualquer das linhas quando as remessas procedam do Sul.

Os typos de 11 réis, para os wagons completos, ou 13 réis, para os minimos de 500 kilos são muito inferiores aos da actual n.º 1 pelo qual estas remessas eram tarifadas.



## COMBOIOS DE RECREIO

A companhia da Beira Alta poz em circulação, desde hoje, dois comboios que facultam agradaveis digressões, facilitando aos habitantes do Porto, Granja, Espanha e Aveiro virem de manhã, pelo rapido da Companhia Real almoçar e passar o dia no Bussaco, regressando á noite pelo rapido ou pelo omnibus.

Serve igualmente o comboio ascendente para os passageiros com o mesmo destino, das estações desde Alfarellos, idos pelo c.º 17 norte, os quaes podem voltar no comboio que a Companhia Real estabelece tambem desde hoje, chegando a Coimbra ás 9 44 da noite.



## A Praia das Maças

E'-nos sempre agradável louvar as boas iniciativas e, quanto nos cabe, auxilial-as, pelo menos com a nossa sympathia, para que ellas fructifiquem e os seus resultados recompensem bem o capital, monetario e de trabalho e intelligencia, que nellas se empregou.

A transformação da Praia das Maças, operada pelo só esforço de um homem, emprehendedor e activo, é uma dessas obras que merecem o applauso de todos e serão de grande beneficio, não só local mas até para o paiz.

A situação maravilhosa daquella praia fôra sempre abandonada. Lembrara-se o concessionario da linha electrica de Cintra de lhe dar vida, ligando-a a esta villa por um serviço de tremvias, mas tão infeliz foi aquella companhia na sua fundação, tão malbaratados foram os seus capitaes, que nada mais poudo fazer que estabelecer a linha, e essa mesma quedava-se a certa distancia respeitosa, convidando os passageiros a completar o tracto... a pé.

Tanta foi a insensatez que até se chrisinou a companhia, passando a chamar-se «de Cintra ao Oceano» como se os seus interesses fossem chamar a attenção para o grande mar, e não para o local, que um dia devia attingir grande importancia.

Um dos constructores da linha porém, o sr. Eugenio Levy, um francez, hoje quasi portuguez, não só por ter constituido familia aqui como pela sympathia que nutre pelo nosso paiz, viu, com olhos de vêr, que estava alli um thesouro e teve a coragem de encetar a exploração d'elle, empregando capitaes e trabalhos de que vamos vendo os resultados.

Comprou terrenos, traçou um grande hotel, na posição mais maravilhosa, dispoz installações de jogos, patinagem,



tiro aos pombos, construiu restaurante, solicitou e obteve do governo o estabelecimento de estação telegrapho-postal.

A Praia das Maças tem já hoje uma frequência de forasteiros, de visitantes bastante animadora; será em breve — temos a certeza d'isso — um ponto obrigado de quantos veem a Portugal e — dizemos mais — poderá até ser um incentivo a viagens a Portugal.

Todos sabem o entusiasmo que o jogo do *golf* produz nos inglezes e nos americanos.

Ora o *golf* da Praia vai ser o melhor da Europa, pela sua situação extraordinariamente pittoresca e pela sua construção em terreno erigado de accidentes.

O hotel de que damos a gravura representando o projecto completo, do qual hoje só está feita uma terça parte,



Hotel Royal Bellevue, quando completo

com as suas varandas amplas sobre o Oceano, será a reunião obrigada de centenaes de estrangeiros, desde que elles tenham onde se entreter em jogos que lhes agradam, o que não succede nas outras praias portuguezas.

E' bom notar que este hotel está situado no ponto mais occidental do continente europeu, o que lhe augmenta o interesse.

No dia 10 fez-se a inauguração do hotel, cujos apartamentos, ao que nos dizem, estão todos tomados, pelo que o seu proprietario trata já de completar a construção com a parte restante.

A inauguração foram convidadas varias pessoas, autoridades locais, amigos do proprietario, do constructor o distincto architecto Ventura Terra, jornalistas, etc., e todos admiraram, não só a excellente situação do hotel, como o aprimorado gosto e finura do seu mobiliario, a que corresponderá um serviço de cozinha de primeira ordem, no que se empenha o activo proprietario do Café Suíço, d'esta cidade.

O hotel tem estação de electricidade sua, que distribue ao restaurante Cintra-Praia e outras dependencias; uma canalisação especial, vinda desde Azenhas do Mar, abastece-o de agua de mina de primeira qualidade; o telephone liga-o já a Cintra e em breve se espera a ligação com a rede da capital.

Em breve tambem serão estabelecidos bilhetes directos entre a estação central do Rocio e a Praia das Maças, e se, por meio de uma boa combinação, se conseguisse vendel-os de ida e volta, incluindo coupon de almoço ou jantar, o resultado seria extraordinario.

Para os economicos ha tambem já, no restaurante Cintra-Praia, alguns quartos que se alugam por preços mais rasoaveis que os do hotel Royal, destinado a uma sociedade mais abastada, mais exigente e habituada ao conforto dos grandes hoteis.

Para esses o Royal Bellevue tem todos os attractivos: a sua posição debruçada sobre o mar; a larga varanda onde se passam as noites tomando refrescos ou *whisky*, ao som de um quinteto; a escada para a praia, permitindo o recreio da pesca; a proximidade dos pinheirais, para beneficiar os pulmões; o *law-tennis*; o tiro; a patinagem; o *golf*; o passeio a Cintra em 40 minutos, ou a Lisboa em meia hora mais.

No dia da inauguração, antes do copo d'agua, foi collocada na parede exterior do hotel a placa de «Hotel recommendado» da Sociedade Propaganda, saudada com uma salva de palmas, tocando a banda o hymno nacional e queimando-se muitos foguetes.

A Praia das Maças começou os seus tempos aureos, seu futuro será brilhante.

Com isso lucrará tambem a linha electrica, que tem, enfim, attingido o seu fim.

E isso animará a companhia a completar a sua rede, ligando Cintra a Cascaes — outro diamante por lapidar — que ella, falta de recursos, tem abandonado.

## A proposito do Cincoentenario

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXIII

Todos os que conhecem o funcionamento dos conselhos de administração ferroviaria apreciam a importancia do cargo de secretario d'esses conselhos, no bom desempenho do serviço interno que incumbe aos membros d'essa chave d'abobada que lhes é confiada pelos accionistas para defeza dos seus interesses.

O lugar de secretario do conselho é um funcionario fixo, enquanto que os membros da administração estão sujeitos á confirmação de seus cargos por votação das assembleias geraes.

E' pois de exigencia para o desempenho do cargo de secretario do conselho, o conhecimento de todos os assumptos que constituem a historia das companhias, e até do valor e aptidão de todos os agentes a quem os principaes serviços são confiados.

Sendo por via de informação do secretario que o conselho de administração tem de conhecer os assumptos do serviço, sobre os quaes tem de resolver, deve o secretario do conselho merecer a maxima confiança, de nunca faltar aos deveres de lealdade nas suas relações officiaes com o presidente e demais membros do conselho.

Por estes motivos se póde avaliar quanto foi doloroso para o conselho de administração o fallecimento do seu secretario Antonio de Sousa Vasconcellos.

Tendo conseguido entrar para o serviço da companhia, durante a administração Salamanca, na qualidade de praticante do serviço de lithographo, a sua intelligencia e dedicacão pelo trabalho foram notados pelo chefe de serviço do movimento que, experimentando a sua aptidão em diversas occasiões de serviço extraordinario, resolveu admittil-o como escripturario na vaga que existia na repartição.

Muito novo em idade, pois pouco excedia dos 20 annos, o seu serviço merece especial menção, para o que contribuia uma boa educação litteraria que o joven agente possuia.

Pela confiança que merecia e bom desempenho dos trabalhos que lhe eram incumbidos, foi gradualmente ascendendo em categoria e vencimentos, exercendo até o lugar de sub-chefe do serviço do trafego.

Tendo o chefe d'este serviço sido instado pelo conselho de administração para exercer o cargo de secretario do conselho, a que aquelle antigo funcionario entendeu não acceder, foi por indicação d'este que o seu sub-chefe foi promovido ao importante cargo em que depois do convenio com os credores foi mantido até que, perseguido por uma longa e dolorosa enfermidade, succumbiu.

O conselho de administração seguindo as louvaveis tradições da Companhia Real em honra dos seus agentes benemeritos, prestou ao seu fallecido secretario e a sua familia as mais evidentes manifestações do seu reconhecimento e pezar.

Como desde alguns annos o cargo de vice-secretario do conselho fosse dedicada e intelligentemente exercido pelo distincto e muito considerado official superior d'armada Pedro dos Santos Diniz, que, durante o impedimento por doença do secretario effectivo, provou quanta aptidão



possuía, foi este provido no importante cargo de secretario geral.

Dotado de não vulgar instrução e da mais inextinguível delicadeza de trato, o novo secretario geral afastado do serviço publico, em que por suas longas commissões profissionais em todas as colonias adquiriu grave deterioração de saúde que o obrigou a pedir a sua reforma, dedicou-se com toda a boa vontade e esforços a bem exercer o novo cargo de confiança do conselho, no que os seus bons serviços provaram quanto acertada fôra a escolha e confirmação em que os membros do conselho só tiveram a mostrar a sua sollicitude em favor do bom nome da companhia.

Para o logar de vice-secretario vago pela promoção do anterior, foi nomeado o antigo chefe da secretaria Carlos Lamarão, a quem o conselho de administração deve a exemplar organização dos archivos da companhia e a mais completa ordem na execução dos multiplos e importantes serviços burocraticos em que o novo vice-secretario tem sempre empenhado seus mais intelligentes e dedicados esforços, que lhe dão o justo direito á confiança, estima e consideração dos membros da administração superior da companhia.

Sendo pelos secretarios do conselho que se ligam as attribuições da administração superior com as da direcção, não podia encontrar melhores, mais zelosos e intelligentes executores de bom serviço e leal cooperação.

## Valença a Monsão

A camara municipal desta cidade encetou uma campanha, chamando aos seus arraiaes todas as forças que entendeu reunir — a Associação Commercial, a Sociedade Propaganda, o deputado pelo circulo, etc. — em favor de uma causa, eminentemente justa, que interessa aquelle conselho, e até o paiz, em geral.

Trata-se desde muito da construcção da linha de Valença a Melgaço, complemento natural da do Minho; nos estudos que para isso se fizeram fixou-se que o terminus do primeiro lanço, hoje em construcção adeantada, seria Monsão, e que a estação ficaria localisada em terrenos pertencentes ao ministerio da guerra, que constituíram a antiga praça, hoje desmantelada, servindo de logradouro a particulares, com os muros derrocados e atravessada por estradas.

Estado tal é o desta velha fortificação que ella já foi desclassificada por completo, pela lei de 13 de setembro de 1897, artigo 4.º

Pois apesar disso, o ministerio da Guerra impõe que, para tal obra de evidente utilidade publica, o terreno lhe seja pago e a estação, a fazer-se, tenha caes de embarque vastos e preparados para um grande movimento de tropas, uma installação completa de uma estação militar.

Estas exigencias por tal fórma difficultam a construcção do caminho de ferro, que esta terá que ser protelada por muito tempo, ou abandonada a idéa d'aquelle local para estação, o que obrigará a longos e demorados estudos, alteração de directriz e prejuizos consequentes para a villa.

Taes imposições mal se concebiam por parte d'um particular egoista, indifferente ao beneficio da sua terra; por parte de uma administração publica são inexplicaveis.

O local está de ha muito condemnado, como praça de guerra; o exercito não tem meios de transporte para e d'ali; o caminho de ferro vae facilitar esses transportes; mas como isso é um beneficio, um bem, exige-se o optimo, o perfeito, o completo; todas as commodidades para um movimento de tropas; absolutamente todas onde hoje não ha nenhuma.

E' o exagero, na sua feição mais prejudicial, contra-

pondo-se aos beneficios com que todos lucravam, até a propria entidade que a elles se oppõe.

A construcção da linha de Valença a Melgaço é de grande utilidade, não só por facilitar os transportes n'uma região essencialmente agricola e trabalhadora, como porque promoveria a visita de muitas bellezas naturaes que o esmaltam, e são, em geral, desconhecidas; porque com isso se conseguiria encaminhar uma corrente de banhistas ás Caldas de Monsão e Peso de Melgaço, que hoje, por falta de transportes, vão annualmente aos milhares tomar as de Mondariz; e, finalmente, se dissémos que para ir de Valença a Melgaço se vae hoje pela linha espanhola de Orense, teremos feito comprehender quanto aquella construcção se impõe.

A Sociedade Propaganda tratou já do assumpto com o sr. ministro da guerra, que declarou ir estudal-o pessoalmente, o que dá esperanza de que a teimosia d'aquelle ministerio deixará de pôr entraves a um tão util melhoramento.



XVIII

Vernet-les-Bains — As thermas — O Grande Hotel de Portugal —  
Um cosinheiro... de lingua portugueza

O pequeno comboio que nos leva de Perpignan a Villefranche caminha francamente para a montanha, como se fôssemos a preparar-nos para deixar a tracção de adherencia para tomar a machina de cremalheira.

A' nossa esquerda vae-se desenvolvendo, como uma fita cinematographica, o panorama dos Alpes orientaes, dos quaes o principal representante ali, o Canigú, attinge a respeitavel altura de 2.785 metros.

Em pouco mais de uma hora de marcha paramos no actual extremo do caminho de ferro, destinado a seguir, mais tarde, a ligar com Aix-les-Thermes, estabelecendo-se assim a linha parallela dos Pyreneos.

A' porta da estação um unico trem, alugado, e uma unica diligencia, horrorosa!

Bem se vê que nos vamos aproximando da peninsula. O desanimo entra-nos na alma ao vêr que temos que arriscar n'aquelle carriola os ossos e a paciencia.

Até nos invade a ideia de desistir, de voltar no mesmo comboio, quando vemos surgir da estrada, por entre um nimbo de poeira... um bello automovel!

Advinhamos que esse será do serviço do hotel e ficamos encantados ao ouvir a resposta affirmativa.

A primeira surpresa não podia ser mais agradavel. Tomamos logar depois de perguntarmos se o hotel de Portugal está aberto, dizendo entre nós, em portuguez, que era natural estivesse porque aquelle carro era evidentemente de um bom hotel.

Surpresa numero dois: o conductor responde-nos textualmente:

— Não senhor, mas está o Hotel do Parque, que é pouco inferior ao outro.

Isto em muito rasoavel lingua de Camões!

Ouvir ali, em terra estranha, entre montanhas, falar o nosso idioma, uma recordação tão palpitante da nossa patria, era um encanto que não esperavamos.

O *chauffeur* contou, então, que estivera alguns annos em Portugal, empregado na *garage* do sr. conde de Burnay; conhecia todo o paiz, muita gente com quem lidara;



e de tudo nos foi falando durante o trajecto d'aquelles 12 kilometros que nos levam á deliciosa estancia de Vernet.

Uma avenida arborizada na vertente da montanha, tendo á esquerda o hotel *Mercader* e o grande estabelecimento de banhos, e á direita alguns pequenos cafés, em edificios construidos na borda que desce para o valle, conduz á entrada do parque onde se levanta o galante e primoroso hotel do Parque, onde fomos alojar-nos.

Do encanto da paisagem e do lugar, dá boa ideia a photogravura que acompanha este artigo. Ahí se vê que os hoteis, as thermas, o casino, o parque formam o centro de um circulo de montanhas, situação á qual se deve a amenidade do clima que ali se disfructa: no verão mantendo-se uma media menos 8 a 10 do que a temperatura do littoral mediterraneo; no inverno o thermometro mostra-nos raras vezes cinco graus positivos; em geral marca 14 a 16.

A origem d'esta estação thermal remonta, como quasi a de todas, á epoca romana; positivamente, sabe-se, depois d'isso, que desde o seculo XII eram aquellas aguas usadas pelos monges do convento de S. Martin do Canigú.

Em 1855 Ibrahim Pachá, vice-rei do Egypto, veio ali tratar-se, acompanhado do seu sequito principesco, e tão bons resultados obteve que ali fixou residencia demorada, dando-se o seu nome a varias dependencias do estabelecimento.

Vernet deve a sua fama ás excellentes qualidades curativas das suas aguas e á amenidade do seu clima.

Os mananciaes são abundantissimos havendo-os até que estão desprezados por superabundarem.

A temperatura das differentes aguas varia entre 8° e 66° cent. sendo esta a de maior producção (190:000 litros diarios) e a mais sulphurosa.

Estas aguas abastecem tres estabelecimentos thermaes, providos das mais completas e mais modernas installações.

No primeiro são os Banhos dos Commandantes e Piscina Romana, ligados por uma galeria de nivel ao «Grand Hotel du Portugal».

merosas, salientando-se todas as manifestações do arthritismo, a neurastenia, doenças das vias respiratorias e auditivas, cutaneas, perturbações traumaticas, affecções uterinas, anemia e outras,

Os hoteis são de primeira ordem, tanto no seu mobiliario como no seu serviço de cosinha e copa.

O hotel Portugal é o principal, e só abre na força das estações d'aguas e de inverno. Situado no centro do parque, junto do Casino e em ligação, como dissemos, com o estabelecimento de banhos, exerce ali o seu posto de honra o hotel que tem o nome do nosso paiz, graças á dedicação que pela nossa patria sempre teve o proprietario de aquella estação thermal, o fallecido conde de Burnay.

Prestemos á sua memoria mais este tributo de gratidão, bem merecido.

A construcção é elegante, tendo-se attendido n'ella a desenvolver alguns traços do nosso estylo pombalino das arcadas da Praça do Commercio de Lisboa.

Ao olhar-se aquella galeria lembra-nos o ministerio do Reino... sem os politicos na Arcada, o que o torna muito mais agradável.

No interior, o mobiliario é luxuoso, princepesco; todo o conforto das mais modernas installações d'alajamento ali se reúne a toda a elegancia e ao mais irreprehensivel asseio.

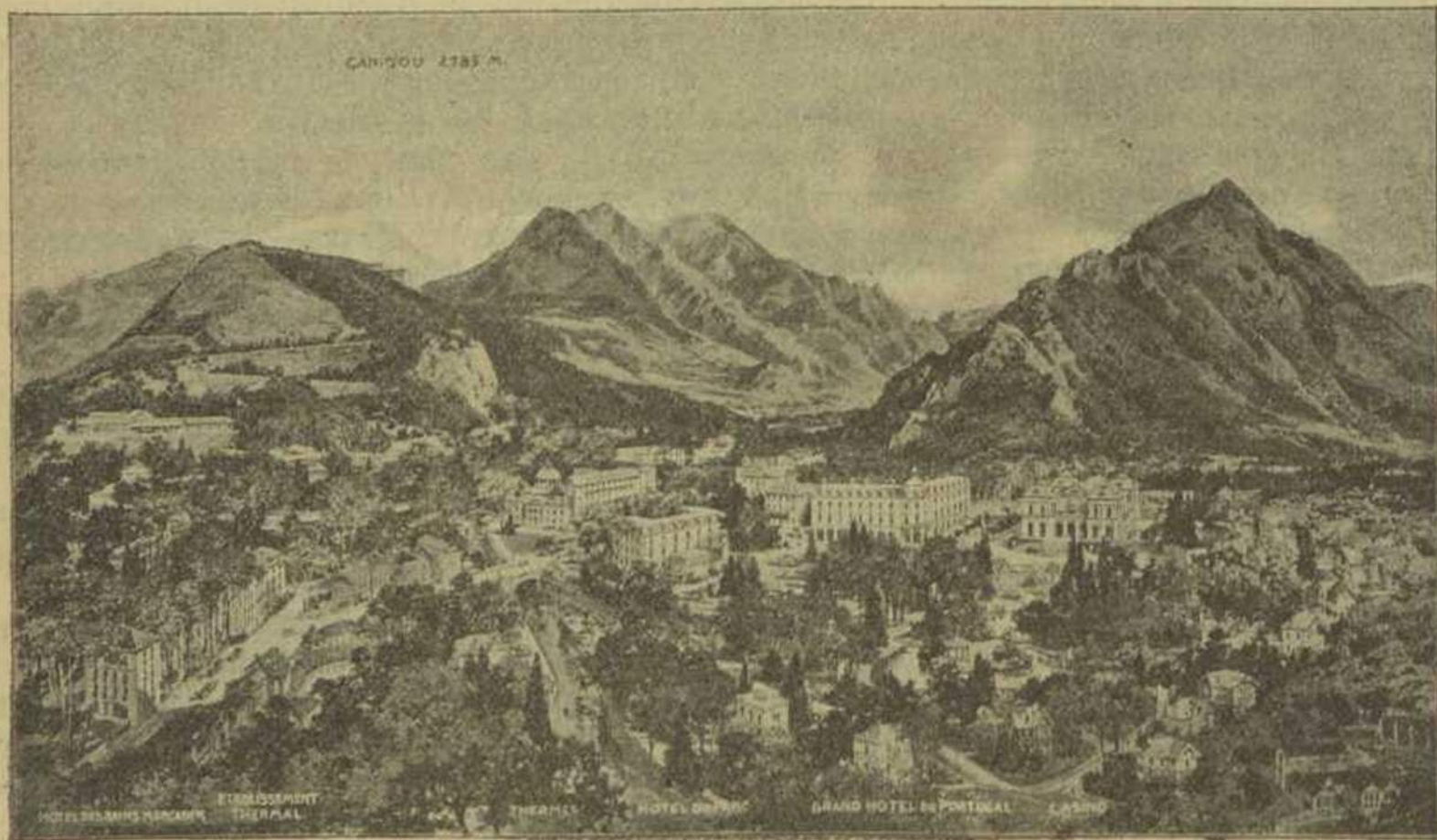
E não obstante, os seus preços não são exagerados, havendo pensão que comprehende alojamento, comidas, serviço e illuminação, desde 12 francos por dia.

O hotel tem 70 grandes quartos, sallas de banhos e *toilettes*, as mais aperfeiçoadas; de leitura, de escripta, de visitas e de fumo; camara escura, ascensor electrico aos tres andares, luz electrica, etc.

E tem sobretudo uma razão de apreço especial para os nossos compatriotas: no alto do seu torreão iremula a bandeira portugueza; na frente da sua fachada lê-se o nome — Portugal — e quem queira ali falar a nossa lingua encontra quem a comprehenda e nella lhe responda porque o gerente, mr. Emile Kieche, o director do estabelecimento, um perfeito cavalheiro, de origem suíça, d'uma affabilidade captivante, fala portuguez com esmero, e gosta muito de se expressar n'esta lingua que aprendeu em Lisboa. Seu irmão também fala portuguez; e até o cosinheiro falla tão bem a lingua portugueza como prepara lingua de vacca á jardineira.

O parque é vasto e com bellos arruamentos ensombrados, para passeio; quem quizer gosar o ar da montanha tem facil estrada que conduz a varios terraços e galerias onde se passam as horas de calor, em frente dos mais admiraveis panoramas; e quem quizer uma bella excursão de 45 minutos vae até á ermida de S. Martinho sobre o Canigú.

Nestas condições, terminamos este artigo perguntando: Porque é Vernet-les-Bains tão pouco conhecido entre nós? Certamente porque á direcção do estabelecimento mais facil e lucrativo lhe é fazer espalhar o seu reclamo na Inglaterra e America, de onde lhe afflue, duas vezes por anno, um multidão sufficiente para encher todos os hoteis



VISTA GERAL DE VERNET-LES-BAINS

O clou dos Banhos dos Commandantes é esta bella e vasta piscina romana de agua corrente sulfurosa, o que é rarissimo encontrar n'outras estações, porque só o permite uma massa enorme d'agua como ha ali.

As thermas Mercader são as de mais recente restauração. Tudo ali é novo, porque a reconstrucção foi geral em 1907, adoptando-se os mais modernos processos e apparelhos.

As enfermidades tratadas por aquellas aguas são nu-

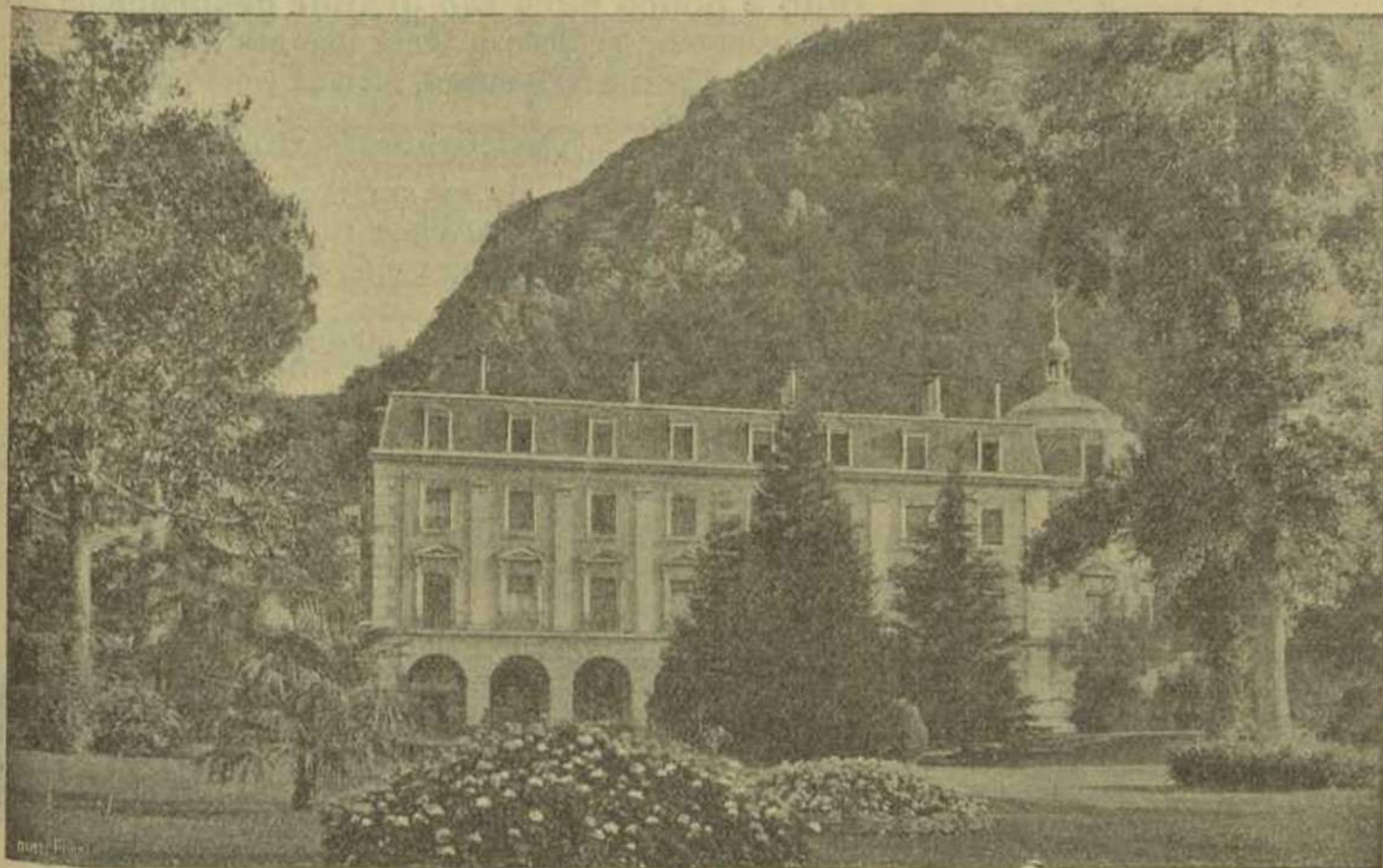


e villas de aluguer. E um pouco tambem porque fica em situação fóra de linha de passagem para Paris.

Quem passa em Bayonna facilmente vae a Pau a Caunterets; mais difficil é ir aos Pyrneos orientaes.

Mas o caminho de Portugal, por Barcelona, Cerbére a Vernet e d'ahi por Toulouse, Montauban a Paris, tambem é facil e muito agradavel,

Muitos dos nossos compatriotas, e muitos brasileiros que se espalham pelos Pyrneos, e especialmente os que



GRANDE HOTEL DE PORTUGAL

não sabem ou não querem falar outra lingua que a nossa, encontrariam vantagem em ir ali, onde teem todas as commodidades, aguas de excellente efficacia para as suas enfermidades, e todo o conforto—duplicado com o apreço de estarem como que sobre um retalho do nosso paiz—estando em França.

E aqui nos despedimos até novas *notas* em que trataremos de pontos ainda não descriptos n'esta secção.

## AUTOMOBILISMO

### Espanha

A camara municipal de Barcelona mandou abrir concurso para o fornecimento de duas carruagens automoveis destinadas á condução de pessoas feridas ou doentes que a policia tenha de fazer levar aos hospitaes.

Entre Tortosa e Mora do Ebro foi inaugurado um serviço regular de automoveis, que em breve se estenderá a Alcaniz.

Em Barcelona vae crear-se uma escola de condutoras de automoveis.

As aulas serão theoricas e praticas, ficando a cargo de um distincto engenheiro.

### Allemanha

Nas primeiras manobras militares tomará parte um automovel de guerra couraçado.

O vehiculo é muito baixo; os tripulantes, não vão sentados, mas deitados. E' munido de um canhão de tiro rapido que é manejado do interior do vehiculo, e de um potente projector electrico que permite illuminar um grande sector de terreno.

## HYGIENE DOS VAGÕES

Era até hoje ponto assente que a cobertura mais conveniente para as bancadas e paredes dos vagões era o coiro.

Pois a Real Direcção Central dos Caminhos de Ferro prussianos, em virtude de experiencias feitas sob uma rigorosa vigilancia, e das informações colhidas do seu pessoal tecnico, resolveu ultimamente proscriver o coiro das suas carruagens.

Para essa resolução funda-se em que o coiro, não podendo ser empregado com a sua cor natural, por ser muito desigual, tem que ser pintado, diminuindo-lhe a pintura as propriedades de resistencia e sujando o fato dos passageiros, principalmente se estes apanham chuva antes de embarcarem, porque o fato lhes fica humedecido.

A lavagem mancha-os, porque não podendo as tintas ser absolutamente fixas, em pontos varios desaparecem.

Mesmo pondo de parte estes inconvenientes, um outro se apresenta de capital importancia.

O custo da curtimenta de grandes pelles, como as que são empregadas nas bancadas das carruagens e no revestimento das paredes dos vagões, é muitissimo elevado, o que faz com que o coiro que se emprega para esse fim atinja altos preços, não sendo essa despesa compensada pela maior duração do que a que se tem reconhecido nos velludos e pelucias.

O coiro, como é muito liso, nos pontos mais usados torna-se brilhante. Para evitar este inconveniente pode-se tornal-o aspero, por compressão, mas isso ainda mais o encarece.

Muitos inconvenientes irremediaveis deu a conhecer o emprego do coiro nas carruagens, e tantos que os caminhos de ferro de Baden substituiram, ha já tempo, em todas ellas o coiro por pelucia.

Assim se desfez uma lenda ha muitos annos acatada, e d'esta fórma a substituição dos coiros por velludo ou pelucia impõe-se, o que deve trazer um grande desenvolvimento á industria da fabricação d'estes tecidos, principalmente ás fabricas que se dedicam á producção exclusiva de velludos para a cobertura e revestimento de carruagens de caminhos de ferro.

## AVIAÇÃO E AEROSTATAÇÃO

### Uma viagem ao polo norte em balão

Encontra-se em Paris um aeronauta celebre, mr. Walter Wellman, que se propõe attingir o polo norte no seu globo aerostatico.

Por estes dias partirá para Spitzberg, onde o espera o balão já preparado para a viagem, que deve realisar-se em agosto.

A distancia de Spitzberg ao polo norte é aproximadamente de oitocentos kilometros, que o aeronauta espera



percorrer com facilidade, pois que o seu aerostato tem um raio de acção de 2:500 kilometros.

O *America*, assim se chama o balão, tem o volume de 2:300 metros cubicos.

O arrojado explorador far-se-ha acompanhar por dez cães esquimós, tres trenós, um ligeiro barco desmontavel e viveres para um anno, para elle e demais tripulantes do aerostato.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

### Importação e exportação por classes da pauta nos mezes de janeiro a outubro

#### Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	2.928.979	1.937.308
Materias primas para as artes e industrias	22.005.793	22.691.901
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	5.760.589	6.208.414
Substancias alimenticias.....	16.006.562	10.505.966
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	4.824.774	5.809.976
Manufacturas diversas.....	4.427.329	4.418.257
Taras.....	96.212	88.863
Total.....	56.050.238	51.660.685

#### Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	3.412.758	3.145.026
Materias primas para as artes e industrias	5.535.405	5.667.150
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	927.601	1.311.358
Substancias alimenticias.....	12.094.767	13.259.812
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	100.212	99.263
Manufacturas diversas.....	1.667.756	1.743.528
Total.....	23.738.499	25.226.137

## Socorro para o Ribatejo

Como annunciavamos, tencionavamos encerrar a nossa subscripção e entregar a somma existente, mas disso nos demoveu o facto de mais um benemerito vir alistar-se nas nossas fileiras, com um avultado obulo que nos mandou, por valle do correio.

Pensamos, pois, que o acto generoso deste nosso querido assignante poderá ser precursor de outros, e como **tudo é pouco para tão grande desgraça** de novo aqui estamos, pedindo a todos que nos leem, que tirem um pouco do seu disponivel, alguma coisa para esta sympathica crusada.

O producto tencionamos dedical-o *pela forma que maiores garantias nos der da sua perfeita applicação*, a soccorros á aldeia de Santo Estevam.

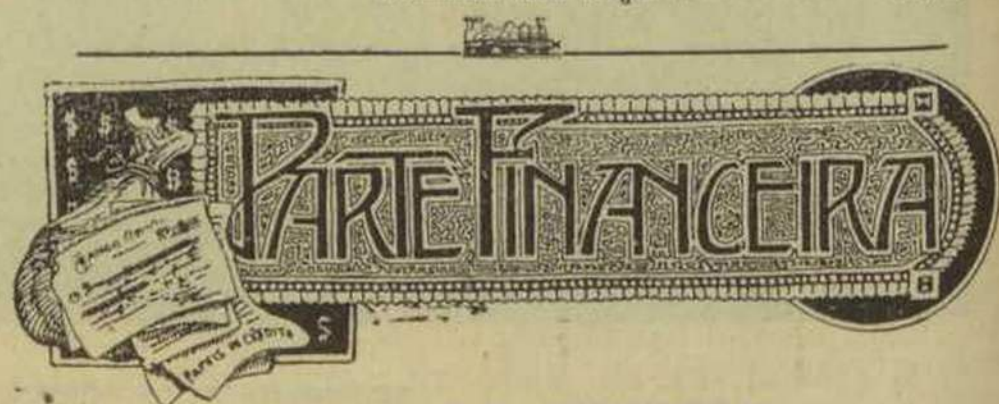
E' a mais desprotegida, a que raros visitam, a mais pobre, a mais infeliz.

Modesta, como é, a nossa subscripção, ella deve pertencer aos mais modestos.

E buscaremos que vá acudir aos mais infelizes.

A subscripção que estava em..... 10\$200  
Do Sr. J. S. C., a que acima nos referimos..... 5\$000

Somma até hoje..... 15\$200



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares.** — Em harmonia com o disposto no artigo 44.º do estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá realizar-se pelas doze horas da manhã do dia 26 do corrente mês de julho, na Rua da Cordoaria Velha n.º 57, para os fins designados nos artigos 31.º, 42.º e 49.º

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de julho de 1909.

Estamos no periodo da capitalisação de juros, dos coupons recebidos tanto de dividas do Estado como de varias companhias que o cortam em fim do mez passado, por isso não admira que a bolsa tenha estado um pouco mais animada, fazendo-se relativamente importantes operações de compras, o que elevou algumas cotações, bem que levemente.

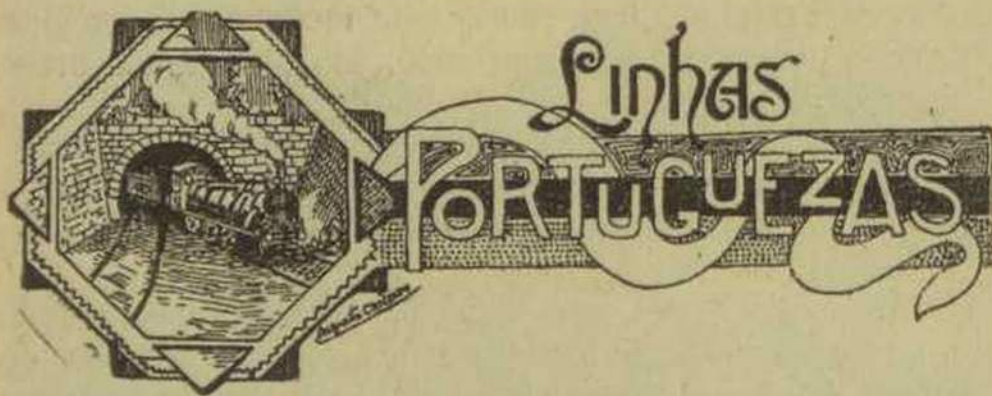
Não aproveitou, porém, desta abundancia de numerario, a companhia do Gaz e Electricidade, na emissão de 5.000 obrigações, apesar da boa garantia que este papel offerece e do juro elevado a que foi emitido, representando 5 1/2 por cento, afóra o premio de amortisação que tem que ser feita em 29 annos.

A subscripção ficou apenas em dois terços, sendo o terço restante subscripto pelas casas tomadoras.

Como é sabido, o tribunal do commercio julgou improcedentes e destituídos de fundamento juridico *todos* os protestos apresentados na ultima assembléa geral de accionistas da companhia real, pelo grupo de portadores de obrigações de 2.º grau, e tambem o apresentado pelo sr. John, da casa Burnay, por não comparencia de um vogal ás sessões do conselho de administração — questão de minima importancia para a companhia, mas que, ao que se vê, a tinha para o accionista.

Annuncia-se para o proximo sabbado o recomeço dos concursos da Junta, para a compra de cambias, o que virá concorrer para que os cambios se firmem, apezar da abundancia de papel que ha em carteiras, esperando... tempos melhores.

De entre as varias assembléas de companhias pequenas que se tem realisado, destacamos a da Sociedade Bairro Europa, que reuniu no dia 12 e resolveu esperar, como ultimo praso, até tres mezes, que a camara resolva sobre a construcção d'este grande melhoramento para a capital.



**Portimão a Lagos.** — Foi submettido ao Conselho Superior de Obras Publicas o estudo relativo ao aproveitamento da ponte da estrada em Portimão para o caminho de ferro, propondo-se que se mantenha o traçado com ponte privativa.

**Officinas do Minho e Douro.** — Foi auctorizada a aquisição de uma machina de forjar escapulas, rebites e parafusos; 1 martello-pilão; 2 tornos parallelos; uma machina de rectificar orificios; um marceneiro universal; uma machina de afiar e travar serras.

**Sul e Sueste.** — A antiga estação de Montemór passa a denominar-se Torre da Gadanha, ficando a denominação de Montemór-o-Novo para a estação junto da villa.

**Cascaes** — E' no dia 20 do corrente que no ramal de Cascaes começa a vigorar o horario de verão.

**Valle de Vouga.** — As populações interessadas estão empenhando os seus esforços para obter dos poderes publicos que a construcção da linha do Valle do Vouga seja concluida dentro de prazo do concurso.



Não temos hoje espaço para nos occupar-mos d'este assumpto, que representa um abuso de *todas* as municipalidades que se teem reservado nas cadeiras dos paços do concelho desde 1902.

A historia não é longa e offerece muitas provas da decadencia das nossas instituições municipaes.

Um dia a faremos, e servirá de demonstração dos motivos porque o capital foge, entre nós, das boas iniciativas.

E depois queixamo-nos.

Os cambios melhoraram, ficando hoje a libra a 53000 compra e 55030 venda.

O cambio Rio-Londres a 15 5/32 correspondendo a libra, no Brazil, a 135989 réis.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 7/8	47 3/4	48 1/16	47 15/16
" 90 d/v .....	48 1/8	—	48 5/16	—
Paris cheque .....	597	599	594	596
Berlim " .....	245	246	244	245
Amsterdam cheque .....	414	416	412 1/2	414 1/2
Madrid cheque .....	907	912	904	910

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JUNHO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	39,10	39,15	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,15	39,05	—	39,05	39	39	—
Divida Interna 3% coupon .....	38,60	38,70	38,80	38,90	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	38,90	38,90	38,80	—	—
" 4% 1888, c/premios .....	21,100	21,100	—	21,200	21,200	21,200	21,200	—	21,200	—	21,200	21,150	—	—
" 4 1/2% 1888/9 .....	—	57,200	57,200	57,000	57,200	57,200	57,100	57,200	57,200	57,300	57,200	57,100	—	—
" 4% 1890 .....	—	52,000	—	—	—	—	—	—	—	—	52,200	—	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	9,050	9,000	9,050	9,100	9,100	9,100	9,050	9,050	—	9,050	9,050	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	77,500	78,000	—	—	—	—	—	—	77,500	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	76,500	—	76,400	76,400	—	75,400	75,400	75,400	75,400	75,400	75,400	75,400	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie .....	63,100	63,200	63,300	63,300	63,300	63,300	63,300	63,300	63,000	63,000	63,000	63,100	—	—
" 3% 2.ª serie .....	62,500	—	—	—	—	—	—	61,500	61,500	61,600	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie .....	64,500	—	64,400	—	64,800	65,000	—	65,000	—	—	64,700	64,700	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	167,000	—	—	167,000	—	—	167,000	—	167,000	167,000	—	167,000	—
" Commercial de Lisboa .....	—	137,500	138,000	138,000	—	138,000	138,000	—	—	—	—	138,000	—	—
" Nacional Ultramarino .....	92,500	90,000	—	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	—	—	—	90,500	90,700	—
" Lisboa & Agores .....	—	—	—	—	113,000	113,500	113,500	—	113,500	113,500	113,500	—	60,000	—
Companhia Real .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	84,000	84,500	84,400	—	—	93,000	—	82,500	82,600	—	82,700	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	63,400	63,300	63,400	63,400	—	63,400	—	—	63,500	63,200	63,100	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	86,000	—	87,000	87,000	—	—	86,600	—	—	86,700	86,700	—	—
Companhia Real, 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau .....	—	46,800	47,000	47,000	47,100	47,050	47,000	47,000	47,000	—	—	46,600	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	73,000	—	—	—	73,000	—	—	—	73,000	73,000	73,000	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	64,000	—	64,000	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	89,650	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	—
" 5% .....	86,000	85,800	—	86,000	85,800	86,000	—	86,000	—	—	85,800	86,000	85,800	—
" 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78,000	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie .....	63,85	64	64	62,40	62,25	62,20	62,20	62,25	62,25	62,30	62,30	—	—	—
Ações Companhia Real .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	305	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	—	—	—	360	—	—	—	—	340	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	422	421	422	406	—	406	408	403	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	208,50	207	—	204	204,75	208,50	—	203	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau .....	355	354,50	356	—	347	347	347	347	—	343	343	—	—	—
" Companhia Real 2.º grau .....	243	245	244	—	235	—	235	—	233	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	293	292,50	292,25	294	298	297	293	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	140	140,50	144,50	144	—	141,25	142,50	142	141,25	144	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	62,75	62,75	62,75	63	62,75	62,75	63	63	63	63	62,75	63	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	86,06	86,68	—	86,75	—	86,68	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhões

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA				
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09		
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
Companhia Real..	Rêde geral .....	1	Julho	1.073	2.667.462.000	1.073	2.621.952.000	+ 45.510.000	2.485.985	2.443.571	+ 42.414
	Vendas Novas....	"	"	70	50.609.000	70	47.539.000	+ 3.070.000	722.985	679.000	+ 43.985
	Coimbra a Louzã ..	"	"	29	12.005.000	29	11.701.000	+ 304.000	413.965	403.482	+ 10.483
Sul e Sueste.....	30	Junho	638	637.548.092	612	609.692.475	+ 27.855.617	999.291	955.662	+ 43.629	
Minho e Douro .....	"	"	405	781.290.000	405	771.638.502	+ 9.651.498	1.928.960	1.905.280	+ 23.680	
Beira Alta ..	3	Julho	253	180.550.049	253	174.976.109	+ 5.573.940	721.561	691.605	+ 29.956	
Companhia Nacional .....	20	Maio	185	74.340.709	185	69.802.195	+ 4.458.514	401.841	377.309	+ 24.232	
Guimarães .....	30	Abril	56	38.126.546	56	35.473.849	+ 2.652.697	680.831	633.461	+ 47.370	
Porto á Pova e Famalicão ....	"	"	64	45.042.583	64	44.256.967	+ 785.616	703.790	691.515	+ 12.275	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas		
Norte de Espanha.....	30	Junho	3.681	59.007.247	3.681	60.263.261	— 1.256.014	16.030	16.208	— 174	
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	20	"	3.650	49.941.569	3.650	51.640.169	— 1.698.600	13.682	14.146	— 464	
Andaluzes ..	30	"	1.083	9.482.740	1.083	10.194.107	— 711.367	8.789	9.369	— 580	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	"	"	777	4.033.624	777	4.162.647	— 129.022	5.191	5.357	— 146	
Zafra a Huelva .....	25	"	180	1.641.669	180	1.696.518	— 54.848	9.120	9.425	— 305	





## Espanha

Trata-se da construção de duas linhas partindo de Valladolid, uma para Cubo de Tierra del Vino, e a outra para Toro.

A primeira passará por Simancas, Villamuriel, Villanueva, Serrada, La Seca, Torrecilla, Nava del Rey, Fuentelapeña e Villamar, com um percurso total de noventa e seis kilometros até Cubo.

A outra passará por Simancas, Villamuriel, Tordesillas, Villalar, Pedrosa e Merale, com o percurso total de sessenta e dois kilometros até Toro.

Calcula-se que as obras gastem dois annos; o custo espera-se que não passará de desaseis milhões de pesetas.

A Companhia dos Caminhos de ferro de Tajuña está estudando uma combinação que lhe permitirá prolongar a linha actual de Madrid por Arganda a Colmenar de Argea mais 125 kilometros, passando por Villacanejos, Salvarez, Santa Cruz, Tarascon, Torrubia del Campo e Villanova de Alcarrete, até Quintanar de la Orden.

Constituiu-se uma companhia belga para construir o caminho de ferro economico de Lerida a Fraga, ligando esta cidade com Masalcoreig, Serós, Aytona e Alcasar, e muitas outras povoações de Huesca.

## Inglaterra

O governo da Grã Bretanha projecta construir um caminho de ferro na região de Uganda (Africa Central), com uma extensão total de 200 milhas e que ligará o lago Alberto, na fronteira anglo-belga, com o porto de Kampala. Custará 5:000 contos de réis.

Os belgas teem já uma linha ferrea que, sahindo de Bôma (Africa Occidental), alcança Stanley Falls, mediando um intervalo de 300 milhas entre Jerifa e Kakindu e que, uma vez concluida, completará a grande linha inter-oceanica que, atravessando a Africa, ligará o Atlantico ao Indico.

## Brazil

Está-se procedendo á construção da linha de Itaqui a S. Borja, proseguindo assim no plano de acompanhar por uma estensa linha a margem do Uruguay para por este rio dar sahida aos productos do interior do Brazil.

## Argentina

No anno de 1908, o total dos passageiros transportados em todas as linhas da Argentina subiu a 48.593:600; e o numero de toneladas de mercadorias transportadas, a 31.930:600.

A extensão total das linhas exploradas foi de 23:393 kilometros.

## Companhia da Beira Alta

### Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 19 de maio de 1909.

(Continuado do n.º 517)

O Ex.<sup>ma</sup> Sr. Conselheiro Julio Marques de Vilhena, Presidente do Conselho de Administração, contribuiu no anno de 1908 com o importante donativo de réis 360:000, ou seja a importancia relativa aos honorarios addicionaes inherentes ao cargo que occupa.

O capital d'esta Caixa, em 31 de Dezembro de 1908, era constituido por:

140 obrigações 3 % Divida Externa, 1.ª série, custo	9:776:5995
63 obrigações 4 1/2 % 1.ª série da Companhia Nacional de Caminhos de ferro, custo	4:520:5500
150 obrigações, 2.ª série da mesma, custo	10:560:5200
200 obrigações 3 % de 1.º grau da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, custo	11:604:5600
20 obrigações dos Caminhos de ferro da Beira Baixa, custo	1:600:5000
40 obrigações 6 % do Banco Nacional Ultramarino, custo	3:633:5000
	Réis... 41:695:5255
Em dinheiro	918:950
Total Réis	42:614:5205

#### Permuta de moeda em Villar Formoso

Para dispensar maiores facilidades aos passageiros internacionais, auctorisamos a permuta de moedas estrangeiras na fronteira.

### Balanco em 31 de dezembro de 1908

Da comparação dos balanços nos exercicios de 1907 e 1908, resultam diferenças que, carecendo de aclarações para poderem ser facilmente comprehendidas, d'ellas nos vamos occupar.

## Activo

1.º *Estabelecimento*: A nota dos trabalhos extraordinarios que que foram levados a esta conta, na importancia de 34:784:5022 réis já se acha largamente explicada n'este relatorio. Alguns créditos abertos anteriormente e que foram levados a debito d'esta conta, produziram na liquidacão definitiva um excedente de 1:325:5421 réis baixando aquella verba a 33:258:5781 réis.

*Caixas e bancos. Lettras a receber*: O augmento de disponibilidades é proveniente do reembolso em dinheiro effectuado pelo fabricante das locomotivas no acto da devoluçã do material.

*Abastecimentos*: A diminuicão reflete-se no Armazem Geral, 5:000:000 réis; Combustão, 3:000:000 réis; Parques da via, 8:000:000 réis.

## Passivo

*Contas correntes devedoras*: O augmento de cerca de dez contos, é devido aos ditos pagos á Alfandega pela importacão das cinco locomotivas, que foram depois reexportadas; mas como aquella importancia tem que ser encontrada nos direitos a pagar pelas novas machinas, figura em suspenso n'esta conta.

*Impostos sobre obrigações a cobrar*: São os impostos pagos em França pelas obrigações de 2.º grau e que teem de ser deduzidos juntamente com outros ainda a liquidar, no proximo coupon n.º 4 a pagar em 30 de junho proximo futuro.

*Contas correntes devedoras*: A diferença que apparece n'esta conta, tem origem na restituicão das diversas prestações que foram pagas ao fornecedor das cinco locomotivas e que estão agora inscriptas n'este capitulo, n'uma conta de provisão denominada « Encomenda de locomotivas ».

*Reserva*: Segundo as disposições do Convenio e dos Estatutos as disponibilidades d'esta conta devem ser representadas por « ouro », estando, por conseguinte, ao abrigo das fluctuações cambiaes.

Para regularidade da escripta e para mais clareza, calculamos o saldo « francos ao par », passando a diferença de cambio para credito d'uma conta especial sob o titulo de « Provisão Especial-Cambio-Reserva », que servirá para cobrir as diferenças de cambio no caso de applicação d'esse fundo, que se acha envolvido no activo com as disponibilidades geraes da Companhia, avaliadas á cotacão de 31 de Dezembro de 1908.

Esta conta era crédora, em 31 de Dezembro de 1907, de.....frs.	171.470.
tendo sido creditada, durante o anno de 1908, por:	
Coupons s/85 obrig. divida externa, frs.	1.912,50
Diferença de cotacão em 31 de Dezembro nas 85 obrigações.....frs.	1.747,22
coupons de 3249 obrigações de 1.º grau, em carteira.....frs.	45.843,39
Juros das disponibilidades em dinheiro frs.	8.596,05
	58.099,16
(quantia superior ao minimo previsto nos Estatutos). — O saldo actual é de.....frs.	229.569,16
figurando no balanco, ao par, pela importancia de rs.	41:322:5448

## Ganhos &amp; Perdas

A conta de « Ganhos e Perdas » no exercicio de 1907, depois de deduzido o custo de 540 obrigações de 2.º grau, destinadas á amortisação no mesmo exercicio, apresentava um saldo crédor de Rs..... 67:518:5844

O coupon n.º 3 das obrigações variaveis á razão de frs. 355, absorveu, com a perda de cambio correspondente, a quantia total de.....Rs. 58:365:5145

Liquido.....Rs. 9:153:6999

Menos Provisão constituida para fazer face ao imposto pago á Bolsa de Lisboa, até decisão do Supremo Tribunal.....Rs. 5:782:5590

Resta.....Rs. 3:371:5590

O saldo a credito de Ganhos e Perdas em 31 de Dezembro de 1908, diminuicão dos encargos de juro e amortisação respeitantes ás obrigações de 1.º grau, das perdas de cambio, das diferenças nos impostos pagos em França e Portugal, e d'outras applicações é de.....Rs. 64:795:5087

A somma, portanto, destinada ao serviço das obrigações variaveis é de.....Rs. 68:166:5196

Menos — Custo de 560 obrigações de 2.º grau, relativas á amortisação do exercicio de 1908, na importancia de.....Rs. 7:764:5500

A importancia liquida a distribuir ao coupon n.º 4 é de.....Rs. 60:401:5696

permittindo fixar o dividendo de 3,45 frs. áquelle coupon, a pagar em 30 de Junho proximo futuro, de conformidade com o artigo 13 dos Estatutos.

(Continua.)



## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Junho de 1909.

(Continuação do n.º 517)

Os mappas seguintes mostram a differença das receitas ordinarias e das por assignaturas nas diversas linhas suburbanas, incluídas as cobranças em transitio e por consequencia as suas differenças no decurso de 1908:

Receitas das linhas suburbanas:	1907	1908	Differenças
Lisboa a V.ª Franca	66:568\$200	66:906\$400	+ 338\$200
Lisboa a Cintra...	122:002\$050	137:719\$230	+ 15:717\$180
Lisboa a Cascaes...	185:673\$460	199:633\$120	+ 13:959\$660
Coimbra á Figueira.....	25:277\$600	29:191\$970	+ 3:914\$370
Porto a Aveiro.....	126:677\$630	142:356\$880	+ 15:379\$250

Receitas de assignaturas:

Lisboa a V.ª Franca	7:962\$270	7:932\$160	- 30\$110
Lisboa a Cintra....	20:212\$630	20:667\$540	+ 454\$890
Lisboa a Cascaes...	42:646\$540	44:875\$450	+ 2:228\$910
Coimbra á Figueira.....	87\$000	42\$300	- 44\$700
Porto a Aveiro.....	3:238\$080	3:390\$470	+ 352\$380

Deduz-se d'estes mappas um augmento nas linhas suburbanas, especialmente nas de Cintra e Cascaes, cujos resultados são animadores, devendo notar-se que foram mediocres em 1907.

Os bilhetes de banhos do mar, como consta do mappa seguinte, produziram n'este anno 120:022\$725 réis; em 1907 foi esta receita de 119:586\$114 réis. A diminuta differença entre estes dois annos é devida a causas locais.

Annos	Numero	Producto	Annos	Numero	Producto
1898....	24.329	89:426\$713	1904....	36.669	103:705\$450
1899....	18.869	71:160\$277	1905....	32.842	104:213\$386
1900....	18.613	75:975\$118	1906....	32.297	116:281\$618
1901....	24.702	89:979\$119	1907....	37.678	119:286\$114
1902....	27.896	97:450\$482	1908....	38.082	120:022\$725
1903....	28.587	102:734\$211			

### § 3.º — MERCADORIAS EM GRANDE VELOCIDADE

Os dois mappas annexos n.ºs 25 e 26 dão os esclarecimentos minuciosos sobre este trafego, apresentando um ligeiro augmento comparado com 1901, devido quasi especialmente aos comestiveis.

Em seguida indicamos como tem variado desde 1894 a tonelagem e receita d'este ramo de trafego:

Annos	Tonelagem — Kilogrammas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Differença sobre o anno anterior
1894.....	18.967.511	168:909\$347	—
1895.....	18.119.915	170:412\$309	+ 1:502\$962
1896.....	19.597.396	162:708\$411	- 7:703\$898
1897.....	23.013.030	181:383\$411	+ 18:675\$000
1898.....	28.888.168	216:241\$044	+ 34:857\$633
1899.....	30.696.521	234:706\$645	+ 18:465\$601
1900.....	28.519.870	229:297\$977	- 5:408\$668
1901.....	32.403.751	252:377\$400	+ 23:079\$423
1902.....	36.508.523	275:132\$203	+ 22:754\$803
1903.....	34.731.150	277:603\$345	+ 2:471\$142
1904.....	37.149.561	297:297\$298	+ 19:693\$953
1905.....	39.975.350	322:801\$158	+ 25:503\$860
1906.....	41.522.433	347:393\$879	+ 24:592\$721
1907.....	42.992.340	369:562\$088	+ 25:168\$209
1908.....	45.221.126	372:632\$341	+ 3:070\$253

O producto médio por tonelada de mercadoria passou de 8\$211 a 7\$807 réis e a tonelada-kilometrica de 65.01 a 66.34 réis.

As bagagens, que não estão comprehendidas na estatística acima, produziram em 1908 a receita de 57:056\$654 réis, correspondente á tonelagem de 10.419 toneladas, contra 59:230\$449 réis e 10.463 toneladas em 1907.

## Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Despachos centraes de Lisboa

As installações dos despachos centraes de Lisboa foram transferidas para os locais abaixo indicados, continuando a prestar o mesmo serviço que dantes na conformidade da respectiva tarifa.

Despacho de Lisboa-Central, da rua da Alfandega, 62 e 64, para a rua do Crucifixo, 15 e 17.

Despacho de Lisboa-Aterro, da rua 24 de julho, 268 a 274, para a rua Vasco da Gama, 25 e 27.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta  
Festas de S. Thomé na Ferreira estação de Montemor e passeio á pittoresca matta de Foja no dia 25 de julho de 1909

Bilhetes de ida e volta a preços muitissimo reduzidos válidos para ida nos dias 24 e 25; volta nos dias 25 e 26 por todos os comboios.

Comboios especiaes no dia 25 partida da Figueira ás 6.20 da manhã e de Montemor ás 7.15 da tarde.

Preços dos bilhetes com o imposto do sello incluído, de Figueira, 2.ª classe 220 réis; 3.ª classe 150 réis—Maiorca e Brenha 150 e 80—Alhadas 100 e 60—Arazêde 150 e 80—Limêde-Cadima 320 e 150—Cautanhêde 270 e 220—Murtêde 520 e 320—Pampilhosa 620 e 420.

Caminho de Ferro do Porto á Povoá e Famalicão

### Bilhetes de ida e volta

Até outubro inclusivé, aos domingos e dias santificados, as estações da Povoá e Villa do Conde venderão bilhetes de ida e volta para o Porto (excepto no dia 15 de agosto, por occasião da procissão da Senhora da Assumpção na Povoá do Varzim), aos preços de 500 réis em 1.ª classe e 240 réis em 2.ª Estes bilhetes são só válidos para o mesmo dia da venda e para a ida pelo comboio *tramway* n.º 25-A, que parte do Povoá ás 2-53 e de Villa do Conde ás 2-45 da tarde, e para a volta pelo comboio *tramway* n.º 25, que parte do Porto ás 9-5 da noite.

## ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Fornecimento de carvalho em pranchas

No dia 19 de julho, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 80 m³ de carvalho em pranchas.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 10 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

### Fornecimento de madeiras diversas

No dia 26 de julho pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

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

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

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro de Valença a Melgaço — Lanço de Valença a Monsão — Empreitada B — Extensão 7.700 m, 00

Terraplenagens, serventias, obras d'arte, edificios e dependencias e accessos ás estações

No dia 3 de agosto de 1909, pela 1 hora da tarde se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede n'esta cidade ao concurso publico para adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 1:481\$850 réis e poderá ser feito até ás 3 horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 % do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta podendo os concorrentes enviar a esta direcção em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do attestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas podem ser examinadas todos os dias uteis desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, em Campanhã, rua Pinto Bessa n.º 60 e em Lisboa na direcção do caminho de ferro do Sul e Sueste.



# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe 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, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Propriétaire, Victor Sasseti.

**PORTO Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados, Frente do correio, theatros; muito central.—Prop. Lopez Munhós.

**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 elétrica. Acelo e ordem. Preços módicos.

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

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

**CINTRA Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Apartamentos confortáveis e ajeitados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação electrica — Telefone n.º 15 — Pregos razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

**MAFRA Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 reis por dia a 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

**SETUBAL Grande Hotel Esperança.**— Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

**GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.**—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da provincia, de inextinguíveis commodidades e acao; tratamento recomendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

**PARIS Seghers & Paradis.**—Representantes de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue Scribe, 7.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** Viuvade Jus-  
to M. Estle-  
lez. — Agente internacional de aduanas y trans-  
portes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JULHO DE 1909

COMPANHIA REAL			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 10	10 25
4	4 14	4 29	4 44
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12	12 15
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○.			
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 5	5 20	5 50
7	7 28	7 25	7 55
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 30
5 24	5 56	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5		
Mais os de Cascaes, excepto os ●			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 15	6	7
8 10	9 3	○ 8	8 40
● 9 10	9 46	● 8 56	9 32
9 45	10 38	9 15	10 5
● 10 40	11 16	9 56	10 32
● 10 45	11 52	10 50	11 54
12 15	1 22	11 26	12 2
● 1 40	2 16	12 15	1 19
● 1 45	2 32	1 50	2 54
● 3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 15	3 15	4 19
● 4 40	5 16	3 56	4 32
○ 4 47	5 37	○ 4 28	5 15
○ 5 20	6 10	○ 5 26	6 2
● 6 10	6 46	6 15	7 19
6 15	7 22	6 56	7 32
● 7 40	8 16	○ 7 5	7 52
7 45	8 52	8	9 4
9 15	10 22	9 20	10 24
● 10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
○ 12 25	1 15	11 26	12 2
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 30	10 2	10 20	10 48
11 20	11 51	12 14	12 42
1 20	1 51	2 20	2 48
3 10	3 41	4	4 28
5 45	6 15	6 18	6 53
Mais os de Cintra, excepto os ●			
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 8	5 8	6 7
● 7 38	8 30	6 50	7 49
8	9 24	7 42	8 42
● 9 25	10 7	8 35	9 5
10 20	11 23	8 45	9 45
● 11 45	12 20	10 35	11 5
● 12 20	1 23	10 41	11 38
● 1 53	2 37	12 35	1 13
2 20	3 23	12 45	1 42
● 3 35	4 17	1 35	2 5
4 35	5 10	2 43	3 40
4 55	5 58	3 35	4 13
● 5 37	6 20	4 34	5 8
● 6 15	6 50	4 40	5 37
6 21	7 25	5 28	5 58
8 20	9 24	7 5	8 4
● 9 37	10 21	8 33	9 13
10 50	11 53	10 23	11 20
12 23	1 26	11 14	11 52





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 2.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 12 PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 25 de junho de 1909)

DESDE 1 DE JULHO DE 1909

Aos expedidores de palha, cujas remessas atinjam ou excedam, durante um anno, a 3.000 toneladas, será concedido um bonus de 10 % sobre a importancia do transporte.

O direito ao bonus será comprovado com a apresentação das cartas de porte que mostrem que as remessas foram effectuadas pelo mesmo expedidor.

Lisboa, 28 de Maio de 1909.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira*



Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

GRANDE VELOCIDADE

Ampliação á tarifa especial n.º 7

# MERCADOS E FEIRAS

BILHETES D'IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Em applicação desde 15 de Julho de 1909

Estações de procedencia	Estações de destino	Preços d'ida e volta			Prasos de validade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
Soito .....	Luso-Bussaco ...	—	220	160	Vendidos nos 2.º, 3.º e ultimos domin- gos de cada mez e válidos para regresso em qualquer d'estes mesmos dias. Vendidos egualmente em 24 e 25 de cada mez e válidos para regresso em 25 e 26.
Mortagua .....		480	380	210	
Santa Comba .....		860	670	480	
Carregal .....		15250	980	690	
Pampilhosa .....	Mortagua .....	770	610	430	Vendidos no 1.º domingo de cada mez, e válidos para o regresso até ao dia imme- diato.
Luso-Bussaco ...		480	380	270	
Soito .....		—	160	110	
Santa Comba ...		380	300	220	
Carregal .....		800	620	450	
Luso-Bussaco ...	Santa-Comba ....	860	670	480	Vendidos todas as segundas e quintas fei- ras e válidos para o regresso n'estes mesmos dias.
Soito .....		—	450	320	
Mortagua .....		380	300	220	
Carregal .....		420	340	240	
Oliveirinha .....		540	430	300	
Pampilhosa .....	Oliveirinha .....	15660	15300	930	Vendidos nos 4.º sabbados e domingos de cada mez e válidos para o regresso até á segunda feira seguinte.
Luso-Bussaco ...		15410	15090	780	
Soito .....		—	880	620	
Mortagua .....		930	720	510	
Santa Comba .....		540	430	300	
Carregal .....		190	160	110	
Cannas .....		220	180	130	
Nellas .....		480	380	270	
Alcafache .....		—	530	380	
Mangualde .....		860	670	480	
Santa Comba ....	Nellas .....	15020	800	580	Vendidos todos os 2.º sabbados e domingos de cada mez, e válidos para o regresso em qualquer d'estes mesmos dias.
Carregal .....		640	500	370	
Oliveirinha .....		480	380	270	
Cannas .....		290	220	160	
Alcafache .....		—	160	110	
Mangualde .....		380	300	220	

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial n.º 7 de grande velocidade, de 15 de Fevereiro de 1899.

Lisboa, 6 de Julho de 1909.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.