

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 546

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 16 de Setembro de 1910

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

SUMMARIO

	Páginas
Política e caminhos de ferro, por J. Fernando de Souza.....	273
Bairros operários, por Mello de Mattos.....	274
A indústria fructuária.....	276
Os viadutos metálicos da linha da Companhia dos Caminhos de ferro attravers d'Africa.....	277
Aviação e aerostação — Espanha — França — Itália — Alemanha — Hollanda — Estados Unidos — Japão.....	278
Necrologia — Emílio Cacheliévre — Alvaro de Souza e Vasconcellos.....	279
A linha de Madrid a Colmenar Viejo.....	279
Viagens e transportes.....	280
Notas de viagem — O tiro na Suíça — Creanças e Soldados — O amor da alma — Uma festa original — Cores e flores — Um cortejo e um jantar — 6.000 convivas e 500 crenadas — A educação do povo suíço.....	282
O congresso de turismo em Toulouse.....	283
Comércio português.....	284
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	284
Boletim Commercial e Financeiro.....	284
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	285
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	285
Linhos portuguesas — Lourenço Marques a Manhica — Companhia Real — Chai-Ghai — Lubito.....	286
Linhos estrangeiras — Espanha — França — Inglaterra — Canadá.....	286
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados à assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (continuação).....	286
Arrematações.....	287
Avisos de serviço	287
Agenda do Viajante.....	288
Horário dos comboios.....	288

Editor

POLITICA E CAMINHOS DE FERRO

Quando teremos mais administração e menos política? Quando veremos a secunda emulação no serviço do paiz substituir a esterilidade das competições pessoais?

Estas interrogações dolorosas, que a cada passo formulam os bons patriotas, desejosos de ver prosperar o paiz, são particularmente suscitadas pelo exame da rede ferroviária e dos problemas instantes adstritos ao seu desenvolvimento.

Cresce por forma extraordinariamente animadora o trânsito dos nossos caminhos de ferro, accusando incontestável progresso económico. De dia para dia se reconhece a necessidade de apertar as malhas da rede e de dotar com a viação acelerada numerosas regiões do paiz. Tudo depende de providências legislativas, ou de actos do governo, pelos quais se espera indefinidamente.

Basta citar alguns exemplos.

Deliberou a câmara de Reguengos tomar sobre si os encargos da construção do troço da linha de Evora a Reguengos, pelo sistema seguido com tão bom resultado para os ramaes de Aldeia Gallega e Montemór. Foi a proposta de lei votada na câmara dos deputados na sessão de 1909. Bastou a má vontade, anunciada levianamente e sem estudo por parte de alguns pares, para travar o andamento da proposta na câmara alta. Na sessão de 1910 devia ser votada, visto acharem-se aplanadas todas as dificuldades. Cahe o Governo, é dissolvida a câmara dos deputados e a proposta caduca, tendo de ser renovada a sua iniciativa na nova câmara.

Os concessionários das linhas do Alto Minho conseguem, depois de mil dificuldades vencidas com extraordinária paciencia e tenacidade, assegurar a unificação de todas as

emprezas de caminhos de ferro de via reduzida da região minhota. Ultimam as combinações para se obterem os capitais precisos. Não ha porém meio de se arrancar do parlamento a resolução sobre a directriz da linha de Valle do Lima, pendente desde 1908. É indispensável modificar os preceitos vigentes sobre emissão de obrigações, sem o que não se poderiam construir caminhos de ferro.

Quem pode porém contar com uma sessão legislativa em que se trabalhe e em que a arruaça política ceda o lugar à discussão cordata de providências úteis?

Foi votada ao fim de dois annos a lei relativa á linha de Portalegre. Estão assegurados os capitais precisos para a construção logo que se dêem as facilidades precisas á emissão de obrigações.

Quando haverá porém lei que a permitta?

Foi promulgada a lei especial sobre a construção da linha do Sado. Tendo ficado deserto o concurso para empreitada geral, devia-se realizar a necessaria operação de crédito, havendo quem estivesse pronto a tornar firme o empréstimo. A sucessão de governos ephemeros deixou sempre sem resolução este assunto de mero expediente.

A região central do paiz precisa de novas linhas que facilitem a circulação de pessoas e coisas. Em 1904, o sr. Conde de Paçô Vieira, depois de haver providenciado eficazmente para desenvolver a viação acelerada nas zonas extremas do paiz, apresentou uma notável proposta de lei sobre os caminhos de ferro da zona central, criando o fundo especial que havia de ocorrer aos necessários encargos. Lá ficou essa proposta no limbo parlamentar, apesar do parecer favorável das comissões.

Na sessão passada o Sr. Conselheiro Moreira Junior apresentou uma proposta de lei sobre caminhos de ferro, que em vasto plano attendia ás necessidades, tanto da zona central como das do Norte e do Sul. Trabalho inutil e perdido perante a arruaça parlamentar!

O actual ministro das Obras Públicas anuncia a apresentação de úteis providências sobre construção de caminhos de ferro. Pode acaso esperar que sejam discutidas e votadas?

O porto de Leixões carece urgentemente de obras necessárias para a sua cabal adaptação ao serviço comercial e sua ligação com os caminhos de ferro do Minho e Douro. Fazem-se os estudos precisos; esclarece-se a questão; vem a terrível cheia do Douro mostrar o que urge fazer. A politiquice, ao serviço de paixões mesquinas e de interesses pessoais, nada deixa porém fazer, e assim se continua tolhendo a expansão comercial da região do Norte e do Porto, sua capital e empório.

As linhas do Sul e Sueste carecem de uma estação fluvial em Lisboa, que ponha termo á vergonha do miserável barracão do Terreiro do Paço.

O assunto é estudado pelos competentes e resolvido pelo Governo. Basta porém que uns insignificantes se arvorem em guias dos carneiros de Panurgio e procurem convencer o commercio de que os seus interesses e o seu prestígio soffrem quebra com a solução racional adoptada, para tudo estacionar e se deixar o campo livre ao obstrucionismo, para evitar embargos políticos.

Resolve-se depois de prolongadas discussões e estudos a divisão de terrenos do Caes de Sodré. Assenta-se nas obras a fazer para acabar com as vergonhas que estadeiam naquelle trecho marroquino do porto de Lisboa.

Basta uma *fumisterie* aparatoso de alindamentos irrealisaveis atirada a publico, armando ao efecto, para travar a execução desse plano.

Muita perseverança é preciso ter nesta boa terra para não esmorecer quem queira trabalhar e empenhar esforços para a realização de qualquer coisa útil!

Soará acaso a hora em que os politicos enveredem pelo caminho do Damasco e reconheçam o direito do paiz a viver, a trabalhar, a progredir, desenredado dos liames em que a politica sectaria e a competição de corrilhos o envolve?

Não vêem que para uma bona parte da opinião cansada e desilludida *homem público* é uma designação (salvo honrosas excepções) quasi tão infamante como a que para o sexo feminino resulta da applicação do mesmo adjectivo?

Afastemos, porém, as vistas deste triste quadro da vida nacional, que confrange os corações verdadeiramente amantes do seu paiz e orientados apenas pelo alto ideal do patriotismo, para examinarmos serenamente a questão dos caminhos de ferro sómente sob o seu aspecto technico e economico.

Não foi ainda aqui analysada, nem ao menos reproduzida, a notável proposta do sr. Conselheiro Moreira Junior.

O relatorio que a precede contém dados numerosos valiosos e esclarecimentos interessantes; expõe minuciosamente a situação da nossa rede e indica o meio de a ampliar. Convém pois torna-lo conhecido dos leitores da *Gazeta*, embora o projecto a que serve de fundamento tivesse a sorte ephemera das rosas primaveris, que desabrochavam quando elle apareceu.

São elementos d'estudo que convém deixar archivados e por isso começará a sua publicação no proximo numero.

J. Fernando de Souza.

BAIRROS OPERARIOS

O artigo que publiquei no ultimo numero da *Gazeta* valeu-me uma observação que me penalisaria, se não passasse de uma expressão verbal.

Certo é que em tempos o *Instituto* de Coimbra publicou sob o título de *notas de um pae* o pensamento seguinte: «Quem é que, para mais fortemente se decidir e convencer-se do seu bom exito, não exclamou logo para si em voz alta. «Hei de fazê-lo! Hei de consegui-lo!» Politicos ha e até ministros, que, tendo proferido um discurso ou promulgado um decreto, imediatamente se persuadem que tudo está feito e pronto.

São sobretudo os filhos das raças conquistadas quando libertos, que mais soffrem de este fetichismo verbal, tanto elles foram violentadas à rigorosa observância da palavra dos seus senhores.»⁽¹⁾

Considero, repito, a observação ao que escrevi não como uma reprimenda, conforme vaidosamente a classificou o meu contendor, mas um simples desabafo de quem imagina que as palavras teem virtude efficiente.

Essa é a opinião dos que consultam as bruxas para curarem as enfermidades mais ou menos imaginarias de que soffrem, mas se o meu contendor lêr esta apreciação que faço do que elle disse, é capaz de se zangar e de me acusar de que o desconsidero e na pessoa delle aos vereadores do concelho da Covilhã.

Tomemos, porém, o caso friamente e sem opinião antecipada, da mesma maneira como se discute uma formula

algebrica e procuremos ver se ha ou não fetichismo verbal por parte de quem me criticar.

Disse elle: «Fala este sujeito (o sujeito é quem escreve este artigo) de estabelecer canalisações nas ruas da Covilhã, sem se lembrar que são tortuosas a valer, todas de granito durissimo, onde custa até a abrir alicerces para as casas. Parece que ignora o preço de uma trincheira em rocha aberta à picareta, quando bem mais simples seria desavolumar a cidade construindo bairros operarios.

O segredo do saneamento da Covilhã está na criação de bairros operarios e, fóra de isso, tudo são sonhos de visionários.»

Não posso afirmar se o discurso foi ainda mais ciceronianamente eloquente, porque não me referiram por miudos nem os tropos, nem as methonymias, nem as antitheses, nem as catachreses com que foi exornado, embora me citassem a catilinaria com que foi brindada a minha modesta individualidade technica. O mais amavel qualificativo com que me mimoseou o meu critico foi o de ignorante e não imagina quanto estou de acordo com elle a este propósito.

Para lhe dar já uma prova da grandeza da minha inscência, confessar-lhe-hei que ignoro se elle leu algum dia a *D. Branca de Garrett*, porque me pouparia uma transcrição de versos que os leitores da *Gazeta* por certo sabem de cór.

Refiro-me áquella fala do mestre Gil Vaz, no canto segundo. Consultado o physico pela princesa, eis o que responde:

..... Posto que nos digno
O grande mestre, o sabedor dos sabios:
A's longa, vita brevis, invertido
Co'o favor de Deus, já muitas vezes,
Tenho o donto aphorismo: vida longa.
Com arte breve. E assim hei-de emenda-lo
Na primeira edição *correctior auctior*:
Ubi ars brevior, erit longior vita.
E que salam a campo esses doutores
Da mula ruça, a pé firme os espero
C'um syllogy-mo em *barbara*, outro *ad hominem*,
E tres cornudos, bifidos dilemmas
Que lh'hão de estopetar as cabelleiras
E fazer comer terra a faculdade.
Ignorantões, hei-de encova-los. (1)

Ora, de facto, chego de cada vez mais a convencer-me que o estudo, a que sem cessar consagro o tempo que me fica livre dos meus deveres officiaes, me faz descobrir de cada vez mais quão grande é a minha ignorância. E o mais curioso é que o advogado J. Cruet dá-me a prova de que ha mais gente como eu, quando sustenta que «a sociologia é o coroamento de todas as sciencias e sciencia alguma está acabada.»⁽²⁾

Assente pois que a catilinaria a mim dirigida pessoalmente é merecidissima, e, visto que deixo o meu contendor adoptar para si proprio o aphorismo do mestre Gil, tomemo os articulados que contem a critica acima transcripta:

1.º — impossibilidade de abrir trincheiras em rocha que diz durissima, excepto a peso de oiro, por causa do recurso à picareta exclusivamente,

2.º — construção de bairros operarios para sanear a Covilhã, desavolumando a população da cidade.

A discussão do primeiro articulado obrigaría a uma longa investigação sobre os efeitos dos explosivos e o seu emprego dentro de aglomerações urbanas, exactamente para casos analogos áquelle de que se trata.

Exigiria uma analyse sobre a natureza do granito mais ou menos lesinoso do sub-solo e do solo da Covilhã, e importa que se definisca com exactidão o termo durissimo aplicado áquelle rocha.

Para pessoa de tão profundo saber como o meu critico, que tudo resolve com *verba solemnia*, talvez que isto lhe

⁽¹⁾ Obras completas de Almeida Garrett. Edição popular vol. I.º p. 272.
⁽²⁾ *La Vie du Droit* p. 247.

faça o efeito de minúcias de espirito, tacanho como é na opinião de elle o de quem isto escreve.

Observo todavia que as formulas dos explosivos hoje em dia são tantas e tão variadas, que só especialistas podem conhecê-las e avaliá-las.

Berthelot, o illustre chimico que desempenhou em França um papel preponderante na politica e que foi secretario da academia francesa, não se dignou de estudar os efeitos dos explosivos, applicando-lhes a thermo-chimica por elle inventada.

Se o meu contendor não fosse um sabio de tal calibre, que escusa de se entregar a mais leituras do que as do *Correio da Noite*, do *Correio da Manhã* e da *Correspondencia*, ousaria lembrar-lhe que o meu illustre collega e distinto lente da Escola do Exercito sr. conselheiro Oliveira Simões escreveu um precioso tratado sobre explosivos, onde os ignorantes, como quem isto escreve, muito aprendem em cada pagina, quando precisam de esclarecer casos duvidosos, que se apresentam a quem não acha que as palavras ditas de papo tudo resolvem.

Vamos agora ao segundo articulado, o tal dos bairros operarios.

O notável estadista italiano Luigi Luzzatti no congresso de Modena relativo a habitações populares discursou em 23 de novembro de 1902, referindo as seguintes palavras de Mazzini: «uma casa amavel e decente, onde a criança recebe os beijos da mãe e as caricias do pae, é a primeira lição para que se torne um bom cidadão» e como comentario acrescentou aquelle illustre organizador das finanças da Italia «Desmentiremos nós a Mazzini com cujo ensinamento aproveitam as outras nações»? (1).

E este o comentario moral do grande problema que se encerra na expressão *bairros operarios*, e poderia repeti-lo ainda com as palavras de lord Rosebery, que substanciam a formula sociologica do problema. De facto, aquelle estadista inglês disse: utilmente trabalha em favor da raça quem cuida de todos quantos se estiolam, se aviltam e se degradam em immundos alojamentos e, por causa de esses mesmos alojamentos immundos».

Também poderia referir que lord Beaconsfield em 1874 repetiu sob outra forma o pensamento de Mazzini, tanto elle se impõe aos espiritos superiores. Com efeito, aquelle illustre chefe do partido tory terminou do modo seguinte uma allocução com que apreciou os trabalhos da construção de casas económicas da *Artisan's Labourer's and general Dwellings C°*, em Shaftesbury Park «Sempre cuidei que o melhor guarda da civilização é o lar, que é a escola de todas as virtudes domesticas; sem um alojamento agradável é impossível com efeito o exercicio de estas virtudes».

Ora convém notar que o capital empregado nas casas de Shaftesbury Park rende 5 por cento captivo de despesas de conservação.

As 100.000 libras esterlinas, que constituem a fundação Peabody, foram empregadas em casas casernas. Aquelle philantropo americano fixou em 4 por cento o juro do capital para aquella obra e foi sobre aquella taxa que se basearam os calculos com que se conta poder em 1962 alojar 350.000 familias em casas Peabody.

Ainda sem sahir de Inglaterra, as casas casernas da *The improved dwellings company* rendem 5 por cento do capital nellas empregado.

As *Rowton houses* com 600 a 800 quartos unicamente para celibatarios produzem um rendimento pouco superior a 3,5 por cento.

Ora exceptuando as construções de Shaftesbury Park, que consistem em fileiras de casas successivas, collocadas paralelamente à rua, conforme as definiu o illustre engenheiro e meu chorado amigo sr. General Montenegro, todas as outras se integram no typo de casernas, onde habitam muitas familias ou muitos individuos.

Como se sabe, este typo de alojamento não tem probabilidades de se implantar entre nós, nem sequer em Lisboa.

O medico sr. Dr. Antonio d'Azevedo apontou como uma boa adaptação deste genero um antigo palacio situado à Graça, que se destacava precisamente pelos attentados contra a higiene, que se davam em outra habitação do mesmo genero proxima daquella.

No entanto esse sistema difficilmente se adoptará entre nós e no estrangeiro, em cidades de população densissima, é que se applica, à falta de outro melhor.

No congresso de Paris de 1889 relativo a habitações economicas o sr. Georges Picot propôz as seguintes conclusões.

1.º — Onde o consentirem as condições economicas, devem preferir-se, no interesse do operario e da familia, as habitações separadas e com pequenos jardins.

2.º — Se o preço elevado do terreno ou qualquer outra causa obrigar a construir no centro da cidade habitações em que se encontrem reunidas diversas familias sob o mesmo tecto, devem applicar-se minuciosamente todas as condições de independencia com o intuito de entre elles realizar o minimo contacto.

3.º — Os projectos serão estudados tendo em vista evitar todos os ensejos de encontro entre os inquilinos. Os patamares e as escadas em plena luz devem considerar-se como um prolongamento da via publica. É necessário evitar rigorosamente os corredores sejam elles quaes forem.

Cada alojamento deve conter uma latrina privativa que receba luz directa e seja dotada de agua.

4.º — Para que se permita a separação dos sexos, é indispensável a divisão em tres compartimentos para as familias de mais de tres pessoas.

5.º — Deve prohibir-se toda a aglomeração que diminua a independencia absoluta do locatario e da sua familia. (1)

No congresso de Saneamento e Salubridade da habitação, que se realizou em Genebra em 1906, vê-se do relatório apresentado pela fundação do imperador Francisco José I que os alojamentos operarios em Vienna obedecem aos principios expostos (2) e convém notar ali as despesas que se fizeram e a modicidade dos alugueres. Observe-se todavia que se trata de uma obra philantropica devida ao venerando decano-dos governantes dos estados-europeus.

Neste mesmo Congresso os srs. dr. Gautrez e archictecto A. Rey expõem numa extensa memoria os deveres da iniciativa particular e dos poderes publicos para garantirem a melhor distribuição dos alojamentos operarios nas cidades assegurando-lhes, o saneamento. (3)

Ainda aqui não são infirmados os principios expostos pelo sr. Georges Picot em 1889.

A fundação Rothschild em Paris subordina-se ainda áquelles principios geraes, conforme se ve de uma conferencia proferida em Victoria Hall em 7 de setembro de 1906 pelo sr. A. Rey archictecto de aquella fundação, que representa uma obra que um benemerito dotou com dez milhões de francos.

As grandes fabricas alemanas, como a de Krupp em Essen, a Badische Anilinenund Soda Fabrik, de Ludwigshafen, a fabrica de chocolates Russ-Suchard & C.º de Neuchatel na Suissa, o Creusot e a fabrica Ménier em Noisiel (França), a fundação Cadbury em Bournville (Inglaterra) são mais exemplos da capacidade de despesa que podem supportar as grandes empresas industriaes, do que methodos de resolver os problemas dos bairros operarios.

E caracteristica sob este ponto de vista a fundação de Bournville. O promotor da campanha contra o cacau de S. Thomé, Jorge Cadbury dispenderá com a compra de terrenos, edificação de casas e instalação de jardins e esta-

(1) Actas do Congresso cit. pag. 69.

(2) Hygienische Massnahmen nad deren Erfolge.

(3) Congrès de Génève pag. 703.

beletemos publicos a uns 12 kilometros de Birmingham, nada menos que 180:000 libras sterlinas (810 contos de réis ao par). Seguidamente fez renuncia dos seus direitos de proprietario, confiando a administração de Bournville a uma comissão que se renova por eleição entre os habitantes da localidade.

Os encargos desta comissão segundo as condições impostas pelo doador são: administrar os rendimentos da fundação, applicando-os ao embelezamento de Bournville e mais tarde á criação de outras cidades operarias do mesmo gênero em Inglaterra.

Outra clausula expressa da doação é que nunca em tempo algum haja tabernas nem cafés em Bournville, onde tudo se paga; embora a cidade se tornasse propriedade collectiva dos seus habitantes.

O mesmo haveria que se dizer de Port Sun Light também em Inglaterra.

O não intervencionismo sistematico do Estado naquelle paiz leva os grandes industriaes e os ricos proprietarios a substituirem-se ao poder para fazerem o mesmo que a Alemanha, cujo parlamento votou quatro milhões de marcos para melhoramento de habitações operarias, accrescendo que os estados confederados procederam analogamente, de maneira que a Baviera concorreu com um milhão de marcos á sua parte.

Um paiz que é quasi desconhecido em Portugal, porque mal temos relações commerciaes com elle e porque a lingua muito se afasta da nossa e até é pouco comparável com a allemã, a Dinamarca promulgou a lei de 22 de abril de 1904 relativa aos empréstimos para construção de habitações operarias.

Apenas tres artigos encerra essa lei, o terceiro dos quaes fixa a data da entrada em vigencia e as que são por ella explicadas e revogadas,⁽¹⁾, mas juntamente com este documento recebeu quem traça estas linhas os estatutos da sociedade de construções operarias fundada pelos artífices de Burmeister & Wains, uma noticia historica de essa sociedade e o seu relatorio e contas de 1906, bem como a noticia do desenvolvimento da sociedade de construções *Fremad*.

Observa-se nos graphicos que acompanham estes documentos que os tipos adoptados são os de casas de rez do chão e primeiro andar com mansardas justificadas pela necessidade do grande pendor a dar aos telhados e comportamento subterrâneo para arrecadações nas construções Burmeister & Wains, em Copenhague e suburbios.

Os sete grupos, em que se distribuem as 1176 habitações, encontram-se respectivamente em Amager, Schönb ergsgade,⁽²⁾ Nyboder, Olufsvej, Osterfarimsgsgade, Vester Fælledvej, e Standvgen. Ainda se nota a aquisição de um terreno em Lyngbyvej.⁽³⁾

Na *Fremad*, também em Copenhague, as casas ficam distribuídas num bairro, adjacentes duas a duas, de modo que recebem todas luz directa por três fachadas.

O tipo das casas é terreo com o vão do telhado aproveitado, o que se explica porque a carga das neves impõe que se lhes dê um forte pendor.⁽⁴⁾

A tendência para a individualização da casa económica é pois evidente até nas grandes cidades, accrescendo que em todas ellas se admite, quando se não impõe, a existência de um jardim.

Nas do tipo dinamarquês já descripto esse jardim caracteriza-se bem em todos os graphicos que acompanham os documentos acima descriptos.

Ahi tem portanto aquelle que entendeu ser criticável o empenho que mostrei pelo saneamento da Covilhã, o que

em rapido esboço posso dizer-lhe sobre dois dos pontos de vista segundo os quais devem considerar-se os bairros operarios.

No entanto o engenheiro Magrini, na sua obra *Le abitazioni popolari*, depois de concordar com Cléon Delabey em que a habitação operaria deve ficar perto do trabalho, ser barata e salubre, acrescenta: «vê-se pois que o problema da habitação popular pode considerar-se debaixo de varios pontos de vista, isto é technico, economico, financeiro, hygienico, etc.»

Em capítulos especiaes encara elle o problema sob o ponto de vista legislativo, commentando iei de diversos países sem exceptuar o Brazil, mas não citando Portugal; economica e financeiramente; em relação á hygiene e á construcção; referindo-se á disposição technica, casas isoladas, adjacentes duas a duas, em fileira para quatro famílias, quadruplas, casas casernas e as habitações rurais.

G. Franche, engenheiro e architecto, consagrhou bem recentemente um volume de alguns centenares de paginas ao problema das habitações populares e pontos ha em que encontro duvidas que lealmente expuz em critica que publiquei daquelle trabalho e que enviei ao auctor.

Não basta pois imaginar pelo que dito fica que as palavras *bairros operarios* de per si bastam para resolver um problema intrincado.

Deve, porém, desistir-se da construcção de habitações hygienicas para os operarios na Covilhã?

Evidentemente não, mas convém procurar uma resolução para o problema, que mais se complica ali com a carestia do capital e dos materiaes, a má qualidade de muitos de elles, o pouco partido que de suas propriedades de resistência sabe tirar a maioria dos constructores locaes e a inercia que se tem opposto aos melhoramentos locaes, porque toda a actividade se dispõe na satisfacção de odios pessoas, que por vezes nem sequer perdoam aos que já morreram e que deixaram neste mundo amigos que desejam perpetuar-lhes a memoria.

Talvez que em artigo proximo alvítre um solução para o problema que não interessa apenas a Covilhã mas todas as terras do paiz, onde a vida industrial se manifesta com alguma intensidade.

Mello de Mattos.

A INDUSTRIA FRUCTUARIA

No numero anterior tratámos ao de leve, no Boletim financeiro, da industria fructuaria em Portugal.

Embora o assunto não seja directamente proprio da índole desta revista, não deixa porém, de sê-lo indirectamente.

Tudo o que interessa o bem estar da sociedade portuguesa, tudo o que representa uma conquista, um avanço no caminho do progresso tem sido sempre defendido por nós, porque d'ahi provém um augmento de vitalidade da nação que se traduz sempre em mais amplo movimento nas linhas ferreas, e portanto em maiores receitas.

E a industria fructuaria em Portugal não é das que menos interessam às linhas ferreas do paiz.

Se o Algarve se tornasse em uma grande estufa donde saíssem, quando ainda o norte e centro da Europa estão envoltos em gelo, os primores das nossas fructas e legumes para Espanha, França, Suissa, Alemanha e Inglaterra; se de muitos pontos do Alemtejo, da Extremadura, do Douro e das duas Beiras, que facilmente se tornariam em viridentes hortas e perfumados pomares, as suas fructas douradas, os seus legumes verdejantes saíssem todos os dias a abastecer os mercados estrangeiros, as nossas linhas ferreas, por minimas que fossem as tarifas, achariam uma sensivel diferença, para maiores, nas suas receitas annuas.

⁽¹⁾ Lov om laan til opførelse af Boliger for Arbejdere m. fl.

⁽²⁾ Os dinamarqueses usam uma vogal o-cortada por um traço obliquo que desce da direita para a esquerda. Supponho-o analogo ao o alemão e por falta daquelle carácter de imprensa se usa o o-tremado.

⁽³⁾ Arbeidernes byggeførening 1900 stiftet af Burmeister & Wains Arbejdere.

⁽⁴⁾ Beretning om Byggeføreningen Fremad's Virksomhed 1899-1904 ved Berylens Foranstaltning erdarbejdet af J. Chr. Nielsen.

Uma das grandes vantagens da industria da exportação de fructas seria a de empregar muitas centenas de mulheres, que assim encontrariam meio de ganhar a sua vida honestamente, o que tão difícil lhes é em Portugal.

A escolha dos fructos, a sua limpeza, acondicionamento nas fructuarias e encaixotamento são trabalhos bem proprios para mulheres, por delicados, e esbanjamento de forças seria empregar nelles braços de homens.

Em França, nos arredores de Paris muitas familias pobres se dedicam à cultura dos cogumelos e della tiram os meios de subsistencia, conseguindo ainda juntar algumas economias, apesar do pequeno desenvolvimento daquelas culturas.

Entre nós, seria também um meio de proporcionar o bem estar a muitas familias rurais a cultura de fructos e legumes.

O Algarve, com o seu clima quasi tropical, poderia tornar-se uma verdadeira mina de ouro, se a sua população se entregasse à cultura dos fructos, que expediria para os mercados estrangeiros, onde se pagam sem olhar a preço as fructas fóra de tempo.

Madrid seria para nós um mercado certo. Cidade de luxo, onde se accumulam as mais ricas familias espanholas vivendo num meio de opulencia extraordinario, mas cidade onde os arredores nada produzem, onde não se encontra fructa toleravel, a não ser a laranja, Madrid seria um dos nossos principaes consumidores.

Mais longe, a Suissa, a Alemanha e a Inglaterra seriam tambem consumidores importantes.

Quanto á Alemanha, só ella, em 1904, importou em fructas que se dão admiravelmente no Algarve e em muitos pontos do Alemtejo o valor de cincoenta mil marcos.

A Suissa não produz nem metade dos fructos e legumes necessarios para o consumo da sua população e da enorme quantidade de turistas que a visitam.

Na Suissa não ha mercados nas cidades, nem se vendem legumes ou fructas pelas ruas.

O commercio destes productos está nas mãos de negociantes por grosso, estabelecidos em Genebra, Lusanne, Bâle, Zurich, etc, que os importam em grandes quantidades dos paizes que se dedicam à sua cultura.

São estes importadores que, tendo a sua clientela que lhes compra a retalho, forneceim os grandes hoteis e expêdem para as localidades vizinhas e até para o estrangeiro.

O total destas importações monta a milhares de contos de réis durante o anno.

A Inglaterra consome quantidades prodigiosas de fructas e legumes; as castanhas, as uvas—principalmente pretas—as nozes, os morangos, os melões, a couve-flor, os tomates, as batatas, o feijão verde teem uma procura constante.

No grande mercado de Covent-Garden, nos principaes dias de venda, que são as segundas, quartas e sextas, chegam por vezes as boas fructas e os bons legumes a attingir preços verdadeiramente extraordinarios.

Ha um outro mercado certo em Inglaterra, que é Hull, a onde affluem os compradores do Este e do Oeste da Grã Bretanha, e onde os preços tambem attingem grande altura.

Além das fructas que acima deixamos indicadas, todas as outras teem aceitação; o que é preciso é que sejam muito bem apresentadas, o que depende não só dos cuidados da cultura, mas tambem do encaixotamento.

Pode, pois, dizer-se garantida a collocação do nosso producto, logo que uma combinação se faça com as diferentes companhias ferroviarias.

Ao commercio das fructas podia ainda juntar-se o das flores, pelo menos como subsidiario.

E como as flores são pagas no estrangeiro, bem o sabe quem tem viajado.

Sem ir muito longe, em Madrid, cravos que nós aqui não levaríamos para casa, se no-los dessem, são lá vendidos nas praças publicas por o equivalente a quarenta e cinco réis da nossa moeda, cada um.

Imagine-se quanto ganharia quem, comprando flores nos arredores de Lisboa, as expedisse para Madrid, onde, dezoito horas depois de serem colhidas, poderiam estar à venda nos mercados ou estabelecimentos especiaes.

E o que se diz de Lisboa, pode dizer-se do Porto, onde as camelias e glycínias brotam espontaneamente em qualquer recanto, do Bussaco, da Regoa e de muitas outras regiões privilegiadas do nosso lindo paiz, formoso jardim por nós tão desprezado.

A iniciativa particular compete crear esta industria; á dos Governos o protege-la e desenvolve-la, estabelecendo nas suas linhas tarifas de favor, obtendo nas linhas particulares tarifas identicas, creando premios para os exportadores, pondo em pratica, emfim, tudo quanto possa concorrer para o desenvolvimento de tão productiva e remuneradora industria.

Os povos de hoje não vivem como nas epochas medievais de rapinas e bandoleirismos, que outra coisa não eram as guerras de conquista, actos gloriosos então.

Hoje os povos, para afirmarem o seu direito ao titulo de povos civilizados, precisam de trabalhar com tenacidade e produzir sem esmorecimentos.

O individuo que nada produz não tem direito à vida nas sociedades cruelmente praticas mas inexoravelmente logicas da actualidade.

O mesmo succede com os Estados, organismos de que os individuos são simples cellulas.

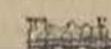
Estado que não produz têm a sua autonomia muito arriscada.

A energia famosa que os velhos portuguezes empregaram para atirar a fronteira sul do primitivo condado inicial para o cabo de S. Vicente e foz do Guadiana; a energia com que mais tarde se fôram, derrubando as fronteiras do velho mundo, á conquista das riquezas da Africa, da Asia, da America e da Oceania, empreguemo-la hoje nas luctas in-cruentas e não menos proficias da industria e da agricultura.

E só assim a nossa consciencia nos afirmará bem alto o direito que temos a fazer parte do mundo civilizado.

O tempo de ephemeras glorias, que alcançadas por vães illustres, eram bastantes para esconder a inepcia dos seus descendentes, passou ha muito. Hoje vive-se, mas é de utilidades productivas.

Ouro é o que ouro vale, é axioma velho de que facilmente se tira o corollario; nada é o que não vale nada.



Os viaductos metalicos da linha da Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Os viaductos são formados por tramos todos eguaes em comprimento e de 4 typos diferentes que são :

- a) — em recta e horizontal
- b) — em recta e rampa
- c) — em curva e horizontal
- d) — em curva e rampa.

Nos typos c) e d) as vigas ficam mais afastadas que nos outros e as longrinas formam um polygono que define a curva dos carris.

Nos typos a) e b) as carlingas estão todas á mesma altura, ao passo que nos typos em rampa cravam-se nas vigas a alturas diferentes, sendo todas igualmente cortadas por um plano paralelo á rasante.

Lançou-se mão deste artificio para que as vigas podessem ficar horizontaes, e como o coroamento dos pilares é tambem horizontal, os apoios de cada tramo sobre os pilares teem altura diversa e correspondendo a diferença á inclinação do trainel. O aspecto destes viaductos em rampa, formados por tramos isolados, horizontaes e a diferentes alturas, é bastante agradavel quando o viaducto é todo em recta ou em curva; quando porém é parte em

curva, como sucede no viaducto n.º 9, a diversa largura dos tramos dá-lhe uma apparencia desagradavel.

Em todos os tramos as carlingas e longrinas são horizontaes e por isso nos tramos em curva se empregaram travessas de carvalho em forma de cunha, de maneira a dar a sobre-elevação ao carril exterior pela diferença de espessura da travessa nas verticaes dos 2 carris. Faz excepção o viaducto n.º 8, unico que é em curva e patamar. Este trazia já sobre as longrinas, do lado do carril exterior, umas peças de 0^m,12 d'altura e desta forma , que permittiram o uso de travessas metallicas, como se fez nos viaductos em recta e patamar.

Os pilares metallicos foram projectados tambem com subordinação á ideia da menor variação possivel nas dimensões dos ferros elementares. E' por isso que se empregaram apenas 5 tipos de pilares com as seguintes alturas: 22,^m80; 17,^m80; 13,^m30; 8,^m80 e 4,^m80; são formados respectivamente por 5, 4, 3, 2 e 1 andares. A partir de cima, os andares da mesma ordem são em todos os pilares eguaes. Esta disposição foi duma alta vantagem practica. Comprehende-se bem que era impossivel entre tal quantidade de material, sujeito a tanta baldeação, não haver peças extraviadas, trocadas, defeituosas, que demorariam a marcha do trabalho, se não tivesse sido facil a sua substituição. O viaducto n.º 6, ultimo a montar, serviu de reserva a todos os outros, e é para notar que a não ser 2 *albatrivers* para um pilar, que tiveram de se mandar vir da Europa, o resto que faltou foi tão insignificante que se fez nas officinas em Loanda.

Os pilares metallicos na sua generalidade apoiam sobre quatro troncos de pyramide quadrangular, de alturas variaveis entre 1,^m50 e 2,^m50, nos quaes os cunhaes e coroamento são de cantaria. As duas pyramides de cada lado do eixo da linha assentam sobre massames de alvenaria de altura variavel com a natureza do terreno, sendo a maxima de 8,^m28 (pilar 3 do viaducto n.º 7).

A ligação das pernas ou arestas dos pilares com as alvenarias fez-se, em cada perna, por meio de 4 varões de ferro de 0,^m03 de diametro, de comprimento variavel entre 1,^m50 e 3,^m80 conforme o tipo do pilar. Na parte inferior os varões ficam ligados a chapas de ferro de forma quadrada e de 0,^m15 e 0,^m20 de face, e atravessando a base de cada perna do pilar recebem uma porca que aperta a base contra o cordão de cantaria. Este sistema de ligação proposto pelas fabricas constructoras é defeituoso. Na practica é extremamente difícil conseguir collocar os varões na sua posição precisa e conservar-lh'a. E tanto assim que, apesar de todos os cuidados, foi necessario frequentemente rasgar os furos das bases dos pilares metallicos ou abrir novos furos, para que, enfiando nos varões da ligação, o centro da base ficasse na posição que lhe pertencia.

Projectou-se o emprego de estacas de helice para base de alguns pilares, quando o terreno não offerecesse boa fundação senão a grande profundidade. O projecto desta parte foi tambem elaborado pelas casas fornecedoras dos viaductos e em abono da verdade se deve dizer que não faz grande honra ao seu inventor. Para cada perna do pilar empregavam-se trez estacas cujos topes entravam nuns chapuzes de ferro fundido ligados por trez peças que formavam um triangulo sobre que assentava a base da perna. A distancia entre os eixos destas trez estacas era de 0,^m70 e 0,^m75. Comprehende-se facilmente quão dificil seria cravar trez estacas tão proximas que os helices quasi se tocavam, por forma que o seu eixo ficasse precisamente na posição desejada; acresce que as estacas eram d'áço e de 0,^m08 de diametro, e precisando os seus topes ficar a determinado nível havia necessidade *sempre* de as cortar depois de cravadas, o que era operação pouco facil.

Tinha sido resolvido applicar as estacas nos pilares dos viaductos n.^{os} 9 e 10 e em trez pilares do viaducto n.^º 3.

O terreno era muito argiloso e perfeitamente uniforme até grande profundidade. Era, portanto, mau para fun-

dações em alvenaria e mau para as estacas. Tanto assim que, a menos de 3 metros, as estacas deram nega ao esforço de 40 homens applicados aos 4 braços do malacate. Procedeu-se ao corte das doze estacas, o que levou bastantes dias e verificou-se, o que não foi surpreza, que era necessário fazer nova furação para montar o pilar sobre os quatro triangulos assentes nas estacas. Attribuindo, em parte, a pouca penetração das estacas á forma do helice, que era de pequeno passo, experimentou-se um outro tipo de helice.

Fundiram-se nas officinas em Loanda dois helices desse tipo e tratou-se de os experimentar no viaducto n.^º 3.

O mau tempo fez demorar muito esse trabalho e era preciso de qualquer forma acelerar a montagem do viaducto n.^º 3. Por fim fez-se a experienca que mostrou a vantagem da nova helice, mas que não satisfiz cabalmente.

O principal desfeito era a quasi impossibilidade de conseguir o cravamento de trez estacas tão proximas, em posicoes mathematicamente definidas.

O sistema de fundações em estacas de helice é sem duvida economico e rapido, mas a sua applicação no nosso caso foi infeliz, e com certeza quem na Belgica fez o projecto nunca tinh' visto cravar uina estaca ou entendeu que para a Africa tudo era bom.

Em quanto se experimentavam as estacas no viaducto n.^º 3 tinha sido verificado que no viaducto n.^º 10 não eram necessarias, porque a pouca profundidade appareceu rocha; e que no pilar n.^º 1 do viaducto n.^º 9 a pouco menos de 5,^m0 se encontrava terreno razoavel para fundações. Como a parte metallica deste pilar ficava um tanto enterrada, a altura de alvenaria a construir era apenas de 3,^m55. Aproveitando as circumstancias, contractou-se com o empreiteiro da montagem dos viaductos a construção destes pilares ao preço de 15\$000 réis o metro cubico, isto é, 4\$000 réis menos que o das alvenarias das obras proximas. A construção do pilar n.^º 2 deste mesmo viaducto n.^º 9 estava-se tambem demorando mais do que convinha para a montagem dos ferros e para este resolveu-se, em vista da natureza do terreno, (argila compacta, mas muito carregada d'agua), fazer as fundações com beton hidráulico na espessura de 1^m,95 de alvenaria hidráulica. Neste pilar, em vez dos quatro troncos de pyramide fizeram-se dois massames, um a cada lado do eixo e suprimiu-se a cantaria nos cunhaes, visto ficar toda a construção enterrada.

O preço, tanto do beton como da alvenaria, foi tambem a 15\$000 réis o metro cubico, fornecendo a Companhia o cimento necessário.

Restavam apenas dois pilares do viaducto n.^º 3 a fazer, pois que um delles já fôra construido assentando as fundações sobre terreno bastante firme a 3^m,73 de profundidade. Para esses abriram-se fundações até 1^m,0 abaixo do plano em que ficariam as pontas das estacas se fossem cravadas o sufficiente para não precisarem ser cortadas. Fez-se um massame de alvenaria de 1^m,0 de altura, para o qual havia muita boa pedra, e sobre elle armaram-se as estacas com o triangulo superior, tendo previamente marcado o logar dos seus eixos para que assentassem em grandes pedras. Fixadas bem na sua posição envolveram-se as helices e a parte inferior das estacas num massame de alvenaria de 1^m,50 de altura. Foi rapida a construção e assim ficavam terminados todos os viaductos da linha.

Contin.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Espanha

O ministerio da guerra ordenou que se facilitassem os meios necessarios para a construção de um aeroplano invento de um capitão do exercito, que espera com elle resolver o problema da aviação.

França

Legagneux, um dos concorrentes ao circuito de Leste, na occasião em que no concurso do Havre, que se realizou sabbado ultimo, procedia a uma prova, caiu da altura de quinze metros, ficando gravemente ferido.

Os medicos, apesar da gravidade do estado do ferido não desesperam de salva-lo.

— Ainda ha poucos dias, em Trouville, Morane estabelecerá o record da altura, subindo a 2582 metros. Pois já este record foi batido.

Em Issy-les-Molineaux, o aviador Chavez subiu a 2680 metros.

— As tentativas para se chegar ao transporte em comum começam a ser frequentes. Em fins d'agosto Breguet fazia em Lille um percurso com cinco passageiros; em 2, um aeroplano militar, de azas moveis, fez o percurso de Donai a Arras, quarenta kilometros, em vinte e seis minutos, levando um passageiro; em 7 deste mez Weymau fazia um percurso de 320 kilometros, dos quaes 220 sem paragem, com um passageiro; em 11, o dirigivel Clement Bayard 2.º, militar, fez com oito passageiros, o percurso de Compiègne a Grandvilliers em duas horas.

— Em Bordeus começou no dia 11 a semana de aviação.

Italia

De 18 a 24 deste mez realizar-se-ha um concurso, cuja prova será a travessia dos Alpes, partindo de Brigue e descendo em Milão.

Haverá provas eliminatórias para apuramento dos concorrentes, cujo numero será apenas de cinco.

A escolha destes cinco deve realizar-se hoje.

O ponto de partida é um planalto de 400 metros de comprimento por 150 metros de largo, que fica a tres kilometros de Brigue, à altitude de 900 metros.

Para que os aviadores não percam a orientação, o caminho está marcado por diferentes modos. Até Domosso-dola é indicado pela linha ferrea e cursos d'agua. D'aqui por deante é marcado por uma linha branca de dia e por fogueiras de noite.

Sobre o lago Maion ha boias para indicar a direcção, e em Milão, no aerodromo que é o ponto terminus elevar-se-ha a 2.000 metros um balão captivo.

Automoveis pelas estradas e canoas automoveis no lago Maion acompanharão os aviadores para lhes prestarem o auxilio de que porventura careçam em caso de accidente.

Allemanha

Continua a ser organizado o serviço de postos de aviação militar em quasi todos os pontos estratégicos.

Ultimamente foi aberta uma escola de aviação cujos professores estudaram a aviação em França.

Hollanda

Morreu em Amsterdam o aviador Maasdick, quando experimentava um novo apparelho.

Depois de ter attingido uma enorme altura, o motor parou repentinamente e o apparelho caiu a prumo.

A morte de Maasdick foi instantanea.

Estados Unidos

Em Nova York, no dia 11, o aviador Hamilton, depois de ter ganho um *match* de velocidade contra um automovel, quando descia, o aeroplano tendo-se desequilibrado, caiu no solo, ficando esmagado sob o motor.

— Graham White, tambem quando descia, voltou-se o apparelho e caiu, mas sem consequencias graves. Apenas o aeroplano ficou inutilizado.

— O aviador Mac Centy, no aerodromo de Sheespead, fez experiencias de telegraphia sem fios, a 150 metros d'altura, tendo recebido e transmitido comunicações para uma estação em Barren Island.

Japão

Uma commissão de officiaes do exercito foi á America encarregada da compra de vinte e sete aeroplanos do sistema Wright, para o serviço militar.

Necrologia**Emilio Cachelièvre**

No dia 4 do corrente faleceu no Luso após uma prolongada e dolorosa enfermidade o nosso amigo, sr. Emilio Cachelièvre, sub-chefe de Serviço, Encarregado da Repartição do Pessoal da Exploração.

Emilio Cachelièvre, era filho dum antigo empregado do serviço de Via e Obras, já falecido ha annos, e que deixara, como succede agora com seu filho, saudosas recordações entre o pessoal da Companhia.

O saudoso extinto deixou viúva e uma filhinha que estremecia.

No seu funeral, que se effectuou no dia 7 da estação do Rocio para o Cemiterio Oriental, encorporou-se grande numero de empregados e amigos do illustre extinto.

A' familia enluctada enviamos os nossos sentidos p-zames.

Alvaro de Souza e Vasconcellos

No dia 14 do corrente faleceu na sua casa nas Mercês (Cintra) o sr. Alvaro de Souza e Vasconcellos, filho do antigo secretario da Companhia Real, falecido ha annos, sr. Antonio de Souza e Vasconcellos e irmão do nosso preso amigo Vasco de Souza e Vasconcellos actual sub-chefe do Serviço do Trafego daquella Companhia.

Alvaro de Vasconcellos, que ocupara com distincão o logar de Chefe de Repartição na Administração da Companhia, encontrava-se reformado já ha alguns annos ein virtude da terrivel doença que durante annos o martyrisou e de que veio a morrer.

Pela bondade do seu caracter e pela sua educação esmeradissima Alvaro de Vasconcellos tinha como que o condão de atrair quantos delle se approximavam, contando como amigos todos os que o conheciam.

A' familia do saudoso extinto e em especial ao nosso amigo Vasco de Vasconcellos enviamos as expressões do nosso mais profundo sentimento.

A linha de Madrid a Colmenar Viejo

Inaugurou-se o mez passado esta linha, que continua a linha, já em exploração, de Cuatro Caminos a Fuencarral.

A nova linha mede vinte e um kilometros desde Fuencarral a Colmenar, com seis estações: Cuatro Caminos, Fuencarral, Valverde, Valdelamasa, Castillo de Viñuelas e Colmenar Viejo.

O traçado da linha exigiu grande numero de trincheiras, algumas com mais de dez metros de altura.

Os carris são de industria espanhola, procedentes de Biscaya, e as madeiras são de industria allemã, da casa Koppel.

Por emquanto circulam apenas carruagens de terceira classe, devendo em breve começar a circular as de primeira e segunda.

Os comboios actualmente chegam apenas a Castillo de Viñuelas, faltando ainda uns oito kilometros de linha por construir.

Até que a linha esteja concluida, o trajecto de Viñuelas a Colmenar é feito em trem, gastando-se neste percurso uma hora.

Os trabalhos de construcção foram iniciados em 1907.

VIAGENS E TRANSPORTES

Viagem circulatoria de visita ás praias e thermas

E' deveras interessante o serviço especial que a Companhia Real acaba de annunciar para uma excursão de visita ás principaes thermas e praias servidas por estações das suas linhas. E' uma novidade que sem duvida o publico applaudirá tirando della o melhor proveito.

Além da modicidade dos preços, 10\$000 réis em 1.^a classe e 7\$500 réis em 2.^a, o que torna o serviço muito recommendavel é a faculdade da aquisição dos bilhetes em qualquer estação do trajecto e a de paragem nos pontos mais interessantes da excursão, contanto que se não exceda o prazo de validade dos bilhetes que é para ida de 16 a 27 e volta de 19 a 30 do corrente.

Esta faculdade de paragem dá ensejo aos excursionistas de poderem visitar, além dos pontos do itinerario da excursão, outros que lhes fiquem proximos e para os quaes haja serviços de diligencias ou de comboios.

Os cartazes anunciadores deste serviço teem indicado o traçado do itinerario que comprehende as linhas de Cintra, Cascaes, Lisboa a Porto e a Figueira da Foz.

Os bilhetes dão direito-ao-passageiro percorrer em qualquer dos sentidos da viagem todas as linhas acima indicadas.

Pode portanto o excursionista visitar por tão modicos preços as seguintes localidades; Estoril, Cascaes, Cintra, Queluz, Praia das Maçãs, Ericeira, Mafra, Torres Vedras, Santarem, Caldas, S. Martinho, Nazareth, Alcobaça, Leiria, Batalha, Thomar, Coimbra, Amieira, Figueira, Guri, Aveiro, Furadouro, Espinho, Granja e Porto.

A epocha para a excursão não podia ser melhor escolhida, pois é agora que as estâncias balneares estão mais animadas e mais interesse offerecem ao viajante.

Alem disso tambem porque nesta epocha se realizam muitas festas em varios pontos proximos das estações do percurso, que podem ser aproveitadas pelo passageiro. Assim por exemplo as festas á Sr.^a dos Milagres que se effectuam nos dias 17 a 20 de corrente; a romaria á sr.^a da Ajuda em Espinho; as festas do centenario da guerra Peninsular no Bussaco, que teem logar no dia 27 de corrente e que este anno são revestidas de grande pompa, e para as quaes, como adiante referimos, a Companhia da Beira Alta faz serviço especial; as festas em S. Martinho do Porto que terminam no dia 22 de corrente, etc.

Estamos convencidos que o resultado que a Companhia Real vae obter com esta viagem circulatoria a animará a proporcionar de futuro ao publico outras de tanto ou mais interesse ainda.

As linhas do Sul e Sueste, do Minho e Douro e da Beira Alta contribuem tambem para o bom exito deste serviço, ampliando até o dia 1 d'outubro, inclusivé, o prazo para o regresso dos seus bilhetes de ida e volta vendidos para as estações da Companhia nos dias 15 a 27 do corrente, afim de os seus portadores poderem fazer a viagem circulatoria adquirindo o respectivo bilhete na estação da Companhia Real destinatario do seu bilhete primitivo.

Romaria ao Sr. Jesus da Piedade em Elvas

Uma das romarias mais interessantes e curiosas que se realizam annualmente no nosso paiz é a do Sr. Jesus da Piedade em Elvas, que se effectua nos dias 20 a 26 deste mez por occasião da Feira franca de S. Malheus.

Nesses dias a heroica cidade d'Elvas, cujo nome anda ligado a tantas paginas glorioas da nossa historia, como que abre um parenthesis na sua habitual severidade. A concorrencia de romeiros e excursionistas que ali vão de todos os pontos do paiz e das povoações mais proximas

do paiz vizinho, especialmente Badajoz, é numerosissima e leva á cidade uma alegria ruidosa que bem contrasta com a vida socegada e monotonica dos outros dias.

Além do costumado arraial e das brilhantes illuminações, devem effectuar-se duas magnificas touradas, para as quaes a commissão das festas conta com os melhores elementos.

Elvas, como todas as terras do Alemtejo, tem um aspecto bastante diferente das cidades das demais províncias, e pode-se dizer sem receio de errar, que é das que ainda conservam o carácter accentuadamente portuguez, e, quem ainda não poude apreciar bem os costumes e o carácter daquelle povo, bom e sympathico sob todos os pontos de vista, deve aproveitar a occasião da romaria ao Sr. da Piedade, tanto mais que a Companhia Real dos Caminhos de ferro contribue este anno, como nos annos anteriores, para a sua grandiosidade, levando ali grande numero de visitantes que se utilizam dos bilhetes a preços reduzidos, que estabelece para ida nos dias 19 a 23 e volta de 21 a 27.

Além das estações que no anno findo vendiam bilhetes deste serviço, a Companhia incluiu este anno ainda outras.

A seguir indicamos os preços dalgumas das principaes:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Lisboa-Rocio.....	4\$380	3\$400	2\$420
Santarem.....	3\$100	2\$400	1\$710
Torres Novas.....	2\$660	2\$060	1\$460
Entroncamento.....	2\$390	2\$010	1\$430
Abrantes.....	2\$130	1\$650	1\$180
Porto-Campanhá.....	7\$010	4\$850	3\$460
Espinho.....	6\$680	4\$620	3\$290
Portalegre.....	810	630	460
Alvega-Ortiga.....	2\$430	1\$880	1\$340
Fratel.....	3\$040	2\$360	1\$680
Rodam.....	3\$140	2\$440	1\$740
Castello Branco.....	3\$620	2\$810	2\$000
Caldas da Rainha.....	6\$610	4\$600	3\$270
Figueira da Foz.....	4\$420	4\$100	2\$570
Vendas Novas.....	4\$480	3\$480	2\$480

De Badajoz tambem haverá bilhetes reduzidos de ida e volta, aos preços de 3 pesetas em 1.^a classe, 2,34 em 2.^a e 1,50 em 3.^a.

Festa á Senhora dos Milagres

Na pitoresca povoação de Milagres, situada proximo de Leiria, realizam-se nos dias 17 a 20 do corrente as tradicionaes festas a Nossa Senhora, que são sempre revestidas de grande pompa.

Além das festividades propriamente religiosas, que constam de procissão, missa a grande instrumental, sermão etc, ha um grande arraial onde os rapazes e raparigas do sitio e povoações limitrophes se reunem e com os seus cantares e folguedos dão á festa a nota mais alegre.

Ha tambem fogo d'artificio e brilhantes illuminações, que este anno se espera, sejam superiores ás dos annos anteriores.

A instancias da Comissão dos festejos, a Companhia Real construiu uma pequena plataforma ao kilometro 165,370 da linha do Oeste, entre as estações de Leiria e Monte Real, para serviço de passageiros, dando alli paragem de 1 minuto durante os dias das festas aos comboios ordinarios que partem das Caldas ás 10.46 da manhã, 12,3 da tarde e 12,20 da madrugada, e aos que partem de Alfarellos ás 3 e 11,35 da manhã e 8 da tarde. O apeadeiro dista apenas uns 3 kilometros do local das festas.

Em vista deste importante melhoramento para aquella localidade, serão certamente mais frequentadas as festas que nos annos precedentes.

Os preços dos bilhetes para Milagres são os que pelas tarifas em vigor correspondem ás estações de Leiria e Monte Real, conforme o sentido da marcha do comboio.

Feira em S. Bartholomeu de Messines

Na poetica povoação de S. Bartholomeu de Messines, tem logar nos dias 19 a 21 deste mez a grande feira annual, uma das mais concorridas do Algarve e onde costumam realisar-se importantes transacções.

Naquelles dois dias conserva-se a terra natal do nosso chorado poeta João de Deus em permanente alegria, havendo os caracteriscos bailes de roda, descantes, etc.

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste fazem serviço especial de bilhetes de ida e volta para Messines cujos preços reduzidos das suas principaes estações são os seguintes :

	2.º cl.	3.º cl.
Beja.....	2\$500	1\$600
Silves.....	600	400
Portimão.....	700	500
Faro.....	1\$000	600
Tavira.....	1\$500	1\$000
Villa Real de Santo Antonio.....	1\$900	1\$300

Os bilhetes são vendidos de 16 a 21 e válidos para o regresso até ao dia 24 do corrente.

Romaria da N.ª S.ª da Ajuda em Espinho

Uma das mais importantes romarias que costumam realisar-se annualmente no norte do paiz, é a que se effectua na linda villa de Espinho, à Senhora da Ajuda.

Todos os annos alli affluem dezenas de milhares deromeiros e excursionistas, especialmente das povoações de Aveiro até Porto.

E' deveras pittoresco o agitar daquella enorme multidão affluindo de todas as estradas que conduzem á capella onde se realizam as festividades religiosas, e se espalha, uns procurando um bom lugar para assistirem ao desfile da procissão, outros diligenciando entrar na capella, onde quasi é impossivel penetrar-se, tanto é o povo que alli se comprime e que encheria uma area tripla daquella.

O arraial é como todos os arraiaes do Norte, animadissimo. Dança-se e canta-se alegremente; os petiscos cosinhados nas modestas barracas armadas no arraial, derramam os aromas caracteristicos, e o vinho puro e inebriante é bebido aos cantaros com inexcedivel prazer pelos apostolos do Baccho que, quando excitados pelo famoso elixir, se tornam delirantes de alegria.

Como nos annos anteriores a Companhia Real faz serviço especial a preços reduzidos nos dias da romaria, que tem logar nos dias 24 a 26 do corrente, estabelecendo tambem um intenso serviço de comboios supplementares entre Porto e Espinho, com paragem nas estações e apeadeiros intermedios.

Os preços dos bilhetes são iguaes aos do anno passado.

Festas em S. Martinho do Porto

Nos dias 18 a 22 do corrente devem realisar-se na encantadora bahia de S. Martinho, festas deslumbrantes que chamarão aquella magnifica estancia balnear grande numero de visitantes.

O programma, que foi magnificamente elaborado, consta de batalha de flôres, arraial, kermesses, corridas de obstaculos e de bicyclettes e outros varios numeros de desporto; fogo de artificio aquatrico e aereo, regatas, sarau no club, bailes, etc.

A Companhia Real estabelece um comboio especial no dia 19 em que é queimado o fogo d'artificio, para o qual serão validos os bilhetes chamados de banhos entre Caldas e S. Martinho.

Festas da commemoração da batalha do Bussaco

A festividate que todos os annos costuma realisar-se no sitio do Bussaco no dia 27 do corrente, será este anno feita com grande pompa, celebrando-se uma missa campal, a que assistirão contingentes de todos os corpos do exercito e grande numero de officiaes e convidados de diversas categorias sociaes.

Depois da missa campal proceder-se-há á cerimonia da benção da bandeira commemorativa, na qual estão inscriptas em letras de ouro as datas das batalhas mais celebres da Guerra e a legenda camoneana que foi concedida como distintivo de honra aos corpos que mais se distinguiram na batalha da Victoria.

A noite haverá grandes e brilhantes illuminações e serão queimados magnificos fogos d'artificio.

Haverá tambem danças e descantes populares, concertos etc.

A Companhia da Beira Alta faz serviço a preços reduzidos no dia das festas das suas principaes estações para Luso e volta, e a Companhia Real de combinação com aquella, tambem estabelece preços especiaes das suas estações de Fundão até Sabugal para Luso e volta.

Dado o interesse que o programma das festas offerece, e a modicidade dos preços do caminho de ferro, é de esperar grande concorrenca no dia 27 ao Bussaco.

Semana d'automno em Cascaes

Despertou grande entusiasmo não só entre a colonia balnear de Cascaes como em todo o nosso meio desportivo o programma, que já se acha publicado, das festas que se devem realisar naquelle aristocratica villa em honra de S. M. Senhor D. Manuel, nos dias 2 a 16 do proximo outubro.

Entre os variados numeros do interessante programma figuram uma magnifica tourada no dia 2, organisada pelo Real Club Tauromachico; uma regata de vela e remos na bahia; campeonatos de esgrima e de tennis; concurso hypico internacional no Estoril, etc., etc.

A Companhia Real faz serviço de bilhetes de ida e volta com a reducção de 40 % sobre os ordinarios nos dias 2, 9, 13 e 16, dias em que teem logar os numeros mais interessantes.

Festas desportivas em Setubal

No dia 18 do corrente realisam-se na linda cidade de Setubal brilhantes festas promovidas pelo Sporting-Club Setubalense no numero das quaes se conta uma magnifica corrida de touros.

Por este motivo a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelece um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das suas principaes estações para Setubal e um comboio extraordinario que partirá de Lisboa (Terreiro de Paço) ao meio dia e 55, regressando de Setubal ás 10,40 da noite.

Festa á Senhora das Dôres na Povoa de Varzim

Realisa-se no dia 18 do corrente a grande festa á Senhora das Dôres, com o brilhantismo dos annos anteriores.

A Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão, no intuito de attrahir maior numero de forasteiros estabelece nesse dia um serviço especial com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Viagens commodas ao Bussaco

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

Permittem pois a seguinte agradavel diversão: Sahir do Porto de manhã ás 9 horas no rapido n.º 56 da Companhia Real, chegando a Luso ás 11,10; passar o dia no Bussaco, embarcando em Luso ás 8,44 da tarde, para ir dormir em sua casa no Porto, aonde se chega ás 11,7 da noite no rapido n.º 55 da mesma Companhia Real.

Diversão semelhante permite ás estações intermedias, quer sahindo para o Bussaco pelo comboio n.º 18 da Companhia Real para tomar então em Pampilhosa o n.º 3 da Beira Alta, chegando a Luso ás 10,6 da manhã e regressar pelo

novo comboio n.º 102 da Beira, que parte do Luso às 8,44 da tarde e seguir pelo n.º 11 da Companhia Real, quer pelos rápidos atraçados indicados das estações de Gaya, Granja, Espinho e Aveiro, que elles servem.

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

De Coimbra a viagem para o Bussaco é particularmente comoda, tomando de manhã o comboio n.º 17 da Companhia Real e regressando pelo n.º 2212 e fornecendo ainda este último comboio um excellente regresso aos passageiros, que tenham ido de manhã daquella cidade a Cananheda, Azaré, etc.

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

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

Transporte de uva para o estrangeiro

Em consequencia das fracas colheitas de uva este anno no estrangeiro, na França, na Alemanha, teem-se já efectuado importantes compras de uva em diferentes povoações do Ribatejo e da região Torreana, com destino a serem exportadas em barricas para a Alemanha.

Estas importantes vendas para aquella nação não se faziam, justo é dize-lo, se não tivessemos já em pleno vigor o tratado de commercio que foi negociado pelo ministerio transacto.

Para favorecer esses transportes vae a Companhia Real incluir brevemente na sua classificação geral de mercadorias a *uva esmagada em vasilhame de madeira*, á qual correspondem os preços, que, segundo as suas tarifas, vigoram para o vinho e para o mosto.

Para estes transportes já estão chegando procedentes de Bordeos importantes remessas de vasilhame em que a uva ha de ser acondicionada.

Transporte de taras vazias

A Companhia Real tenciona para muito breve tornar extensiva ás taras vazias, precedendo o transporte em cheio das remessas de vinho, vinagre, alcool, aguardente, mosto e uva esmagada em vasilhame ou em ódres, a concessão que actualmente vigora para o retorno das taras e só para as estações que desta concessão disfrutam.

Assim as taras vazias que forem transportadas de uma das estações comprehendidas entre Poço do Bispo e Santarem, Setil e Vendas Novas, Alcantara Mar e Pedrouços e Alcantara Terra e Cintra para as de Lisboa Caes dos Soldados, Poço do Bispo, Braço de Prata, Benfica, Alcantara Terra ou Mar, Belém ou Pedrouços, ou vice-versa, para regressarem cheias á procedencia, de qualquer das mercadorias acima citadas, pagaráo apenas a quantia de 20 réis por cada tara transportada.

O transporte do cheio deverá effectuar-se dentro do prazo de 30 dias a contar da expedição em vazio.

A expedição das taras será feita nas condições ordinarias e o seu transporte pago pela tarifa correspondente, sendo no acto do pagamento do transporte em cheio deduzido o que tiver sido pago pelo vazio menos 20 réis por cada tara.

Desta importante concessão já poderão talvez aproveitar as importantes remessas de vasilhame vazio que está sendo expedido de Lisboa para algumas estações do Ribatejo, para dalli regressarem cheias de uva esmagada que seguirá para a Alemanha.

Esta tão acertada medida deve sem duvida ter o melhor acolhimento da parte do publico.



VI

O Tiro na Suissa. — **Creanças soldados.** — O amor da arma. — Uma festa original. — Côres e flores. — Um cortejo e um jantar. — 6.000 convivas e 500 creadas. — A educação do povo suíssio.

Visto que no artigo anterior falámos dumha festa que só se repete d'aqui a dez annos, a proposito vem referirmo-nos a uma outra que só em 1913 terá de novo lugar.

Queremos dizer o grande concurso de tiro suíssio.

Esta festa é a principal do pequeno mas importante paiz helvético, e a sua importancia provém dumha serie de circunstancias especiaes que se filiam nos usos e costumes daquelle povo altamente — e como poucos ou talvez nemhum outro — cuimpridor dos seus deveres civicos.

A esses usos, que o viajante estrangeiro adivinha, ao permanecer, uns dias só que seja, na Suissa, temos que consagrarr algumas linhas, para que se faça uma ideia do ser, do viver e do pensar do paiz.

O suíssio, logo que nasce, é considerado cidadão e soldado. Com a inscripção do seu nome nos registos fica augmentado em um numero o dos servidores e defensores da patria, e dessa situação toma conhecimento aos primeiros alvores da rasão e do conhecimento das coisas.

Sente-se creança e aspira a ser homem para exercer o seu logar que já sabe lhe está marcado no exercito, a que todos os seus maiores, como todos os seus eguaes em edade, pertencem.

Creançã ainda, recebe, com o ensino das primeiras letras, o ensino da arma que ha-de manejar adolescente.

Serve-lhe a espingarda de brinquedo infantil; vae-se habituando com o instrumento guerreiro, ancioso porque lhe seja permitido fazer uso delle na carreira de tiro, a que acompanha os irmãos mais velhos.

Aos dez annos começa a exercitar-se, e é-lhe dada a sua arma, pequena ainda, mas já podendo servir-lhe de valioso auxiliar para adextrar-se.

Nunca mais abandonou o exercicio, e quando, chegado á edade devida, é chamado a fazer a sua carreira militar, está já senhor do que a um soldado cumple, como soldado e como homem.

Esquivar-se ao serviço, faltar ao exercicio, seria uma vergonha, para elle e para a familia.

Quanto desgosto teem os que, por qualquer incapacidade phisica, perfeitamente caracterizada e incurável, (porque só neste caso ella prevalece) são excluidos de cumprir esse gostoso dever.

Quando homem, constituindo a enorme reserva das forças militares suissas, nunca deixa de considerar o exercicio do tiro ao alvo como o seu divertimento favorito.

E' assim que não ha um logarejo, por mais modesto, que não tenha a sua carreira de tiro, como não ha homem, por mais pobre que seja, que não conserve a sua espingarda.

Podem os revezes obriga-lo a vender ou empenhar o mais indispensavel movel de casa ou objecto de uso. A espingarda, essa fica sempre. Mesmo que ninguem daria dinheiro por tal penhor, porque o homem que della se separasse não seria um homem de bem.

Naturalmente a continuidade do exercicio exige que, em certos periodos, se conheçam e se premeiem publicamente os que mais com esse exercicio aproveitaram.

E esta a festa que se realiza cada trez annos, ora numa cidade ora noutra, de diferentes cantões, e que este anno teve logar em Berne, onde não se fazia ha 15 annos.

Para ella se preparou a capital federal desde mais duma semana antes, enfeitando-se garridamente, ferindo, como sempre, a nota patriotica na sua maior intensidade.

Janellas e portas de quasi todas as ruas foram garnecidas por bandeiras e festões das côres nacionaes.

Vem a propósito explicar que as côres nacionaes da Suissa são o encarnado e branco, no que se refere à bandeira da Confederação, mas são tambem todas as outras, porque cada cantão tem a sua bandeira especial, de côres ou combinação dellas, diferentes das outras.

Assim, Berne, como Genebra, teem o encarnado e amarelo; Lucerna como Zurich e Zug, o azul e branco; Friburgo, como Appenzell o preto e branco; o Vaud, branco e verde; o S. Gall, só verde; Uri e Schaffhouse, só amarelo; Neuchatel as côres italianaes etc.

Esta diversidade de bandeiras dos 22 cantões era que constituia todas as ornamentações. Nem uma só bandeira, nem um só escudo de outro paiz, como se usa entre nós, e em quasi toda a parte.

A festa era nacional suissa e só da Suissa se tratava.

Dos arredores vieram milhares sem conto de vasos de flores—quasi tudo o geranio, o pelargonio, a nossa conhecida sardinheira—e verdura ás carradas para garnecer as janellas, as portas, os telhados, as fontes e até os tapumes dos predios em construcção.

No dia aprazado começou a festa por um cortejo histórico notabilissimo a que concorreram, com os seus trajes antigos ou especiaes, todas as sociedades de desenvolvimento phisico, como as de esgrima, de gymnastica, de jogos athleticos ou de desporto; as bandas militares, como as filarmónicas, as camaras municipaes com os seus ricos estandartes, os professores com os seus alumnos das diversas faculdades, institutos e collegios officiaes e por fim os proprios conselheiros federaes, com o presidente e todos os membros do corpo diplomatico estrangeiro.

Esse cortejo dirigiu-se ao local onde se estabelecerá uma enorme carreira de tiro com 42 estrados, cada um para 4 alvos, onde 15:000 atiradores faziam o seu concurso desde as primeiras horas da manhã. E era curiosissimo o espectaculo dessa continga fusilaria que, ouvida de longe, parecia o ruido de centenares de matracas agitadas febrilmente.

Junto a essa carreira fôra construído, expressamente para essa festa, um grande barracão de madeira, onde estavam armadas 200 mesas com 30 logares, prefazendo 6.000 logares que foram, por completo, ocupados por convivas do enorme jantar.

Nesse original banquete tomavam parte todas as classes da sociedade, mediante o pagamento de 2 francos e 50 centimos por cabeça e havia apenas duas mesas reservadas; uma para o Conselho federal e corpo diplomatico estrangeiro, outra para a imprensa local e estrangeira, na qual por amabilidade dos nossos collegas bernenses nos foi dado assistir a tão impressionante festa.

Mesmo a meza do governo, não tinha distincção alguma, nem a refeição que ali foi servida nem os vinhos eram diferentes dos demais.

Apenas como modesta, e bem modesta, lembrança, esses 30 commensaes receberam, á sobremesa, uma caixinha, simples, de cartão, com dois charutos, dois cigarros e uma caixinha de phosphoros—lido que, em qualquer tabacaria se obteria por uns simples 40 réis.

O fundo do salão era constituido por um enorme palco, onde, findo o jantar, algumas sociedades de gymnastica fizaram varios trabalhos.

Ao centro da sala, numa tribuna tocava uma boa orchestra e ahi subiu o presidente da confederação, pronunciando um notavel discurso em franez, no correctissimo

e elegante franez que o distincto advogado neuchatense mr. Robert Comlesse fala.

Ahi foram tambem coroados de louro os principaes campeões do concurso, que, além desta gloria, liveram tambem a de receber premios de subido valor, entre os quaes havia uma rica coupe de prata, brinde do imperador da Alemanha.

Tambem ahi falou o ministro d'Inglaterra, como o decano do corpo diplomatico, e diversos oradores, recitando, alguns, poesias patrióticas.

A nota do patriotismo era ali ferida com uma passmota intensidade, não havendo, todavia, entusiasmos ao ouvir-se a marcha berneza e só se levantando os convivas ao hymno da raça germanica.

Mas o que era notavel, unico, era o aspecto da imensa nave em que 6.000 pessoas se banqueteavam alegramente, e notavel tambem a maravilhosa organização do serviço, em que nada faltava, sem demoras nem confusões.

O jantar, que era modesto, constando de sopa, tres pratos, doce e fructas, vinho, de pasto, branco e tinto era servido por mulheres, vestindo os pittorescos costumes de Appenzell.

Estas creadas, em numero de 500, eram dirigidas a toque de apito, tendo cada uma traçado o caminho que haviam de fazer para ir buscar os serviços, mudar os pratos etc.

Imagine-se como era curiosa aquella debandada das 500 creadas, unicas pessoas que andavam de pé na sala (porque não havia mironis) quando o apito vibrava, chamando-as a ir buscar as vitualhas.

E por fin note-se, com o devido elogio para a correção daquelle povo, que num tão numeroso concurso de gente de todas as classes, em geral só habituada a beber cerveja, num jantar em que só havia vinho, mas á discreção, não houve a menor nota discordante, quasi que nem uma voz mais alta se levantava, a mais pequena questão não se suscitou, do que resultou que todos sahiram encantados daquelle festa, e os estrangeiros que a ella assistiram ficaram por mais este motivo, tendo uma nitida compreensão da elevada educação do povo suíço.

Educação dissemos, e é o que sobresahe nos costumes daquelle paiz; não é só um povo que sabe ler; é gente que sabe o que lê, e tem a comprehensão dos seus deveres sociaes, na mais alta escala.

Estat

O congresso de turismo em Toulouse

No programma dos trabalhos de que se ocupará o Congresso figuram entre muitos outros os seguintes assuntos:

Facilitação, melhoramento e simplificação do turismo nacional e internacional.

Concordancia dos comboios internacionaes nos pontos do contacto. Paragens inopportunas. Trasbordos de noite: maneira de os evitar. Melhoramentos a realizar no transporte internacional dos viajantes, das encomendas postaes, dos valles: telephones e telegraphos.

Vantagens a conceder aos syndicatos de iniciativa de turismo.

Appoio mutuo garantido pelas companhias de caminho de ferro no sentido da publicidade, nas estações, dos reclamos de turismo.

Meios de evitar as verificações vexatorias da alfandega.

Opportunidade para as companhias francesas, espanholas e portuguezas de ter nos pontos de contacto carroagens das mesmas classes dos comboios a que correspondem.

Bilhetes a preços reduzidos para excursões escolares.

Paragens em transito.

Circuito interpyrenaico: seu estudo.

Passagens de nível: sua iluminação é garantia de segurança.

Bilhetes internacionais chamados de caminhos de ferro.

Paragens dos comboios nas fronteiras próximo das alfândegas e não a distâncias exageradas.

Terceiro carril nas vias férreas de maneira a evitar os trasbordos nas fronteiras espanhola e francesa.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1909 — janeiro a dezembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	2.859.401	3.415.671
Materias primas para as artes e industrias	26.627.261	26.116.966
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	6.582.358	6.631.323
Substancias alimenticias.....	18.662.491	20.005.475
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	4.696.160	5.674.093
Manufacturas diversas.....	3.210.634	3.289.650
Taras	123.559	114.778
Total.....	64.761.864	67.247.956

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	4.442.466	4.048.482
Materias primas para as artes e industrias	6.851.123	6.464.481
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	2.177.804	1.193.636
Substancias alimenticias.....	15.463.428	14.510.809
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	149.145	419.165
Manufacturas diversas.....	2.486.122	2.040.546
Total.....	30.970.088	28.377.419

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Foram sorteadas para amortisacão as obrigações da série «Mirandella-Vizeu» com os n.º 3.456 a 3.460, 6.946 a 6.950, 19.471 a 19.475, 20.436 a 20.440, 20.596 a 20.600 e 21.201 a 21.205.

Estas obrigações deixam de vencer juro, e a importancia do capital nominal de cada uma (réis 90.000) será paga a partir do 1.º de outubro na sede da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88, e no Porto, na agencia da Companhia, casa bancaria dos sur. Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro n.º 138, e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu», relativo ao 1.º semestre de 1910 (coupon n.º 42) começará no dia 1.º de outubro e realizar-se-há: em Lisboa, na sede da Companhia; no Porto nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim na sede do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlim só se efectua até ao dia 31 de dezembro do corrente anno.

Caminho de ferro de Penafiel á Lixa. — Deve realizar-se no dia 17 de outubro proximo a Assemblea Geral para ratificação da cons-

tituição desta Companhia, modificação dos Estatutos e eleição dos corpos administrativos.

Cofre Geral do Ministerio da Fazenda. — No dia 20 do corrente proceder-se-há ao sorteio de 6990 títulos do empréstimo de 4 1/2 %, de 1891, emitido pela Companhia dos Tabacos, e ao sorteio de 600 títulos do empréstimo de 4 1/2 %, de 1896, contractado com as firmas Fonseca, Santos & Viana, e Henry Burnay & C.º.

Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. — Foram convidados todos os accionistas com voto para assistirem á assembleia geral que ha-de ter lugar no dia 24 de setembro corrente, pelas dez horas da manhã, na sede desta Companhia, rua das Flóres n.º 69, desta cidade, a fim de se discutir e votar o balanço, relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal, relativos ao anno findo em 30 de junho ultimo.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1910.

Varias propostas de fomento vão ser apresentadas ao parlamento na proxima epocha legislativa, das quaes, a serem discutidas e aprovadas, grandes benefícios advirão para a industria e agricultura nacional.

Entre elles figuram as de construcção de obras de hidráulica agrícola e irrigação, aproveitamento da hulha branca para usos industriais, cultura de arrozaes, construcção e reparação de estradas, construcção de caminhos de ferro na região central, abastecimento de águas em Lisboa, etc.

Se estas propostas passarem a ser postas em prática poderá-se dizer que de há muitos annos para cá, é o primeiro Governo que alguma cousa faz em proveito do paiz.

Vamos pois embalando-nos com a esperança de que vai ser interrompida a série dos Governos de ornamentação, e de que nas esferas dirigentes se comece a tomar a serio o desenvolvimento da nossa industria, que vê nas mãos de estrangeiros quasi todas as empresas rendosas, mercé da falta de iniciativa particular e da falta de protecção que os Governos deviam dispensar-lhe.

Uma outra promessa do Governo, e esta para ser posta em execução ainda este mez, foi atirada aos ventos da publicidade, cujos resultados se traduzirão em benefício das finanças nacionais: é a da reducção de juro da dívida fluctuante.

Espera o Governo reduzi-lo agora a 5 %, tendo grandes esperanças de em breve reduzi-lo 4 %.

Assim seja.

Entrou no dia 5 do corrente em execução o tratado de comércio com a Alemanha.

Azado ensejo para o alargamento da nossa exportação para os mercados alemaes, principalmente em conservas, fructas, legumes, vinhos, azeites e cortiças.

A questão do Credito Predial perdeu já a sua feição política e por isso deixou de ser ventilada.

A nova direcção tem mostrado boa vontade de enveredar por caminho diferente do das direcções transactas, procurando pôr cōbro a esbanjamentos e realizando captações empropriedades que a Companhia administrava com sensível prejuizo, dando essa administração ensejo a desvio de dinheiros, ao que se disse.

Nesta orientação, foi resolvida a supressão dos logares de tesoureiro, de administrador de propriedades, de um chefe de secção, sendo também resolvido o licenceamento de quatro advogados, tres inspectores, e de dezoito empregados de menor qualificação.

Algumas propriedades foram já vendidas, e a 30 deste mez serão vendidas em hasta pública as propriedades que a Companhia possue no concelho de Lisboa.

Para facilitar a venda, a Companhia aceita o pagamento em seis prestações, sendo a primeira, paga no acto da venda, de um terço da importancia, e as outras cinco pagas anualmente, com escriptura de hypotheca e juro de 6 %.

Foi também resolvido que a Companhia vendesse o seu vinho, que monta a mil e seiscentas pipas, no valor approximado de treze contos de réis.

Parece pois que definitivamente entra em nova fase a administração do Credito Predial, com o que todos tem a ganhar, não só os accionistas e obrigacionistas, como também o paiz.

O movimento da nossa Bolsa continua sendo insignificante, a não ser em papel do Estado o qual continua a ter procura, principalmente as inscrições.

Em papel de bancos houve pequeno movimento com o do Banco de Portugal e o do Ultramarino; quanto ao dos outros bancos não houve movimento algum.

O papel da Companhia das aguas reconquistou o seu antigo preço.

As obrigações do 2.º grau da Companhia Real também melhoraram alguma cousa.

Do papel particular o que mais movimento alcançou foi o da Companhia dos Tabacos; o qual ganhou dois mil réis na quinzena.

Os cambios melhoraram, ficando a libra, compra, a 45670 réis e venda a 45720 réis.

O cambio do Brazil ficou a 18 3/16 o que corresponde a 135105 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 3/16	51 1/16	50 3/16	50 1/11
" 90 d/v	51 5/8	—	50 5/8	—
Paris cheque	557	559	568	571
Berlim "	229	230	233 1/2	234 1/2
Amsterdam cheque	388	390	396	398
Madrid cheque	865	875	875	885

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	SETEMBRO														
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,40	39,40	39,40	39,40	39,40	39,40	39,50	39,50	39,65	39,70	39,70	39,70	39,70	—	
Dívida Interna 3% coupon	39,30	39,30	23,30	39,30	39,30	39,35	39,40	39,60	39,80	39,75	39,80	39,80	39,80	—	
" " 4% 1888, c/premios	—	—	21,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4% 1888/9	—	—	58,500	59,900	—	—	58,500	—	—	59,800	59,200	—	—	—	
" " 4% 1890	—	—	—	—	—	—	51,000	51,000	—	—	—	—	—	—	
" " 3% 1905 c/premios	—	9,200	—	9,200	9,200	—	9,200	—	—	—	—	9,300	—	—	
" " 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	81,500	—	—	—	—	—	—	83,000	81,600	—	
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Externa 3% coupon 1.ª série	64,600	64,500	64,400	64,300	64,300	64,300	64,300	64,300	64,200	64,000	64,300	—	—	—	
" " 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,300	64,300	64,300	64,300	—	
" " 3.ª serie	66,000	66,000	66,000	—	66,000	—	66,000	—	66,000	66,000	65,800	65,800	65,800	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	178,000	—	—	—	—	178,000	178,000	—	
" " Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	95,400	—	—	—	95,000	95,000	—	
" " Nacional Ultramarino	—	—	95,400	95,400	95,400	—	—	—	—	—	—	108,000	108,000	—	
" " Lisboa & Acores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69,000	69,000	—	
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional	—	5,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon	66,500	66,700	66,000	—	66,600	67,000	67,400	68,500	—	68,500	—	66,600	66,400	66,400	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	66,400	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86,100	86,100	—	86,100	—	86,100	86,200	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Real, 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Real, 3 1/2% 2.º grau	52,600	52,600	52,500	—	53,000	53,000	—	53,000	—	53,000	52,800	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 1.ª série	74,200	—	—	—	—	—	—	—	—	74,200	—	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
predias 6%	—	75,000	—	71,200	71,300	—	—	75,000	—	75,000	75,000	—	—	—	
" 5%	—	71,300	—	71,200	71,300	—	—	—	—	—	71,000	68,000	68,000	68,000	—
Paris: 3 1/2% português 1.ª série	67	67	67	66,85	66,80	66,80	67	67,25	67,30	67,50	67,75	67,75	67,75	—	
Acções Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,400	36,400	—	
" Madrid-Caceres-Portugal	—	39,50	41	41	44	44	44	44,95	43,75	42	42	43,25	43,75	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante	407	416	420	410	411	418	416	416	—	—	—	—	—	—	
Andaluzes	259	264	264	264	267	266	264	266	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	351	351	350,50	351	349,50	349,25	347,50	347,50	346	346	346	346	348	—	
Companhia Real 2.º grau	276	—	278	276	279,30	281	283,50	283	283	283	282	282	282	—	
Companhia da Beira Alta	311,50	—	—	—	312	312,75	—	313	—	—	—	—	—	—	
Madrid-Caceres-Portugal	142,50	143,75	145	145	145	—	147	—	—	—	151	153	—	—	
Londres: 3 1/2% português	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67,25	67,25	67,25	67,25	—	
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	89,25	—	89,25	89,25	—	89,50	89,37	89,25	89,87	89,75	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1º de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS				MÉDIA KILOMETRICA	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais	Diferença em 1910	1910
Portuguesas			Réis		Réis		Réis
Réde geral	2º Setembro	1.073	4.078.165.000	1.073	3.928.452.000	+149.713.000	3.800.712
Companhia Real	Vendas Novas	70	69.344.000	70	72.062.000	-2.718.000	990.628
Coimbra							



Lourenço Marques a Manhiça. — Pelo titular da marinha foi mandada estudar uma linha ferrea que, partindo de Lourenço Marques, sirva os territorios de Manhiça.

■ Vae ser creada uma caixa de pensões para os empregados do Caminho de ferro de Lourenço Marques.

Companhia Real. — Proseguem os trabalhos da construcção da segunda via na linha do Norte, procedendo-se actualmente ao assentamento dos carris e balastragem entre Soure e Pombal.

■ Das novas locomotivas de grande velocidade que esta Companhia encommendou para o serviço dos rapidos, correio e expressos, trez devem chegar a Lisboa em fevereiro proximo e as restantes em abril.

■ Vae ser substituida, ainda este mez, a ponte sobre o rio de Sacavem.

A nova ponte foi construida nas officinas da Companhia, em Ovar.

Chai-Chai — Está já aberto à exploração o primeiro troço desta linha que termina em Manjacaze.

Lobito. — Vão entrar em menor actividade os trabalhos nesta linha em virtude da epocha das chuvas estar chegada; ultimamente foram entregues á companhia mais 120 kilometros, empreitada agora concluida.



Espanha

Está sendo estudada, por conta de uma companhia francesa, uma linha de Pedro Abad a Martos, que mais tarde será prolongada, por Alcandete, até Granada.

■ Já foi entregue no respectivo Ministerio o projecto da linha de Alcazar de S. Juan a Cuenca, com o percurso de 151 kilometros; a despesa está orçada em vinte e cinco milhões de pesetas.

França

A Companhia de Caminhos de Ferro do Este mando proceder á construcção de vinte locomotivas Compound de *boggie déanteira* e munidas com sobreaquecedores Schmidt.

■ Foi inaugurado o primeiro troço da linha de Besançon a Pontarlier, compreendido entre Amathoy e Vesigneux.

■ Foi aberta á exploração a linha de Sedan a Corbion e Bouillou, fronteira belga, medindo vinte e um kilometros.

Inglaterra

A commissão encarregada de estudar a questão do resgate das linhas irlandezas apresentou já o seu relatorio, sendo favoravel ao resgate.

Os fundos para o resgate serão adquiridos por meio de um emprestimo para pagamento do qual será destinada a receita das linhas, cobrindo o governo o *deficit* eventual.

Canadá

Comecaram já os trabalhos de construcção do Canadian Northern Railway, cujas linhas vão de Alberta até á costa do Pacifico, e desde Victoria até á costa occidental da ilha de Vancouver.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 6 de Junho de 1910.

(Continuado do n.º 545)

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 % (série unica) no valor de	1:000\$000
Comprámos em 1897 — para serem amortisadas, 200 obrigações de 4 % de 1.º grau, por.....	18:918\$193
Comprámos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (série unica) por.....	98\$660
Comprámos em 1900 — 437 obrigações de 4 % de 1.º grau.....	45:522\$297
Comprámos em 1901 — 231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 2.º grau, por.....	38:360\$744
Comprámos em 1903 — 193 obrigações de 4 % de 1.º grau e 388 obrigações de 2.º grau, por.....	39:143\$194
Comprámos em 1907 — 103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 2.º grau, por.....	22:572\$5026
Comprámos em 1908 — 61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 2.º grau, por.....	13:820\$705
Comprámos em 1909 — 184 obrigações de 4 % de 1.º grau e 369 obrigações de 2.º grau, por.....	40:837\$842
Total das obrigações adquiridas (1.423 de 4 % 1.º grau) por.....	220:273\$661
Resta applicar, em 31 de Dezembro de 1909, a verba de Réis.....	285209
Somma igual.....	220:301\$870

Com grande pesar tem o Conselho de se referir ao falecimento do Director desta Companhia, o sr. André Leproux. A sua morte foi geralmente sentida, porque o falecido Director reunia ao seu saber profissional raras qualidades de carácter. Com quanto o Conselho de Administração tivesse já prestado o devido preito de saudade e de respeito pelo falecido, entende com tudo que mais uma vez deve consagrar algumas palavras á sua memoria.

Para substituir o sr. André Leproux, nas funções de Director Geral, foi nomeado o sr. Louis Léon Joseph Forquenot, Engenheiro distinto, confiando o Conselho que o novo Director se desempenhará do seu cargo como é de esperar do seu zelo e intelligencia.

Para a Direcção Geral foi tambem nomeado como Director Adjunto o sr. Conselheiro António Carlos Coelho de Vasconcellos Porto, cujo zelo pelo servigo da Companhia é bem conhecido.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1910-1911 as disposições vigentes relativas á remuneração dos Corpos Gerentes da nossa Companhia, Comissario Régio e seu Adjunto, em harmonia com o disposto nos artigos 12.º e 39.º dos Estatutos.

Por força do disposto nos artigos 13.º, 24.º e 49.º dos nossos Estatutos terminam este anno o seu mandato:

No Conselho de Administração — por parte dos Obrigacionistas os Ex.ºs Srs. A. Kergall, Génébrias de Frédaigue, Marius Bô, Raoul Bayart.

Por parte dos Accionistas os Ex.ºs Srs. Conde do Cartaxo, Manuel Paes de Villas-boas.

E no Conselho Fiscal, os Ex.ºs Srs. Dr. Antonio Centeno, Conde de Verride.

Em conformidade com o disposto nos citados artigos 13.º e 24.º, podem ser reeleitos pelos srs. Accionistas os vogaes do Conselho de Administração e Fiscal que terminaram o seu mandato, e apresentam novamente a sua candidatura.

O Conselho de Administração tem a satisfação de confirmar neste anno o louvor que continuam a merecer a nossa Direcção Geral, bem como todos os Chefes de Serviço e demais empregados da nossa Companhia.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em obediencia aos Estatutos foi-nos enviado, pelo Conselho de Administração da nossa Companhia, o Relatorio da gerencia de 1909, sobre que tem de pronunciar-se o vosso Conselho Fiscal.

É-nos grato registrar as prosperidades da Companhia, accentuando-se anno a anno de uma forma inilludivel.

O resultado geral da Exploração de 1909 excede em réis 107:980\$898, liquidos, o anno de 1908. E maior seria a diferença em proveito da nossa Companhia se não fossem os prejuizos provenientes do tremor de terra e das inundações, no valor de réis

13.643\$990, além da diminuição de receitas, por esse facto, em cerca de 60.000\$000 réis, não incluídas as despesas levadas à conta de 1910. Com o maior prazer acompanhamos o Conselho de Administração na justa menção do zélo, dedicação e intelligencia de que, brilhantemente, deram provas os nossos empregados, por occasião das catastrophes referidas. A receita de passageiros subiu 33.677\$295 réis, embora tivesse diminuido o seu percurso médio de 34,3 kilómetros em 1908 a 33,4 kilómetros em 1909, e a receita média por comboio-passageiro diminuisse também de 354 réis a 338 réis, tendo a receita média por passageiro e kilometro passado de 10,315 réis a 10,129 réis em 1909, mas aumentando, em compensação, o numero de passageiros em 433.124. As mercadorias em grande velocidade concorreram, embora com pouco aumento, para o accrescimo das receitas geraes, tendo contribuido os comestíveis em mais de metade, e mantendo-se o transporte de bagagens, sensivelmente, o mesmo. — Em resumo: Augmentou o percurso médio de tonelada, subindo de 117,6 kilómetros em 1908 a 120,2 kilómetros em 1909. A receita média líquida passou de 7\$807 réis a 8\$123 réis, e a tonelada kilometrica de 66,35 réis a 67,58 réis, resultando, em geral, líquida de impostos e de reembolsos, uma diferença a favor de 1909, de 22.921\$408 réis.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Via e Obras

Tarefa n.º 131

Fornecimento de trez lotes de travessas de pinho

Depósito provisório para o lote A.....	70.5000 réis
" " " " B.....	30.5000 "
" " " " C.....	150.5000 "

No dia 19 do corrente, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia Real serão abertas as propostas para o fornecimento de um lote de 1.187 travessas de pinho nacional em aresta viva com as dimensões especiais, indicadas no seguinte quadro:

Lote A

Travessas especiais para cruzamentos

Quantidades	Dimensões	Quantidades	Dimensões
50	3,00 × 0,26 × 0,14	676	
50	3,05 " " "	37	3,95 × 0,26 × 0,14
30	3,10 " " "	20	4,00 " " "
20	3,15 " " "	37	4,05 " " "
22	3,20 " " "	41	4,10 " " "
25	3,25 " " "	37	4,13 " " "
20	3,30 " " "	45	4,20 " " "
25	3,35 " " "	41	4,30 " " "
25	3,40 " " "	12	4,35 " " "
25	3,45 " " "	56	4,40 " " "
69	3,50 " " "	12	4,43 " " "
37	3,55 " " "	41	4,50 " " "
47	3,60 " " "	34	4,55 " " "
12	3,65 " " "	25	4,60 " " "
49	3,70 " " "	34	4,65 " " "
37	3,75 " " "	4	4,70 " " "
41	3,80 " " "	15	4,75 " " "
37	3,85 " " "	4	4,80 " " "
35	3,90 " " "	16	5,50 " " "
676		1.187	

dentre de 499 travessas de pinho nacional com as dimensões especiais indicadas no seguinte quadro:

Lote B

Travessas com a secção (longitudinal) rectangular para pontes

Quantidades	Dimensões
170	2,65 × 0,260 × 0,180
200	2,60 × 0,260 × 0,200
45	" × 0,310 × 0,310
44	" × 0,280 × 0,285
50	" × 0,300 × 0,305
499	

e dum terceiro de 1.496 travessas de pinho nacional com as dimensões especiais indicadas no seguinte quadro:

Lote C

Travessas com a secção longitudinal trapezoidal para pontes

Quantidades	Dimensões				Quantidades	Dimensões			
	Comprimento	Largura	Altura num topo	Altura noutro topo		Comprimento	Largura	Altura num topo	Altura noutro topo
300	2,60	0,260	0,150	0,200	1.012	2,60	0,335	0,140	0,335
200	"	0,260	0,150	0,250	16	"	0,375	0,130	0,375
200	"	0,300	0,150	0,300	11	"	0,425	0,120	0,425
18	"	0,260	0,140	0,200	9	"	0,370	0,150	0,370
9	"	0,280	0,160	0,280	16	"	0,355	0,180	0,355
9	"	0,260	0,140	0,260	20	"	0,350	0,215	0,350
3	"	0,260	0,150	0,240	20	"	0,335	0,250	0,335
9	"	0,260	0,170	0,240	20	"	0,315	0,280	0,315
48	"	0,335	0,150	0,335	25	"	0,335	0,310	0,335
2	"	0,370	0,140	0,370	21	"	0,260	0,160	0,250
16	"	0,260	0,215	0,260	5	"	0,380	0,175	0,380
18	"	0,260	0,185	0,250	26	"	0,330	0,175	0,330
11	"	0,360	0,130	0,360	16	"	0,325	0,205	0,325
5	"	0,260	0,160	0,230	16	"	0,315	0,235	0,315
31	"	0,425	0,120	0,425	16	"	0,310	0,276	0,310
26	"	0,260	0,170	0,200	24	"	0,290	0,160	0,290
39	"	0,260	0,160	0,230	18	"	0,435	0,126	0,435
26	"	0,260	0,155	0,260	39	"	0,310	0,150	0,310
20	"	0,285	0,150	0,285	80	"	0,435	0,130	0,435
14	"	0,310	0,145	0,310	30	"	0,370	0,220	0,370
8	"	0,425	0,120	0,425	36	"			
1.012					1.496				

As propostas, que poderão ser feitas para todos os lotes ou só para um ou dois delles, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolónia) com a indicação exterior no sobre-scripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas com as dimensões especiais para cruzamentos e para pontes, e redigidas segundo a forma seguinte:

En abaixo assignado, residente em obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes um lote de 1.187 travessas de pinho nacional em aresta viva com as seguintes dimensões (indicar as do quadro A supra mencionado) outro de 449 travessas de pinho nacional de secção rectangular com as seguintes dimensões (indicar as do quadro B supra mencionado) e um terceiro de 1.496 travessas de pinho nacional de secção trapezoidal com as seguintes dimensões (indicar as do quadro C supra mencionado) pelo preço de réis por cada metro cubico (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Vias e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

I.º additamento á tarifa especial n.º 8, de pequena velocidade

Desde 1 do corrente é applicável, na linha do Valle do Corvo, a Tarifa especial n.º 8, de pequena velocidade, aos transportes de petróleo em vagões tanques de propriedade dos expedidores.

Modificação á tarifa especial n.º 7, de pequena velocidade

Desde 5 de Setembro fica annullada e sem nenhum efeito a nota constante da 2.ª série da Tarifa especial n.º 7, de pequena velocidade, do theor seguinte:

Nota. — «Também é applicável ao transporte destes productos a base de 3 réis por tonelada e kilometro.

Neste caso, porém, a Administração não fornece encerados para resguarda-las, nem durante o trajecto, nem durante a sua permanência na estação de destino.»

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.**

— Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Aceito e ordem. Preços modicós.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e acelados

— Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico 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 acelos; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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 Municipio, 4, 5, 6, e 7.

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 reis por dia a 15500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro-sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 15200 a 28500. 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 **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1910

COMPANHIA REAL				Lisboa-R. Sacavém Lisboa-R.				Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.				C. Branca Evora C. Branca				Moledo Regoa Moledo				
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.			
C. Sodré	Algés	C. Sodré		7 12	7 35	9 23	10 7	12 30	5 20	7 10	10 16	6 49	7 24	7 50	8 35	9 10	9 33	7	7 23	
9 15	9 29	9 40	9 55	8 7	8 50	10 29	11 13	8 40	7 15	—	—	9 13	10 29	11 13	12 30	7 50	3 14	8 3	12 57	
9 44	9 58	10 9	10 25	10 55	11 38	11 51	12 31	10 55	11 38	12 31	12 31	10 55	11 38	11 51	12 31	10 25	p 4 55	11 20	6 55	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				1 13	1 56	2 20	3 3	7 30	2 10	5 10	11 56	2 28	3 11	4 47	5 29	8 20	1 15	8	1 15	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		2 28	3 11	4 47	5 29	7 30	2 10	5 10	11 56	3 35	4 18	5 13	6 30	8 20	1 15	8	1 15	
5 25	5 56	5 20	5 50	3 35	4 18	5 13	6 30	6 41	5 24	7 1	7 45	6 41	7 29	7 57	8 41	8 22	9 11	9 34	10 18	
6	6 32	6 9	6 35	2 28	3 11	4 47	5 29	6 41	5 24	7 1	7 45	6 41	7 29	7 57	8 41	8 22	9 11	9 34	10 18	
6 43	7 11	6 45	7 15	8 4	7 30	7 56	8 41	11 31	1 10	5 38	6 57	11 31	1 10	5 38	6 57	8 22	9 11	9 34	10 18	
7 36	8 4	7 30	7 56	10 15	10 43	8 15	8 41	11 31	1 10	5 38	6 57	10 15	10 43	8 15	8 41	9 11	9 34	10 18	10 25	
10 15	10 43	10 43	10 43	12 3	12 55	11 21	12 33	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33
11 35	12 3	12 45	12 45	1 28	12 50	1 16	2 13	9 51	10 49	7 32	8 30	11 10	12 8	1 15	2 13	9 51	10 49	7 32	8 30	
1 45	2 13	1 40	2 6	2 35	3 25	2 51	3 35	11 31	1 10	5 38	6 57	11 31	1 10	5 38	6 57	8 22	9 11	9 34	10 18	
2 35	3 3	2 25	2 51	4 30	5 18	4 16	4 35	7 34	8 10	11 26	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33	
5 30	6 2	5 28	5 54	6 20	7 50	6 54	7 54	11 31	1 10	5 38	6 57	11 31	1 10	5 38	6 57	8 22	9 11	9 34	10 18	
6 20	6 50	7	7 26	7 28	8 11	7 45	8 13	11 31	1 10	5 38	6 57	11 31	1 10	5 38	6 57	8 22	9 11	9 34	10 18	
7	7 28	7 45	8 11	7 45	8 13	7 45	8 13	11 31	1 10	5 38	6 57	11 31	1 10	5 38	6 57	8 22	9 11	9 34	10 18	
7 45	8 13	8 25	8 51	8 30	8 58	9 10	9 36	11 31	1 10	5 38	6 57	11 31	1 10	5 38	6 57	8 22	9 11	9 34	10 18	
10 15	10 43	10 55	11 21	11 35	12 45	12 45	12 45	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33	1 56	7 59	9 22	12 33
11 35	12 3	12 45	12 45	1 28	12 50	1 16	2 13	9 51	10 49	7 32	8 30	11 10	12 8	1 15	2 13	9 51	10 49	7 32	8 30	
Mais os de Cascas, excepto os a.				1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	8 20	9 30	10 45	11 31	1 10	5 38	6 57	8 30	
C. Sodré	Cascas	C. Sodré		5 35	7 29	b 5 53	6 43	7 4	7 56	b 6 39	7 27	8 35	9 35	10 45	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	
6 35	7 29	b 5 53	6 43	7 4	7 56	b 6 39	7 27	8 35	9 35	10 45	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	
7 4	7 56	b 6 39	7 27	8 35	9 35	10 45	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	8 20	9 35	10 45	11 31	
a 7 32	8 8	7 25	8 20	b 8 15	9 3	b 8	8 46	9 35	10 45	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	8 20	
b 8 15	9 3	b 8	8 46	9 35	10 45	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	8 20	9 35	10 45	11 31		
a 9 10	9 40	a 8 56	9 22	10 33	9 15	10 5	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	8 20	9 35	10 45	11 31	
b 9 40	10 33	9 15	10 5	10 33	9 15	10 5	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	8 20	9 35	10 45	11 31	
b 10 10	11	a 9 56	10 32	10 40	11 16	b 10 4	10 52	11 31	1 13	1 56	2 20	3 35	4 18	5 13	6 30	7 56	8 20	9 35	10 45	11 31
a 10 40	11	a 9 56	10 32	10 40																