

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 518

Bruxellas e Porto, 1887, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

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

LISBOA, 16 de Julho de 1909

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.

SUMMÁRIO

	Páginas
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
Comboios de Recreio	215
Praia das Macas (ilustrado)	216
A propósito do Cinquentenario — LXIII	217
Vaiana a Monsão	218
Notas de viagem — Vernet-les-Bains — As thermas — O Grande Hotel de Portugal — Um cosinheiro... de lingua portugueza (ilustrado)	219
Automobilismo — Espanha — Alemanha	219
Hygiene dos vagões	219
Viação e aerostatação	220
Comércio português	220
Linhões Portuguezas — Portimão a Lagos — Oficinas do Minho e Douro — Sul e Sueste — Vale de Vouga	220
Socorro para o Ribatejo	220
Parte financeira	220
Carteira dos Accionistas	220
Boletim Commercial e Financeiro	220
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	221
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	221
Linhões estrangeiras — Espanha — Inglaterra — Brazil — Argentina	222
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração (Continuação)	222
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação)	223
Regras de serviço	223
Arrematações	223
Renda do Viajante	224
Horário dos comboios	224

Porto de Leixões

Convergem n'este momento as attenções 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 marítima natural dos caminhos de ferro do Minho e Douro, deverá o porto de Leixões satisfazer a tres requeitos principaes: — oferecer commodo abrigo ás embarcações que, destinadas ao porto do Douro, o não possam demandar, por o motivo da frequente agitação na barra 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 presos valiosissimos serviços á navegação e ao comércio do Porto, devendo notar-se que mais apreciaveis se tornarão esses benefícios, 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 realização, visto ter-se ordenado superiormente á Direcção dos Serviços Fluviaes e Marítimos que organize 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, pôde o porto de Leixões vir a colocar-se nas melhores condições de competir com os portos rivaes do Atlântico.

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 construídos ou em via de construção nas proximidades de alguns dos mais importantes portos da Europa, que não satisfazem já ás exigencias impostas pelo moderno material marítimo.

O porto de Leixões, de rapido e facil acesso em quaisquer 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, comunicando com a bacia de Leixões por meio de um canal e d'uma clausa a entestar n'un pequeno ante-porto de marés, seja servida por extensos caes e largos terraplenos em condições de suprir 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 Ermeinde, em prolongamento da linha do Minho e Douro.

Com a construção d'esta linha, cuja extensão e condições de tracção são as mais favoraveis 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 marítimas 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 minério de Moncorvo e outros generos baratos, quer do interior, quer do exterior, se as baldeações motivadas pela falta de caes acostaveis e outros accessórios 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 logar, tem de ser considerado como um dos mais importantes factores de engrandecimento do Porto, embora desituido 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 África do Sul, dando logar, além do importante tráfego de mercadorias, a um considerável 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 prejuizes 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 marítima, computado n'uma média annual já superior a 70:000 toneladas, são indícios seguros da accão que deverá exercer o futuro porto commercial de Leixões na vida económica do Porto, e motivos mais que suficientes 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 technico e economico, a directriz que para esse efecto se impõe é a que, partindo de Leixões, se dirija sobre o Ouro e d'ali siga até Miragaya, onde se oferece 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, compor-tando 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 prejuizes de baldeações por meio de barcaças.

A escolha do traçado que melhor satisfaça as justas aspirações d'esta cidade tem sido objecto de controvérsia, 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'issso, a promover a expansão da cidade pelos seus arrabaldes. Estas razões, que, em principio, parecem attendíveis, cahem por terra se se compararem com as vantagens que offerecem, tanto a linha marginal, como a de Ermeinde.

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 marítimo que ali tem os seus depositos, escriptorios e mais dependencias. E, pois, n'esse local que, sob pena de uma ruinosa desvalorisação 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 do 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 efecto deverá ser arrazado, com manifesta vantagem para a saude publica e embellecimento 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'issso, 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 atingir a extensão de 10 kilometros e não carece de subir a mais de 35 metros de altitude.

Estas diferenças 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 prejuizes ás mercadorias, destroçada 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 despezas de exploração d'aquelle 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, contestalos. Não deve, contudo, esquecer-se que, sob o ponto de vista da defesa militar do Porto, parece não haver de-

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

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

Tal é nas suas linhas gerais a orientação seguida, há anos, por esta corporação relativamente aos portos do Douro e Leixões e suas ligações ferroviárias, posto que tenha entendido não dever exteriorizar o seu modo de ver quanto à linha de Ermezinete até ser aprovado o projecto do ramal da Alfandega a Leixões.

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

São conhecidas as fases porque passou o projecto do ramal Alfandega-Leixões desde que, pela lei de agosto de 1899, se preceituou que a sua construção a cargo da Companhia das Docas do Porto, até que em 1903, a instâncias d'esta corporação, se determinou, por portaria de 15 de abril d'esse ano, que se procedesse sem perda de tempo à elaboração dos estudos e orçamento do projecto definitivo do referido caminho de ferro. Desnecessário se relembrar que, para evitar a continuação de uma situação que durava havia 14 anos, desde 1889 até 1903, sem que se pensasse em dar cumprimento à lei que mandou executar uma obra que tanto interessava à praça do Porto, a Associação Commercial se ofereceu para assumir aquele encargo, no caso da Companhia das Docas o não poder fazer; oferecimento que foi aceito pelo governo, ficando consignada a necessária autorização na lei de 1 de julho de 1903. Os estudos determinados por aquella portaria começaram desde logo; mas por motivos vários, que é inútil referir, foram-se sucessivamente levantando tantos atritos de carácter técnico, que se tornou necessária nova portaria, em 16 de junho de 1905, mandando proceder com urgência ao estudo de uma variante do projecto já elaborado, a qual, servindo o projectado entreposto do Ouro, seguisse nas melhores condições de construção e exploração da Alfandega a Leixões. Novas complicações, porém, surgiram, e foi preciso 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 ilustrados e justamente considerados do nosso país, o sr. Adolpho Loureiro, estudar no próprio terreno a melhor solução para as dificuldades que

se levantavam. A missão d'este illustre funcionário, 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 aprovação do projecto pelo Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

Removidas todas as dificuldades de carácter técnico, unicas que se levantaram para a realização de uma obra tantas vezes reclamada pelas collectividades e pela imprensa portuense, pois que justo é confessar que da parte dos diferentes ministros que se teem sucedido na gerencia das obras públicas 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 comunicação feita em 10 de setembro ultimo a esta corporação por sua ex.^a o Ministro das Obras Públicas, já foi enviado aquelle projecto, responda se está ou não disposta a executá-lo, a fim de, em caso negativo, ser esse encargo commetido á Associação Commercial, na forma prescripta na lei. E' uma simples questão de expediente administrativo, e nenhuma razão ha para recuar agora qualquer nova complicação, tanto mais que as Camaras Municipaes do Porto e Gaya se congratularam oportunamente pela aprovação do projecto e pediram a sua immediata execução.

E' de crer que o governo actual (1906) não deseje mostrar menos boa vontade pelos melhoramentos materiais do Porto do que o gabinete que deixou o poder em março ultimo, o qual tinha tomado o compromisso formal de dispender em obras que se relacionassem com este caminho de ferro, comprehendendo a destruição do bairro de Miragaya e a regularização da margem direita do rio Douro, a diferença entre o custo da linha pelo projecto agora aprovado, e que importa segundo o respectivo orçamento em 683 contos, e a quantia de 942 contos, que o governo está autorizado a dispender pela lei de 1889. Essa diferença, que se eleva a 259 contos, é, segundo um orçamento feito em tempo, suficiente para ocorrer à expropriação do bairro de Miragaya, e a venda dos terrenos conquistados ao rio pelo terrapleno do Ouro deve produzir os recursos necessários para, juntamente com os que já possue a Junta das Obras da Barra, fazer face aos encargos da regularização da margem direita do rio Douro, obra que já foi aprovada superiormente e está orçada em 983 contos.

ECONOMIA

A CIDADE MODERNA

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

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 médicos especialistas no Congresso internacional da Tuberculose, de aquella reunião se deduziu, com sancção unanime, a importância 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 genérico que seja este enunciado do problema da hygiene urbana, representa no entanto 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 oficial recebido. Um dos problemas discutidos foi o da maxima insolação das fachadas.

Claramente este problema exige a intervenção da astronomia e de facto, um astronome, 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 communicação 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 apareceu n'aquelle congresso uma memoria defendendo a expropriação por camadas horizontaes, de modo que se conseguisse que a altura das casas fosse função da largura das ruas, com a condição de que ficasssem as fachadas completamente illuminadas.

N'um trabalho recentemente publicado na *Science au XX.º 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 detér a attenção dos que se ocupam 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 destroe as muralhas, que já nada defendem e que por isso em toda a parte desapparecem, 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 ingleses 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.

« Canalizações 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 dispêndio. O gaz, a electricidade, o ar comprimido circulam por debaixo das ruas em canalizações 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.

« Innumerias escolas e museus esplendidos manteem a vida intellectual e moral dos habitantes. Hospitaes 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 ter os cuidados de que necessita o estado de elles.

« Tudo parece perfeito na disposição e arranjo da cidade moderna e no entanto 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 flor da edade, 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 suma 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 veldor 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 afluem 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 technico 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 architeconica diferente da que serviu até agora ás necessidades artísticas da humidade. Fala-se a serio em *architectura vertical*.

Depois succede que os grandes espaços não edificados 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 sér 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 substituiram 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 domínio 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 sistema nervoso e, assim como uma machine que trabalha em tensão demasiada, assim o cérebro deixa de encontrar aquelle descanso que lhe da 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 lucta.

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 lucta, de amor, de gloria e de poder dentro do burel de fraude mendicante?

Mas se n'outras épocas a crença ainda permittia este abandono do proprio sér, 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, cerca 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 mortiferas 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 accão da luz solar, conservam pelo contrario toda a sua virulencia durante um tempo consideravel, tres a quatro meses, 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 curável; 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 ingleses 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 conferencias que fiz sobre habitações económicas.

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 acumularia, 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 accão de um grande centro, os productos hortenses, as fructas, a eriação de aves teriam mercado certo e remunerador em Lisboa e assim, enquanto o homem se consagrassse 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 sofredor do nosso povo, quiçá 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 dis-

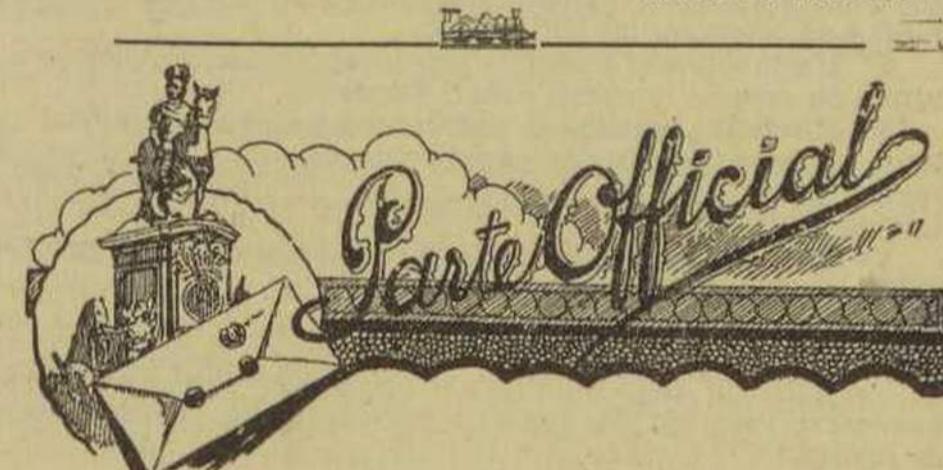
minar-se-hia pelo campo circumvizinho do centro industrial e commercial e apenas, durante horas, se reuniria na officina, no escriptorio, na repartição, que a lucta manufactureira do nosso tempo, de cada vez mais violenta, impõe pela destruição completa da officina familiar e das industrias caseiras.»

«Infelizmente, em vez de orientar-se por estes saos principios, a Camara Municipal de Lisboa accepta um contracto em que um monopólio 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 empreza 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 desacumulação de Lisboa para o campo ainda nos trará vantagens maiores, que é indispensavel pôr em relevo. Attraírá para o campo as attenções d'aquelles que admitem 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 embarateçam 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. Também 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^e 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 África, relativas ao 1.^º semestre da gerencia de 1908-1909, é superior em 7:527\$671 réis à quantia que tem de ser abonada á mesma companhia pela respectiva garantia de juro, e calculando-se que a liquidação do 2.^º 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.^º do artigo 30.^º da lei de 20 de março de 1907, e prossegindo, como as circunstancias aconselham, na pratica adoptada pelos diversos Governos, entende que para satisfação dos referidos encargos deverá ser aberto, nos termos do artigo 17.^º da citada lei de 20 de março, um crédito extraordinário da importância de 36:800\$000 réis.

N'esta conformidade tem a honra de submeter á aprovação 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.^º da carta de lei de 20 de março de 1907, e no artigo 35.^º da carta de lei de 9 de setembro de 1908,

e guardadas as prescrições mandadas observar no artigo 19º 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\$000 réis, que será inscrita no capítulo 6º da tabella da despesa ordinária do Ministério da Marinha e Ultramar (Direcção Geral do Ultramar), do anno económico de 1908-1909, para despesa de garantia de juro e outras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro através de África.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, e os Ministros e Secretários 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 Viana—Carlos Roma du Bocage—Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Direcção Geral do Comércio e Indústria

Repartição do Comércio

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 auctorização 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\$000 réis cada uma, no total de réis 158:760\$000, amortizáveis dentro do prazo de noventa e tres anos, igual ao do resto do período 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, à face do ultimo balanço aprovado, o pagamento dos encargos, conforme preceitua o n.º 2º do artigo 19º da lei citada e o § 2º do artigo 7º do respectivo regulamento;

Considerando que a disposição do artigo 3º 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 autorizar a referida companhia a emitir uma nova série de 1:764 obrigações do valor nominal de 90\$000 réis cada uma, no total de 158:760\$000 réis amortizáveis dentro do prazo de noventa e tres annos, com as seguintes clausulas:

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

2º D'esta emissão neihuma responsabilidade de quaquer natureza ou especie resultará para o Estado.

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

4º 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 preceitudo no final do artigo 1º 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 Majestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento de Canha & Fórmigal 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 lanço da linha ferrea da Regoa a Chaves comprehendido entre Pedras Salgadas e Vidago, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade pública das parcelas de terrenos abaixo mencionadas, confrontações indicadas nas respectivas plantas parcellares, todos situadas no distrito de Villa Real, concelho de Chaves, freguesia de Arcosso:

Parcela n.º 201, com a superficie de 703^{1/2},10, pertencente a Luiz Maria Canavarro;

Parcela n.º 239, com a superficie de 522^{1/2},75, pertencente a Manoel Paulo Teixeira;

Parcela n.º 240, com a superficie de 107^{1/2},80, pertencente a Victor Teixeira;

Parcela n.º 241, com a superficie de 234^{1/2}, pertencente a Alexandre Joaquim;

Parcela n.º 242, com a superficie de 234^{1/2}, pertencente a Francisco Teixeira;

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas, com data de 9 do corrente, declarar de utilidade pública e urgente, nos termos da lei de 2 de julho de 1850 e 8 de julho de 1859, a expropriação dos mencionados terrenos, marcados nas plantas parcellares que baixam, com o presente decreto, assignadas pelo ministro e secretario de Estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria.

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 46º e 47º do contrato de concessão;

Considerando quanto importa ao progresso económico e financeiro da província de Angola o prosseguimento da construção de uma linha ferrea, que nada custa ao Estado e, portanto, quanto conveniente é facilitar a sua construção sempre que d'ali resultem prejuízos ou encargos para o Tesouro;

Considerando a vantagem de eliminar a obrigação da hasta pública no caso de rescisão do contrato de concessão estabelecida no referido artigo 47º;

Considerando a impossibilidade de prosseguir a construção dentro dos prazos marcados no artigo 46º e das prorrogações concedidas;

Attendendo ás condições especiais do terreno e ao que a prática tem indicado como média anual aceitável para a duração da construção de linhas ferreas em África;

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 § 1º do artigo 45º do Acto Adicional de 5 de julho de 1852 à Carta Constitucional:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1º Os artigos 46º e 47º do contrato de concessão do caminho de ferro de Benguela, aprovado por decreto de 28 de novembro de 1902, serão substituídos pelos seguintes:

Artigo 46 — Prazos para a construção:

A linha ferrea entre a baía do Lobito e a fronteira leste da província, comprehendendo todas as construções e acessórios, estará construída 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 baía do Lobito e o kilometro 320;

b) A construir e abrir á exploração no prazo maximo de três annos, a contar de 1 de janeiro de 1914, 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.

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

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

Artigo 47º — Penalidade:

Se a companhia não construir o caminho de ferro ou qualquer das secções com todo o material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências nos termos e nos prazos estipulados no artigo 46º ou das respectivas prorrogações 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 á 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 58.^º ou das obras em caução, segundo o artigo 7.^º, e a tomar posses da linha construída e todas as obras executadas na parte da linha ainda não aberta à 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 prorrogações concedidas pelo Governo, mas se tiver em exploração dentro dos respectivos prazos marcados para as diferentes secções 520 ou mais kilometros do mesmo caminho de ferro, a rescisão terá igualmente lugar mas só na parte relativa á extensão não construída.

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 construídos;

b) Lessará desde logo a facultade concedida transitoriamente à 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 for annullada ou de adjudicar a qualquer empreza 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 machineas, machineismos 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 acordo 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 commun ao terminus do caminho de ferro explorado pela mesma companhia. Na falta de acordo 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 efecto o paragrapho e alineas 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 resolven que desde 15 de junho o consignatario que em seu nome e durante o prazo de um anno, contado da data da primeira remessa, receber um anno, contado da data da primeira remessa, receber nas estações de Alcantara-Terra ou Mar, indistinctamente, ou nas de Braço de Prata ou Povoa, 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 diferença entre o que houver pago por transporte e despezas de evoluções e manobras e o que resultar da applicação dos seguintes preços especiaes, comprehendidas as ditas despezas de evoluções e manobras:

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

Para este efecto serão remettidas 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 efectos.

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 vasias, tanto na via larga, como na reduzida.

Ampliação da n.^º 7, g. v. da Beira Alta. — Vae juntar 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.

— É 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 poe 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 Maçãs

E-nos sempre agradavel louvar as boas iniciativas e, quanto nos cabe, auxiliar-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 Maçãs, operada pelo só esforço de um homem, emprehedor 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 poude fazer que estabelecer a linha, e essa mesma quedava-se a certa distancia respeitosa, convidando os passageiros a completar o trajecto... a pé.

Tanta foi a insensatez que até se chrismou 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, vin, 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 Maçãs tem já hoje uma frequencia 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 ingleses e nos americanos.

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

O hotel de que damos a gravura representando o projecto completo, do qual hoje só está feita uma terça parte, com as suas varandas amplas sobre o Oceano, será a reunião obrigada de centenares de estrangeiros, desde que elles tenham onde se entreter em jogos que lhes agradam, o que não sucede nas outras praias portuguezas.



Hotel Royal Bellevue, quando completo

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

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

A inauguração foram convidadas varias pessoas, autoridades locaes, amigos do proprietário, do constructor o distinto 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 proprietário do Café Suisse, 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 também serão estabelecidos bilhetes directos entre a estação central do Rocio e a Praia das Maçãs, 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 também 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 refreshments ou *whiski*, ao som de um quinteto; a escada para a praia, permittindo o recreio da pesca; a proximidade dos pinheiraes, 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 recomendado» da Sociedade Propaganda, saudada com uma salva de palmas, tocando a banda o hymno nacional e queimando-se muitos foguetes.

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

Com isso lucrará tambem a linha electrica, que tem, emfim, 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 propósito do Cincocentenario

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 defesa dos seus interesses.

O logar de secretario do conselho é um funcionario fixo, enquanto que os membros da administração estão sujeitos à 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 assumtos 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 assumtos de 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 pôde avaliar quanto foi doloroso para o conselho de administração o falecimento 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 dedicação pelo trabalho foram notados pelo chefe de serviço do movimento que, experimentando a sua aptidão em diversas ocasiões de serviço extraordinario, resolveu admiti-lo 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 logar de sub-chefe do serviço do tráfego.

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 seguidamente louvaveis tradições da Companhia Real em honra dos seus agentes brenemeritos, prestou ao seu falecido 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 distinto e muito considerado official superior d'armada Pedro dos Santos Diniz, que, durante o impedimento por doença do secretario efectivo, provou quanta aptidão

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

Dotado de não vulgar instrucção e da mais inexcedivel delicadeza de trato, o novo secretario geral afastado do serviço publico, em que por suas longas commissões profissionaes em todas as colonias adquiriu grave deterioração de saude 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 organisação 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 à confiança, estima e consideração dos membros da administração superior da companhia.

Sendo pelos secretarios do conselho que se ligam as atribuições 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 localizada em terrenos pertencentes ao ministerio da guerra, que constituiram 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 4º.

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 forma 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, indiferente ao beneficio da sua terra; por parte de uma administração publica são inexplicaveis.

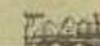
O local está de ha muito condenado, como praça de guerra; o exercito não tem meios de transporte para e d'ali; o caminho de ferro vae facilitar esses transportes; mas como isso é um beneficio, um bem, exige-se o optimo, o perfeito, o completo; todas as commodidades para um movimento de tropas; absolutamente 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 dissérmos que para ir de Valença a Melgaço se vae hoje pela linha espanhola de Orense, teremos feito comprehendêr 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 esperança de que a teimosia d'aquelle ministerio deixará de pôr entraves a um tão util melhamento.



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 Vilfranche caminha francamente para a montanha, como se fossemos 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 Canigù, atinge 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 paralela dos Pyrineos.

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 vér 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 à deliciosa estancia de Vernet.

Uma avenida arborizada na vertente da montanha, tendo à esquerda o hotel *Mercader* e o grande estabelecimento de banhos, e à direita alguns pequenos cafés, em edifícios construídos na borda que desce para o valle, conduz à 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. Ahi se vê que os hoteis, as thermas, o casino, o parque formam o centro de um circulo de montanhas, situação à qual se deve a amenidade do clima que ali se disfruta: no verão mantendo-se uma media menos 8 a 10 do que a temperatura do litoral mediterrâneo; 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, à época romana; positivamente, sabe-se, depois d'isso, que desde o séc. 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 residência demorada, dando-se o seu nome a varias dependencias do estabelecimento.

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

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

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

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

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

merosas, salientando-se todas as manifestações do arthritismo, a neurastenia, doenças das vias respiratorias e auditivas, cutaneas, perturbações traumáticas, 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 à dedicação que pela nossa patria sempre teve o proprietário de aquella estação thermal, o falecido 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 agradavel.

No interior, o mobiliario é luxuoso, principeresco; todo o conforto das mais modernas instalações d'alojamento ali se reune 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 tremula 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 suíssa, d'uma affabilidade captivante, fala portuguez com esmero, e gosta muito de se expressar n'esta lingua que aprendeu em Lisboa. Seu irmão tambem fala portuguez; e até o cosinheiro falla tão bem a lingua portugueza como prepara lingua de vacca à jardineira.

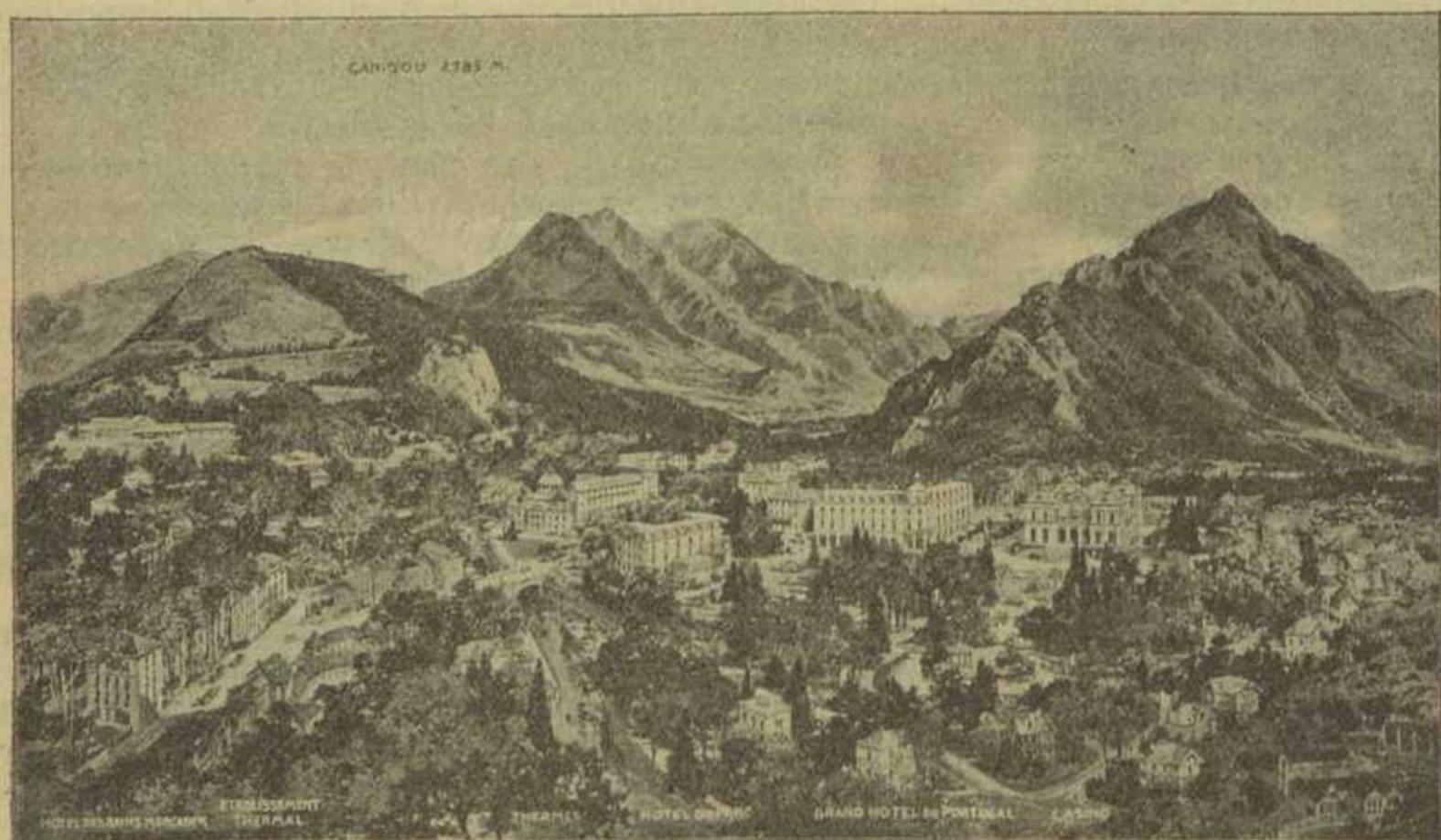
O parque é vasto e com bellos arruamentos ensombrados, para passeio; quem quiser gosar o ar da montanha tem facil estrada que conduz a varios terraços e galerias onde se passam as horas de calor, em frente dos mais admiraveis panoramas; e quem quizer uma bella excursão de 45 mi-

nutos vae até á ermida de S. Martinho sobre o Canigú.

N'estas condições, terminamos este artigo perguntando:

Porque é Vernet-les-Bains tão pouco conhecido entre nós?

Certamente porque à 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 termas 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.

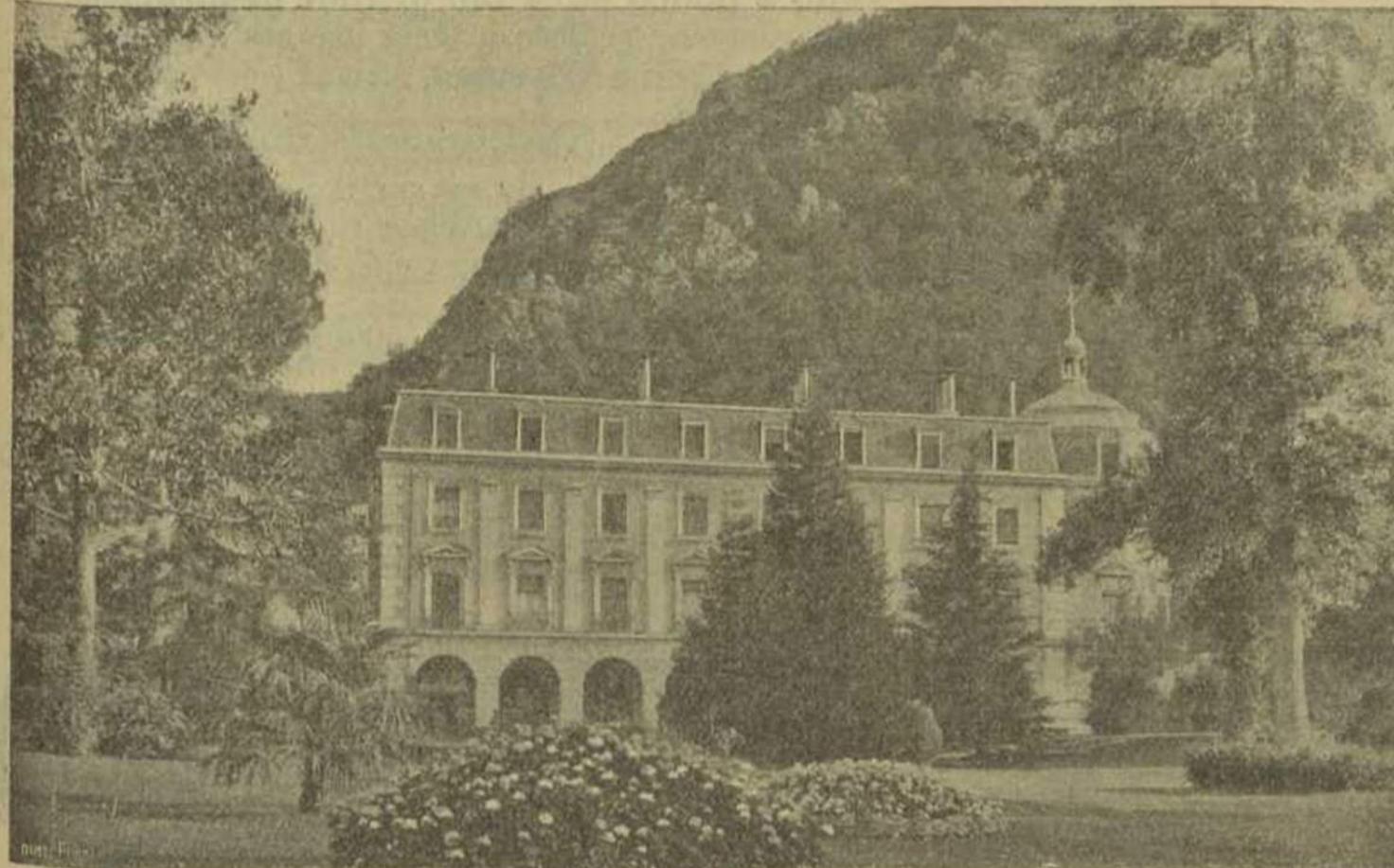
As enfermidades tratadas por aquellas aguas são nu-

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 Cauterets; mais difícil é ir aos Pyrineos orientaes.

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

Muitos dos nossos compatriotas, e muitos brazileiros que se espalham pelos Pyrineos, 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 carroagens automoveis destinadas á condução de pessoas feridas ou doentes que a polícia tenha de fazer levar aos hospitais.

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 theóricas e praticas, ficando a cargo de um distinto engenheiro.

Allemansa

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

O vehiculo é muito baixo; os tripulantes, não vão sentados, mas deitados. É munido de um canhão de tiro rápido 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 technico, resolveu ultimamente proscrever o coiro das suas carroagens.

Para essa resolução funda-se em que o coiro, não podendo ser empregado com a sua cor natural, por ser muito desegual, 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 carroagens e no revestimento das paredes dos vagões, é muitissimo elevado, o que faz com que o coiro que se emprega para esse fim attinja 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 carroagens, 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 forma 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 produçao exclusiva de velludos para a cobertura e revestimento de carroagens 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 realizar-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 kilómetros.

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.	5.760.389	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 veículos.....	4.824.774	5.809.976
Manufacturas diversas.....	4.427.329	4.418.257
Taras	96.212	88.863
Total.....	56.050.238	51.660.683

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 veículos.....	100.212	99.263
Manufacturas diversas.....	1.667.756	1.743.528
Total.....	23.738.499	25.226.437

Socorro para o Ribatejo

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

Pensámos, 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 sympathetic crusada.

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

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

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

E buscaremos que vá acudir aos mais infelizes.

A subscrispção 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 FINANCIERO

Lisboa, 15 de julho de 1909.

Estamos no periodo da capitalização 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.

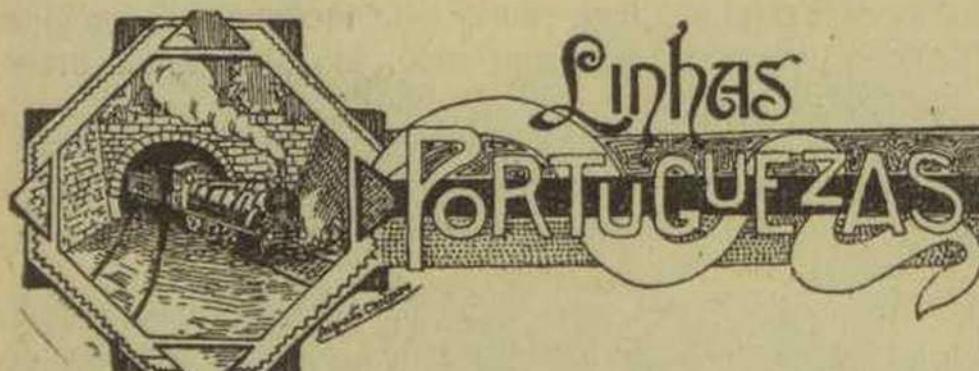
Não aproveitou, porém, desta abundancia de numerario, a companhia do Gaz e Electricidade, na emissão de 5.000 obrigações, apesar da boa garantia que este papel offerece e do juro elevado a que foi emitido, representando 5 1/2 por cento, afora o premio de amortisação que tem que ser feita em 29 annos.

A subscrispção ficou apenas em dois terços, sendo o terço restante subscrito 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 comparecência 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 cambiaes, 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 realizado, destacamos a da Sociedade Bairro Europa, que reuniu no dia 12 e resolveu esperar, como ultimo prazo, até tres meses, que a camara resolva sobre a construcção d'este grande melhoramento para a capital.



Portimão a Lagos. — Foi submetido 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 acquisitione de uma machina de forjar escapulas, rebites e parafusos; 1 martello-pilão; 2 tornos paralelos; 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 ocupar-mos d'este assunto, que representa um abuso de *todas* as municipalidades que se tem 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 servirà de demonstração dos motivos por que o capital foge, entre nós, das boas iniciativas.

E depois queixamo-nos.

*
Os cambios melhoraram, ficando hoje a libra a 5\$000 compra e 5\$030 venda.

O cambio Rio-Londres a 45 5/32 correspondendo a libra, no Brazil, a 13\$989 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 portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO														
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	—
Lisboa: Dívida 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	—	—
Dívida Interna 3% coupon	38,60	38,70	38,80	38,90	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	—	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	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	75,400	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	63,100	63,200	63,300	63,300	63,300	63,300	63,300	63,300	63,300	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%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	167,000	—	—	167,000	—	—	167,000	—	167,000	167,000	—	167,000	—	—
" Commercial de Lisboa	—	137,500	138,00	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 & Açores	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	73,000	—	—	—	73,000	73,000	73,000	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	73,000	—	—	—	—	64,000	—	64,000	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	89,650	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	—
prediaes 6%	—	86,000	85,800	—	86,000	85,800	86,000	—	86,000	—	85,800	86,000	85,800	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78,000	—	—	—	—
Paris: 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	—	—	—	—
Acções Companhia Real	—	—	—	—	—	360	—	—	—	—	305	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	422	421	422	406	—	406	408	403	—	340	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	208,50	207	204	204,75	208,50	—	203	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	355	354,50	356	—	347	347	347	347	343	343	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	—	243	245	244	—	235	—	235	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 2.º grau	—	293	292,50	292,25	294	298	297	293	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	140	140,50	144,50	144	—	141,25	142,50	142	141,25	144	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	62,75	62,75	62,75	63	62,75	62,75	63	63	63	63	62,75	63	62,75	—
Londres: 3% portuguez	—	—	—	—	—	—	86,06	86,68	—	86,75	—	86,68	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				
--------	------------------------------	------------------	--	--	--	--

**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, Serada, La Seca, Torrecilla, Nava del Rey, Fuentelapeña e Villamar, com um percurso total de noventa e seis quilómetros até Cubo.

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

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

~~Enviado~~ 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 Aréga mais 125 quilómetros, passando por Villaconejos, Salvanez, Santa Cruz, Tarazona, Torrubia del Campo e Villanova de Alcarrete, até Quintanar de la Orden.

~~Enviado~~ Constituiu-se uma companhia belga para construir o caminho de ferro económico 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 (África 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 tem já uma linha ferrea que, saíndo de Bôma (África Ocidental), alcança Stanley Falls, mediando um intervallo de 300 milhas entre Jerifa e Kakindu e que, uma vez concluída, completará a grande linha inter-oceanica que, atravessando a África, ligará o Atlântico ao Índico.

Brazil

Está-se procedendo à construção da linha de Itaqui a S. Borja, prosseguindo assim no plano de acompanhar por uma estensa linha a margem do Uruguai para por este rio dar saída aos produtos 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 34.930:600.

A extensão total das linhas exploradas foi de 23.593 quilómetros.

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.^{mo} 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 honorários adicionais inherentes ao cargo que ocupa.

O capital d'esta Caixa, em 31 de Dezembro de 1908, era constituído 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	4:520:5300
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.	918:5950
Total Réis....	42:614:5205

Permuta de moeda em Villar Formoso

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

Balanco em 31 de dezembro de 1908

Da comparação dos balanços nos exercícios de 1907 e 1908, resultam diferenças que, carecendo de aclaracões para poderem ser facilmente compreendidas, d'ellas nos vamos ocupar.

Activo

1.º *Estabelecimento*: A nota dos trabalhos extraordinários que foram levados a esta conta, na importância de 34:784:5022 réis já se acha largamente explicada n'este relatorio. Alguns créditos abertos anteriormente e que foram levados a débito 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. Letras a receber: O aumento de disponibilidades é proveniente do reembolso em dinheiro efectuado pelo fabricante das locomotivas no acto da devolução do material.

Abastecimentos: A diminuição reflete-se no Armazém Geral, 5:000:5000 réis; Combustão, 3:000:5000 réis; Parques da via, 8:000:5000 réis.

Passivo

Contas correntes devedoras: O aumento de cerca de dez contos, é devido aos direitos pagos á Alfandega pela importação das cinco locomotivas, que foram depois reexportadas; mas como aquella importancia tem que ser encontrada nos direitos a pagar pelas novas máquinas, 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 tem 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 aparece n'esta conta, tem origem na restituição das diversas prestações que foram pagas ao fornecedor das cinco locomotivas e que estão agora inscriptas n'este capítulo, n'uma conta de provisão denominada «Encommenda 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 cambiais.

Para regularidade da escripta e para mais clareza, calculamos o saldo «francos ao par», passando a diferença de cambio para crédito d'uma conta especial sob o título 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 à cotação de 31 de Dezembro de 1908.

Esta conta era credora, em 31 de Dezembro de 1907, de frs. 171.470, tendo sido creditada, durante o anno de 1908, por:

Coupons s/85 obrig. dívida externa, frs.	1.912,50
Diferença de cotação 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 importância de rs. 41:322:5448

Ganhos & Perdas

A conta de «Ganhos e Perdas» no exercício de 1907, depois de deduzido o custo de 540 obrigações de 2.º grau, destinadas à amortisacão no mesmo exercício, apresentava um saldo credor de Rs. 67:518:5844

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

Liquido.....	Rs. 9:453:5699
Menos Provisão constituida para fazer face ao imposto pago á Bolsa de Lisboa, até decisão do Supremo Tribunal	5:782:5590

Resta..... Rs. 3:371:5590
O saldo a crédito de Ganhos e Perdas em 31 de Dezembro de 1908, diminuição dos encargos de juro e amortisacão 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 amortisacão do exercício de 1908, na importância de Rs. 7:761:5500

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

permittendo 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 Portugueses

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 diferença das receitas ordinárias e das por assignaturas nas diversas linhas suburbanas, incluídas as cobranças em transito e por consequencia as suas diferenças no decurso de 1908:

	1907	1908	Diferenças
Suburbios Lisboa			
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\$360
Coimbra à Figueira	25:277\$600	29:191\$970	+ 3:914\$370
Porto a Aveiro	126:677\$630	142:356\$880	+ 15:379\$250
Suburbios Lisboa			
Lisboa a V.ª Franca	7:962\$270	7:932\$160	- 30\$110
Lisboa a Cintra	20:212\$630	20:667\$540	+ 454\$390
Lisboa a Cascaes	42:646\$540	44:875\$450	+ 2:228\$910
Coimbra à Figueira	87\$000	42\$300	- 44\$700
Porto a Aveiro	3:238\$080	3:590\$470	+ 352\$380

Deduz-se d'estes mappas um aumento 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 diferença entre estes dois annos é devida a causas locaes.

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	104:243\$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.º 25 e 26 dão os esclarecimentos minuciosos sobre este tráfego, apresentando um ligeiro aumento comparado com 1901, devido quasi especialmente aos comestiveis.

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

Annos	Tonelagem	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno anterior
1894.....	18.967.511	168:909\$347	—
1895.....	18.419.915	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\$3000
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	273:132\$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	322:804\$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 compreendidas na estatística acima, produziram em 1908 a receita de 57:056\$654 réis, correspondente à 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 Portugueses

Despachos centraes de Lisboa

As instalações dos despachos centraes de Lisboa foram transferidas para os locaes 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 Montemór e passeio á pitoresca 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 especiais no dia 25 partida da Figueira às 6.20 da manhã e de Montemór às 7.15 da tarde.

Preços dos bilhetes com o imposto do selo incluido, de Figueira, 2.º classe 220 réis; 3.º classe 150 réis—Maioresa e Brenha 150 e 80—Alhadas 100 e 60—Arazéde 150 e 80—Liméde-Cadima 320 e 150—Cautanhéde 270 e 220—Murtéde 520 e 320—Pampilhosa 620 e 420.

Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Bilhetes de ida e volta

Até outubro inclusivé, aos domingos e dias santificados, as estações da Povoa 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 Povoa do Varzim), aos preços de 500 réis em 1.ª classe e 240 réis em 2.º Estes bilhetes são só válidos para o mesmo dia da venda e para a ida pelo comboio tramway n.º 25-A, que parte da Povoa às 2-53 e de Villa do Conde às 2-45 da tarde, e para a volta pelo comboio tramway n.º 25, que parte do Porto às 9-5 da noite.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

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 Apolonia) todos os dias úteis 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 Apolonia) todos os dias úteis 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

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

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

Terraplenagens, serventias, obras d'arte, edificios e dependências 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 séde n'esta cidade ao concurso publico para adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 1:481\$850 réis e poderá ser feito até ás 3 horas da tarde da véspera 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 provisório e do atestado 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 úteis desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construção 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 VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18.—Este-hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e aceito; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 16000 reis por dia a 16500. — Redução de preços para calzeiros viajantes.

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

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados, Frente do correio, teatros; muito central. — Prop. Lopez Munhos.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 18200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvade Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanaas y transportes.

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

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa		
9 15	9 29	9 40	7 5	7 49	9 27	10 51	1	5 49	6	10 46	6	5 40	10 25	4 30	8 58	
9 28	9 42	10 10	7 53	8 36	10 29	11 34	7 32	12 37	10 24	Vila Viçosa	Lisboa	Porto	Pedras Salgadas	Porto		
4	4 11	4 29	1 13	1 56	2 20	4 41	5 24	3 3	5 55	5 55	1	7 50	3 15	2 30	8 50	
5 40	5 54	6 20	6 47	7 29	5 34	8 27	9 11	4 6	6 53	11 35	1	3 20	10 15	11	6 55	
11 25	11 39	12	9 51	10 35	7 57	9 51	10 18	4 16	12 37	11 36	6 30	Regoa	Pedras Salgadas	Regoa		
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○.			—	—	9 34	—	11 40	—	12 23	—	6 35	9 8	5	8 26		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Amieira	Figueira	Alfarelos	Lisboa	Vila Real	Lisboa		
5 30	6 5	5 20	9 51	10 49	7 36	11	11 58	1 15	2 25	2 46	1 40	6	12 30	5 10	10 24	
7	7 28	7 25	11 51	1 10	5 37	12 30	1 53	7 54	4 40	5 1	3 55	8	12 30	4 45	6 30	
7 40	8 15	8 16	1 10	4 28	5 37	1 53	7 54	9 22	5 54	6 15	4 55	5 20	8 30	—	—	
10 10	10 38	8 49	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	6 49	7 31	7 51	6 49	7 31	7 50	10 24	
11 30	11 58	10 50	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	8 50	9 27	—	5 20	6 53	—	—	
1	1 28	12 10	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	—	—	—	St. Comba	Vizeu	St. Comba		
2 30	2 58	1 40	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	—	—	—	C	6 50	9 9	5 15	7 23
4 32	5 20	3 10	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	—	—	—	11 15	1 30	= 3 35	5 28	
5 24	5 56	5 31	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	—	—	—	11 5	1 19	7 40	9 53	
7	7 28	7 40	8 6	—	—	10 7	5 40	9 20	—	—	—	Foz-Tua	Braganca	Foz-Tua		
3 30	8 58	9 10	9 36	—	—	10 7	5 40	9 20	—	—	—	● 4	10 40	5	9 5	
10	10 28	10 40	11 6	—	—	10 7	5 40	9 20	—	—	—	1 50	7 30	7	12 35	
12 30	1 5	—	—	—	—	10 7	5 40	9 20	—	—	—	8 10	12 25	4	10 20	
Mais os de Cascaes, excepto os ●			Entrc.	Lisb-R.	Entrnc.	Setil	Lisboa-R.	Setil	Alfarelos	Figueira	Alfarelos	Porto	Portimão	Portimão		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	10	12 36	5 40	7 2	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	6	9 14	7 50	10 24	
6 15	7 15	6	11	10 49	7 36	8 34	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	8	12 30	4 45	6 30	
8 10	9 3	○ 8	11	11 58	1 15	2 13	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	5 20	6 53	—	—	
9 10	9 46	● 8 56	11	11 51	1 10	5 37	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	St. Comba	Vizeu	St. Comba		
9 45	10 38	9 15	11	11 51	1 10	5 37	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	C	6 50	9 9	5 15	7 23
10 40	11 16	● 9 56	11	11 51	1 10	5 37	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	11 15	1 30	= 3 35	5 28	
10 45	11 52	10 50	11	11 51	1 10	5 37	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	11 5	1 19	7 40	9 53	
12 15	1 22	● 11 26	12	12 36	5 40	9 20	1 50	12 24	1 50	2 46	3 21	Foz-Tua	Braganca	Foz-Tua		
1 40	2 16	12 15	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	● 4	10 40	5	9 5	
1 45	2 32	1 50	1 10	4 28	5 37	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	1 50	7 30	7	12 35	
3 10	3 46	● 2 26	3 2	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	8 10	12 25	4	10 20	
3 15	4 15	3 13	4 10	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	7 22	9 42	7 35	10 4	
4 40	5 16	● 3 56	4 32	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	7 35	10 14	—	—	
5 20	6 10	● 4 28	5 15	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	Porto	Famalicão	Porto		
6 10	6 46	6 15	7 19	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	4 45	8 39	4 36	7 9	
6 15	7 22	● 6 56	7 32	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	8 4	10 29	9 15	11 45	
7 40	8 16	○ 7 5	7 52	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	9 20	12	3 25	6 2	
7 45	8 52	8	9 4	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2 46	3 21	7 15	8 25	2 35	3 44	
9 15	10 22	9 20	10 24	—	—	1 10	2 39	4 6	1 50	2						



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

2.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 12

PEQUENA VELOCIDADE

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

DESDE 1 DE JULHO DE 1909

Aos expedidores de palha, cujas remessas attingam 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 domingos de cada mez e válidos para regresso em qualquer d'estes mesmos dias.
Mortagua		480	380	210	
Santa Comba		860	670	480	Vendidos igualmente em 24 e 25 de cada mez e válidos para regresso em 25 e 26.
Carregal		1.5250	980	690	
Pampilhosa	Mortagua	770	610	430	Vendidos no 1.º domingo de cada mez, e válidos para o regresso até ao dia imediato.
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 feiras 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	1.5660	1.5300	930	Vendidos nos 4.º sabbados e domingos de cada mez e válidos para o regresso até á segunda feira seguinte.
Luso-Bussaco		1.5410	1.5090	780	
Soito		—	880	620	
Mortagua		930	720	510	
Santa Comba		540	430	300	
Carregal		490	160	110	
Cannas		220	180	130	
Nellas		480	380	270	
Alcafache		—	530	380	
Mangualde		860	670	480	
Santa Comba	Nellas	1.5020	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.