

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 559

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

Engenheiro-consultor

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

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

LISBOA, 1 de Abril de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegrafico CAMIFERC

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste — 3.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 10, de pequena velocidade.

SUMMARIO

	Páginas
Ramaes municipaes, por J. Fernando de Souza	97
Engenheiros e architectos, por Mello de Mattos	98
Parte oficial — Portarias de 21 de fevereiro, 25 e 28 de março de 1911, do Ministerio do Fomento	101
Telefones em Espanha	101
A greve e nós	102
Notas de viagem. — Passeios por Espanha — I — De Lisboa a Madrid. — As comodidades do rapido. — Hoteis, e hoteis. — O Carnaval. — A primeira mascarada. — Folguedos populares. — Um carnaval civilizado — O espírito dos madrilenes	102
Os inventos de Edison	103
Viagens e transportes	104
Tracção electrica — Portugal — Espanha — Alemanha — Estados Unidos	105
Uma invenção bem paga	106
A cortezia nos electricos	106
Aviação e aerostação — Espanha — França — Inglaterra	107
Novas balanças para vagões	107
O Nordeste argentino	107
Publicações recebidas — India	107
Associação de socorros mutuos dos Empregados do Commercio de Lisboa	107
Commercio portuguez	108
Parte financeira	108
Carteira dos Accionistas	108
Boletim Commercial e Financeiro	108
Notações nas bolsas portugueza e estrangeiras	109
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	109
Os caminhos de ferro europeus em 1910	110
Uma escola de ferroviários	110
O directo Madrid a Valencia	110
A rede do Sul de Espanha	110
Linhos portuguezas — Valle do Sado — Caminhos de Ferro Portuguezes — Entroncamento a Gouveia — Thomar a Gouveia — Vagões leitos — Beira Baixa — Torres-Figueira-Alfarelos	110
Linhos estrangeiros. — Espanha — França	110
Arrematações	111
Agenda do Viajante	112
Horario dos comboios	112

Collecções de 1910

Prevenimos os nossos assinantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta*, pondo os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 reis.

mas condições, correspondendo a esse empréstimo a annuidade de 12:2865206 reis.

Nenhum direito sobre o ramal, nem ingerencia na sua exploração, tem as camaras.

Ficam apenas responsáveis pela annuidade, para cujo pagamento não pode o Estado applicar outras receitas que não sejam as do ramal.

E para que as finanças municipaes não sejam oneradas ou o sejam o menos possível, as tarifas são, durante o periodo de amortiseração, mais elevadas nos limites das conveniencias do tráfego.

As previsões feitas acerca do ramal de Aldegallega verificaram-se. Os resultados no de Montemór foram muito além das previsões, excedendo o rendimento a annuidade. Verdade seja que o custo das obras excedeu, por varias circunstâncias, em mais de 30 contos, a cifra do empréstimo, cuja annuidade se deveria elevar a 16 contos, se todo o capital tivesse sido levantado pela camara; mas ainda assim ficaria coberta pelo rendimento.

O ramal de Aldegallega teve os seguintes rendimentos, como já noticiámos aqui e convém recordar:

1909.....	11:3885783
1910.....	12:1665865

Se em vez de annos civis contarmos os annos de amortiseração, os rendimentos foram:

Outubro de 1908 a setembro de 1909.....	11:2185426
" " 1909 " " 1910.....	11:7935083

No ramal de Montemór, no primeiro anno de amortiseração, houve o rendimento de 16:1195193 reis e no anno civil de 1910, 16:7545366 reis.

Se as camaras nada tem com os ramaes, se nenhum encargo delles advém para as finanças municipaes, que significa essa estranha notícia do resgate?

E' facil a explicação. Em quanto os empréstimos não estiverem amortisados e mantiverem o primitivo carácter de municipaes, encontram as camaras dificuldades, ou até impossibilidades na realização de novos empréstimos pela consignação de receitas áquelas, embora se não torne efectiva. Querem, pois, libertar-se desse estorvo, e tem razão, visto ser inutil a sua garantia.

Pretendem, portanto, que seja a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado quem se lhes substitua na qualidade de mutuaria.

Essa pretenção foi formulada pela Camara de Montemór logo que a amortiseração começou, muito antes da abertura do ramal, exigindo-se-lhe uma semestralidade de cerca de 6 contos, quando nenhum rendimento tinha vindo da exploração. Resultava a exigencia, das imperfeições do contrato. Podia e devia este ser reformado, mas o que não era aceitável era o principio de que a Camara indossasse ao Governo um encargo que livremente contraria para determinar a construção do ramal. E tão mal cabida e inopportuna era a pretenção, que surtiu logo pernicioso efeito, concorrendo para travar o andamento da proposta de lei, relativa à construção da linha de Evora a Reguengos.

Mais tarde, e quando o rendimento do ramal se apresentava auspicioso, excedendo muito as previsões, preten-

RAMAES MUNICIPAES

Noticiaram os jornais diários, com a sua habitual propriedade de termos aliada à notoria competencia dos seus redactores, que o Governo ia fazer o resgate dos ramaes de Montemór-o-Novo e Aldegallega.

Não é bem isso. Para haver resgate é preciso que haja concessão a resgatar e de nenhuma foram objecto os dois referidos ramaes, que o Estado construiu e explorou.

Houve apenas empréstimos municipaes do dinheiro preciso para a construção, posto à disposição do Governo, respondendo os municípios com a parte necessaria dos seus rendimentos, para isso consignados, pelas possiveis deficiencias da receita bruta do ramal respectivo para o pagamento integral da annuidade.

A camara de Aldegallega contraiu com a Caixa Geral um empréstimo de 83:000\$000 reis ao juro de 6 %, amortisável em 60 semestres, mediante a annuidade de 5:9885070 reis. A de Montemór levantou 170:000\$000 reis nas mes-

den novamente a camara que o Estado transferisse para si todas as responsabilidades do emprestimo.

Pedido identico foi por essa occasião formulado pela camara de Aldegallega.

Sem chegar a pronunciar-se sobre elles, não lhes era favoravel parte do antigo Conselho de Administração, por temer que, apenas as camaras se vissem libertas da responsabilidade dos emprestimos, pedissem e obtivessem a modificação de tarifas e, portanto, um cerceamento importante das receitas dos ramaes.

Essa consideração, de bastante peso, constituia estorvo a um deferimento que era vantajoso para ambas as partes contractantes.

Caso as camaras sejam attendidas, deve ser condição indeclinavel do deferimento a manutenção do actual regimen especial de tarifas dos ramaes.

Posta ella e cumprida com rigor, não ha razão para deixar de libertar os municipios interessados de encargos puramente virtuaes, mas que teem toda a força legal para lhes tolherem a acção.

Nesses termos ha até vantagens, e grandes, para a Administração dos Caminhos de ferro. Com efeito, os emprestimos camarários teem o prazo de 30 annos e o juro de 6 %.

Pela somma de 253 contos dos dois emprestimos paga-se em annuidades 18:283:5276 réis.

Os emprestimos contraídos directamente pela Administração, na Caixa Geral, teem sido ao juro de 5 1/2 % e com o prazo de amortisamento de 40 annos. Os juros para o Tesouro são de 5 % e não ha razão para que o Estado pague à Caixa juros diferentes. Poderiam, pois, ser incorporados os emprestimos municipaes com o de 800 contos contraído em 1910, cuja annuidade é de 49:664:5000. Fixando-se para os 1.053 contos (faço o calculo sem ter em conta a parte amortisada dos dois emprestimos municipaes) o juro de 5 %; e o prazo de 40 annos a annuidade seria de réis 61:139:5000, ou menos 6:809:5000 que actualmente.

Quando, porém, se não conseguisse a taxa de 5 %, como era rasoavel, e apenas se descesse á de 5 1/2 %, elevando a 40 annos a amortisamento, a economia realizada na annuidade dos dois emprestimos camarários seria de 2:567:5000 réis.

A sua transferencia para a Administração é, pois, uma boa providencia, perfeitamente justificavel, *contanto que se mantenha inalteravel o regime das tarifas.*

Mais e muito mais se pode e deve, porém, fazer. Sejam lícito insistir em ponderações feitas já anteriormente, por mais de uma vez.

Provado que é excellente a formula inventada para atender pretenções regionaes, em matéria de caminho de ferro, sem prejuizo do Estado, nem encargo dos municipios, porque não ha de ser applicada nos casos em que o seu uso se justifica?

Ha dois troços de linhas que podem e devem ser construídos, podendo prover com o rendimento aos encargos. E um a linha de Cezimbra, o outro a de Reguengos. Mede uma 30 kilometros e a outra 40, podendo-se atribuir-lhes, respectivamente, com toda a segurança o rendimento kilometrico inicial de 1:900:5000 e 900:5000 réis o que dão os totaes seguintes:

Cezimbra—30×1:900:5000.....	57:000:5000
Reguengos—40×900:5000.....	36:000:5000
	93:000:5000

A despesa a fazer com a construcção pode-se computar em 1.000 contos.

A annuidade para a amortisamento em 40 annos para o juro de 5 %, seria 58:052:5000 réis e para o de 5 1/2 %, 62:080:5000 réis.

Para fazer face ás despesas de exploração ficaria o saldo das receitas e o augmento determinado pelo tributo das

novas linhas nas que actualmente se acham em exploração. Computando em 50 contos o augmento das despesas de exploração (30 kilometros a 900:5000 réis e 40 kilometros a 600:5000 réis), o encargo total seria 108 contos numa hypothese, e 112 na outra, tendo-se, pois, que pedir apenas 15 ou 19 contos a esse augmento de receitas. Quão superior não será a essa quantia?

Que enorme impulso se daria à peninsula de Setubal, à formosa região de Azeitão a Cezimbra e à sua industria pescatoria, construindo assim sem encargos para o Estado? Bastaria para tranquillizar os timoratos ácerca da hypothese, que se não dará, da inferioridade dos rendimentos, adoptar a formula da proposta Moreira Junior. As camaras de Evora, Redondo, Mourão e Reguengos, em relação á linha que as interessam, e as de Setubal e Cezimbra para a que vae a esta povoação, entrariam com o que faltasse para o rendimento bruto kilometrico, incluindo impostos, de réis 1:000:5000 na primeira e 1:500:5000 réis na segunda, e sendo-lhes reembolsadas as quantias com que, porventura, chegasse a entrar pela força de metade do excesso do rendimento das linhas.

Assim, seria excellente operação substituir os dois emprestimos camarários de Montemor e Aldegallega, e o de 800 contos feito ao Conselho, por um novo emprestimo de 2:000 contos ao juro de 5 %, amortisavel em 40 annos.

A annuidade seria de 116:104:5000 réis. Dedusindo as que hoje ha que pagar, cuja somma é de cerca de 68 contos, ficavam 48 contos apenas de augmento de encargo que, juntos ás despesas de exploração das duas novas linhas, sommariam cerca de 100 contos, quantia pouco superior ao rendimento proprio delas, vindo, pois, o rendimento liquido dos caminhos de ferro a ser accrescido de toda a receita determinada nas linhas actuaes, por 70% de dois novos affluentes.

E uma dessas linhas seria construída, por assim dizer, ás portas de Lisboa, onde hoje o Governo vê elevado de 800, que era em outubro, a cerca de 4:000, o lusido exercito dos operarios e trabalhadores, para os quaes tem que inventar trabalho na capital!

Quanto mais reflecto neste problema de administração, mais se radica no meu espirito a segurança das previsões formuladas e mais me convenço de que se poderia fazer obra de grande alcance e utilidade sem o minimo sacrificio.

Ao esclarecido criterio do sr. ministro do fomento propomos o assumpto. E a sommatoria de providencias como a que deixo esboçada que pode avigorar a combalida economia do paiz.

J. Fernando de Souza.

Final

ENGENHEIROS E ARCHITECTOS

Na imprensa diaria tem-se prolongado a discussão que se subordina ao titulo do presente artigo, apreciando-se agora os trabalhos de reconstrucção da Sé de Lisboa, sob um aspecto que bem mais convinha que ha alguns annos se dissesse claramente e sem resfios.

Não é, porém, da oportunidade ou inopportunidade do debate que se deve agora falar. Posta a questão, é indispensavel que aquelles que nella teem interesse, a discutam, mas sem paixão, como quem resolve um problema de geometria, tanto mais apropriadamente, no caso sujeito, quanto é certo que parece esquecido aquelle preceito de Véron de que em architectura, o calculo, a geometria e a mechanica teem capital importancia (1).

Primeiro, vieram os esthetas dizer coisas ideaes, inconsistentes talvez, falando d'arte, d'olhos em alvo, com palavras compassadas e tremuras na voz, o que é lícito

(1) E. Véron «L'esthetique». Pag. 215.

áquelles que vêm tantas vezes a inspiração de nra onde no traçado de uma curva, em que o pobre technico nem sempre encontra maneira de applicar-lhe a integral

$$s = \int_0^T \sqrt{\frac{dx^2 + dy^2}{dt}} dt$$

e que o faz suar e tresuar para adaptar-lhe aquellas conhecidas formulas

$$\begin{aligned} x &= \frac{\int \int \int \rho x \, dx \, dy \, dz}{\int \int \int \rho \, dx \, dy \, dz} \\ y &= \frac{\int \int \int \rho y \, dx \, dy \, dz}{\int \int \int \rho \, dx \, dy \, dz} \\ z &= \frac{\int \int \int \rho z \, dx \, dy \, dz}{\int \int \int \rho \, dx \, dy \, dz} \end{aligned}$$

com que determinará o centro da gravidade do sólido que ella limita com outras igualmente abstrusas.

Mas quanto maior não será a tortura intellectual do technico se se recordar que d'Alembert afirmou que «a imaginação num geometra que cria não trabalha menos do que num poeta que inventa», ⁽¹⁾ e que prosseguindo no paralelo acabou por escrever «de entre todos os grandes homens da antiguidade é Archimedes aquelle que mais merece que o colloquem a par de Homero».

A arte assim, deixa de ter esse inatingivel platonismo que alguns querem gulosamente attribuir-lhe, para uso exclusivo, pensando assim occultá-la, com zelos de amante que sonha em traições de outros que admiraram o que elle estima.

Os esthetas, pois, vieram a propósito da restauração da Sé de Lisboa, afirmar que a Arte, com inicial maiuscula, é uma especie de metaphysica, talvez protótipo inimitável das coisas divinamente bellas, que só os espíritos superiormente educados são capazes de comprehendêr ou de realizar.

Claro está que aquelles cuja cerebração foi educada no severo aphorismo philosophico do *nihil est nisi mente quod prius non est in sensu*, não se contentam com palavras e, em lugar de chegarem a um poema ou aquella definição phantasista de que «à architectura primeiramente é a natureza reconstruída pelo homem» ⁽²⁾, comprazem-se em dizer com Viollet-le-Duc que «para o architecto, a arte é a expressão sensível, a apparencia para todos de uma precisão que se satisfez».

Ora, nessas condições, um viaducto metálico considerado exclusivamente na rigidez das barras de rotula e dos banzos das vigas, quiçá no arco de catenaria de uma ponte pensil, tem tanta arte como a mais rebuscada ornamen-tação de um friso de templo jônico, como a mais phantasista curva de ogiva em templo gothico flamejante.

Onde me parece comodo que pecam os technicos, quer sejam architectos, quer engenheiros, é quando olvidam as qualidades do material com que teem que trabalhar e empregam, como tantas vezes se nos depara por toda a parte, a madeira a imitar pedra, o marmore a fingir de estuque.

Quantos grandes vãos não achamos em edificações dos bairros novos de Lisboa onde a parede superjacente repousa sobre uma viga de ferro que se oculta, como se fosse um aleijão, recobrindo-a com brincados ornatos que nem sempre se comprehende que para ali venham.

Uma das qualidades preciosas da architectura medieval consiste precisamente na lealdade com que patenteia as linhas resistentes das suas construções. Um botareu ou arco botante, como os nossos esthetas querem que se diga, representa sempre um meio de resistir ao impulso horizontal do arco de ogiva de que elle constitue o encon-

tro. Por mais ornamentada que seja a escora de uma asna, sempre, até nos seus ornatos, representa, na architecatura medieval a linha dos esforços de compressão que ella aguenta.

E certamente é essa expressão de sinceridade que nos dá, na contemplação dos templos medievais, a sensação artística, que Diderot e os seus contemporaneos imbuidos na admiração do romano e do grego, não foram capazes de experimentar.

Depois, temos que observar que a architecatura urbana hoje tem que corresponder a exigencias que outrora se não conheciam.

Os espaços para edificação eram outrora conquistados ás vias publicas, encerradas como se achavam as cidades em muralhas erguidas, para defesa contra outros homens, comprovando assim aquella estafada asserção de Hobbes de que «o homem é o lobo do homem».

Por isso abundavam as ruas estreitas, cujas tortuosidades eram outros tantos meios de defesa quando o inimigo tomava as barbacans, conquistava as torres e acabava por escalar as muralhas.

Na preocupação guerreira da defesa, a arte não perdia comodo os seus direitos e assim sucedia que se multiplicavam as janellas de cunhal, de que ainda nos restam bem poucos exemplares tão formosos como o da rua do Touro, em Beja.

A curiosidade feminina junta com os zelos do homem produziu a varanda rotulada de madeira, que ainda hoje se encontra um tanto perdida nalgumas terras aleijadas ou de Traz-os-Montes.

Os olhos do constructor que ame a sua arte, encontram ali motivos de decoração que elle muito desejaria poder aplicar. Todavia para o fazer, para ornamentar as chaminés com alguns dos motivos que o sentimento artístico do alemtejano soube encontrar, para adaptar a columna de fuste delgado ao alpendre que encima o patamar da escada exterior do predio que se oculta dentro de um jardim, precisa de mais alguma coisa do que da copia do já feito e do que já viu.

Carece do conhecimento do material de que pode dispor ou que tem que fabricar e só desta maneira será capaz de imprimir carácter a um edifício, quer seja morada urbana, casa bancaria, estabelecimento de instrução, repartição publica, quartel de soldados, quer seja fábrica de caldeiras ou de productos químicos.

Infelizmente as columnas de ferro que se encontram nos hangares das estações de caminho de ferro, tanto em Portugal como lá fóra, não perderam a ornamentação da folha de acanho ou a da voluta e, assim, lembram vassouras de cabo espetado no chão.

Quanto mais valera deixar bem evidentes as nervuras do metal, os rebites de cabeça saliente, do que aplicar ornamentações que brigam com a natureza do material.

Certo é que entre os nossos architectos até já vae perdida a noção do fim para que servem as columnas, e, em lugar de assentá-las directamente no solo ou sobre parede rusticada, como fizeram os romanos, para que elles agnitassem os frisos ou os frontões, dependuram-nas nas fachadas, como que esmagando misulas que estão quasi que a dizer que vieram para ali de altar de capella sertaneja, depois de sopradas e inchadas, para que pudessem ser de pedra.

Há um material relativamente moderno, o beton armado, que se applica em construções urbanas, a meu ver, sem o preciso criterio e sem sinceridade alguma.

Ainda quando serve apenas como lagea para cobrir um vestibulo, ou constituir a bacia de ampla sacada, comprehende-se que a rede metálica que o forma desapareça envolvida pela camada de formigão hidráulico.

Mas, em arcarias, em padieiras de janellas, não vejo motivo para que se não evidencem as nervuras das bar-

⁽¹⁾ Discours sur l'Encyclopédie en Bibliothèque Nationale, p. 60.

⁽²⁾ Charles Blanc, «La Grammaire des Arts du Dessin», p. 60.

ras d'áço ou para que se não patenteie em motivos ornamentaes o reticulado da armação rigida.

Talvez que os esthetas encontrem neste modo de encarar a função do beton armado como que a ideia de que o edificio deve recordar o andaime com que se construiu, conforme lhe pouco me objectou quem está vendendo o que escrevo agora; mas o facto é que a Torre Eiffel, a despeito do que disseram Théodore de Bainville, Guy de Maupassant e tantos outros, ao saberem do projecto, é incontestavelmente um trabalho artístico, precisamente porque representa o sólido de igual resistencia, cuja possibilidade de construção quiz provar o engenheiro Gustavo Eiffel.

Aalogamente, os *sky-scrappers* da America do Norte chegam a dar uma impressão artística, quando deixam de ter o prurido de imitar a architectura horizontal e deliberadamente procuram a estylisacão vertical.

A magresa da lavra da cantaria na estação do Rocio em Lisboa não é devida à incapacidade dos canteiros franceses ali empregados, como escreveu em tempos um nosso critico de arte, senão a inadaptação de plateresco a um edificio cujas características devem ser a rapidez e regularidade do movimento, e de cuja contemplação deve preferentemente resultar a ideia das partidas e das chegadas de comboios a horas determinadas e da rapidez nos percursos.

Não deixou o architecto que traçou aquella obra, de pôr um tanto em evidencia o relogio; mas, a não ser a curvatura das portas de entrada representando bocas de tunneis, nada faz convergir a attenção do observador para a torre do relogio, que ali devia ser o motivo predominante, a que todo o resto se subordinasse. E' elle como que o cerebro e o coração de aquelle complicado machismo, que se chama uma linha ferrea.

Na porta do Museu de Artilharia, as figuras que a encimam como que esmagam o ingresso de aquelle pateo onde se encerram os exemplares de canhões de outras eras.

Possivel é que o artista quizesse de aquelle modo inspirar o horror pelas chacinas que se chamam batalhas e que tantas vezes tritaram e torturaram os dois contendores; mas, nesse caso, em lugar de uma gloria pesadamente subindo como que em apotheose, eu traçaria um frontão que se inspirasse nas figuras de Goya, com rostos torvamente soffredores, braços elevando-se hirtos e de punhos cerrados, como que a pedir vingança.

No entanto, devo confessar que nada me contende tanto com os nervos como a persuasão de que um artista pretendeu realizar numa obra d'arte um determinado efeito.

Certamente, o symbolismo impõe-se em architectura como em todas as artes; mas a forma de cruz latina nas egrejas medievais e a altura dos seus arcos de ogiva, se para nós representam quasi que sem discrepancia o sacrificio de Christo e o triumpho do catholicismo, é bem presumivel que se não exprimissem por uma formula tão singela nas almas ingenuas dos architectos do seculo XIII.⁹. Com Georges Tabeuf, preferentemente, julgo que o que elles tiveram em vista foi realizar amplas edificações, bem illuminadas, mas dispendendo a menor quantidade possivel de material⁽¹⁾.

E' esta preocupação dos constructores de templos de aquellas eras a que se manifestou sempre até aos começos do seculo XVI.⁹. «Cada membro de architectura tem a sua função claramente definida, que lhe determina uma forma racional de que se não pode separar», justificadamente affirma Tabeuf.

Bem possivel é que aos espiritos do seculo XVIII.⁹ educados na adoração do classicismo escapasse esta noção de equilibrio de todas as peças daquellas edificações e só vissem a arte no grego e no romano, onde de um jacto,

como que moldado numa só peça sae um edificio completo, sujeito em absoluto ao modulo, tirado da columna e determinando todas as proporções de todas as peças componentes da obra.

E' que tambem naquelle seculo o imperante era como que o modulo social a que tudo se subordinava, e por isso até os espiritos mais desempoeirados, como Rousseau e Voltaire, só tinham admirações para o que nos deixara a Grecia, o que nos legara a civilisação romana.

A solidariedade das componentes dos edificios medievais é ainda uma representação das sociedades da época. O suzerano contava os seus feudatarios e foraleiros, que na guerra concorriam para lhe manterem os direitos regionaes que elle representava, mas por certo não estava esta ideia social na mente dos mestres que davam a traça daquellas grandes edificações.

Hoje, a noção social bem evidente é a do *confortavel*, a do bem estar e essa mesma noção deveria sobresair na architectura urbana.

Infelizmente, nem os gavetões onde se accumulam como que etiquetadas em prateleiras as familias burguezas, nem as casas isoladas dos plutocratas, nos dão a ideia que procura realizar a civilisação actual.

Os azulejos de cores berrantes com que em frisos se ornamentam as fachadas de tanta casa dos bairros novos não representam nem riquesa, nem conforto e mais parecem taboletas cantando o *in questo asylo quanta virtù quanta felicità* da *salvè dimora* do terceiro acto do Fausto.

Fazem lembrar reclamos, como as montras dos ourives ou dos confeiteiros, que chamam a clientella rica.

Mas, nesse afan de atrahir a attenção dos que passam, deixam as fachadas das casas de serem como que o commentario da habitação e quasi que recordam os bastidores e paunos de fundo de scenas de theatro.

Não ha pois na maioria das construções das cidades modernas uma característica architeconica que sirva de commentario ao edificio e que tenha a sinceridade de pôr em evidencia as qualidades do material empregado.

Certamente que para realizar estes fins é preciso um grande sentimento esthetic, um profundo conhecimento das qualidades dos materiaes a empregar e a noção clara dos intuítos a que se applica o edificio, o saber da vida intima que elle ha de ter, a ideia exacta do clima que o circunda.

Seria portanto indispensavel o saber universal para projectar um edificio e, dada a impossibilidade de tal se conseguir, os architectos e os engenheiros completam-se na execução dos trabalhos architeconicos.

A unidade de ideia artística que se dá como motivo da exclusão de uma das classes na construcão de edificios urbanos, parece-me tão inconsistente como a lenda da impossibilidade de se concluir a cathedral de Colonia, onde o Diabo representou um papel de tolo a fugir com um bocado do projecto, quando o architecto lhe mostrou um dente de Santa Ursula.

Acabada e magestosamente concluida até, a Cathedral de Colonia lá demonstra que a tal unidade de ideia, perdida com o bocado de pergaminho que o diabo levou, é uma dessas muitas phrases prodromescamente ridiculas, que servem unicamente de barreira aos que não gostam de rir deante de uma avantesma, que não resiste á picada de um alfinete.

Uma prova de que a unidade de ideia existe até no conjunto de construções que se não fizeram ao mesmo tempo, depara-se-nos na praça do Hotel de Ville de Bruxellas, joia medieval, que mereceria guardar-se dentro de uma redoma, como entusiasticamente me disse um collega que é um artista tambem.

Mas, sem irmos tão longe, notemos que a unica estatua que temos em Lisboa que mereça considerar-se como artistica, é a do Terreiro do Paço, talvez porque a arcaria da praça, a regularidade de conjunto das edificações, tudo

forma como que o quadro, o commentario á memoria do que sabujamente denominaram *conditor*.

Fóra dessas, vemos no começo da avenida da Republica um monumentosito, perdido na amplidão de uma praça, que ainda maior parece, pela largura das ruas que a elle convergem.

Ao Loreto, a estatua de Camões não tem como commentario a circuta-la nem sequer uma só casa cuja architectura lembre a época em que se escreveram «Os Lusiadas», quando ruiam as crenças vasadas na summula theologica de S. Thomaz d'Aquino, ante os descobrimentos que faziamos, e assim se comprehende o commentario de Simão Gathay, ao ver as estatnas que ornamentam aquelle pedestal.

Não vale contudo a pena proseguir neste exame, mas convençamo-nos primeiro de que se os engenheiros carecem de educação artística, segundo afirmam alguns esthetas, muitas manifestações architectonicas da cidade nova e algumas construções da baixa pombalina não abonam muito a esthesia, que muito a serio nos garantem que se encontra num diploma academico de architecto.

Muitos dos projectos que ahi vejo transformados em casas de habitação, lembram-me o que se diz ás crengas quando se espera aumento de familia. Vieram também de França e o que mais é para lamentar é que os esthetas, em logar de discutir competencias, não procedam como os ruskinianos inglezes, norteando a construção urbana para uma estylisacão nacional. Estariam no seu papel de orientadores e prestariam um bom serviço em favor da bellesa de que se dizem os summos sacerdotes.

Mello de Mattos

nómica Portugueza) e na sua delegação do Porto, ficando assim alterado o artigo 15.º do regulamento do mesmo Conselho.

Paços do Governo da República, em 25 de março de 1911. — José Relvas. — Manuel de Brito Camacho.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

O Governo Provisorio da Republica Portugueza a quem foi presente o projecto organizado pela Camara Municipal de Lisboa, da variante a fazer no caminho de ferro de cintura (Santa Apolónia a Bemfica), para o seu atravessamento em viaducto sobre a Avenida da Republica: ha por bem, conformando-se com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 20 de janeiro e 23 de fevereiro findos, aprovar o referido projecto.

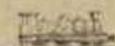
Paços do Governo da República, em 25 de março de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Faz-se publico, nos termos e para os efeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, aprovado por decreto de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente nesta Repartição, até as quatro horas da tarde do dia 14 do proximo mez de abril, o projecto, apresentado pela Companhia Carris de Ferro do Porto, para o estabelecimento de dois cabos de ligação entre a Fabrica Geradora da Sociedade de Energia Electrica e a estação de Massarellos, destinados ao transporte de energia electrica, com o fim de servir provisoriamente a rede de alta tensão da Companhia Carris de Ferro do Porto.

Todas as reclamações contra a approvação deste projecto devem ser presentes nesta Repartição dentro do citado prazo.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 28 de março de 1911. — Pelo Director Geral, Luiz Campos Fragoso.



TELÉPHONOS EM ESPANHA

Inaugurou-se em Madrid no dia 25 a nova estação central da Companhia Peninsular de Teléphonos, em edificio proprio, na casa da rua d'Alcalá, junto da Puerta del Sol, isto é, no sitio mais central de Madrid.

A installação é luxuosa, do mais aprimorado gosto na decoração, e offerece todas as commodidades ao publico, tanto para as communicações telephonicas como para redacção e expedição da correspondencia que é transmittida pelos empregados.

A nova central está em communicação com Barcelona, Bilbau, Pamplona, Victoria, Zaragoza, S. Sebastião, Valencia, Tarragona, Ruis, Maurisa, Guadalajara, Tudela, Logroño, Haro, Miranda del Ebro, Tolosa, Huesca, Lerida, Geronia, Palamós, Tortosa, Alcira, Játira, Dénia e Irun; e no Sul, Ciudad Real, Cabeza de Buey, Cordová, Jerez, Jaen, Linares, Lorca, Murcia, Cartagena, Alicante, Alcoy e Malaga. Em abril corrente abrirão mais as estações na Andaluzia, e em maio, Merida, Cáceres, Badajoz e Almeria.

Quer dizer que todas as cidades da Espanha ficarão em relações faceis, entre si.

Isto é em Espanha. E em Portugal, triste é ver como estamos em enorme atraso, neste como outros casos!

Aqui, apenas podemos falar de Lisboa para o Porto, e por uma unica linha. Ha teléphonos em Coimbra e em Braga, mas não communicam com as outras cidades!

O fallecido e distinto engenheiro Paulo Cabral que por tanto tempo foi director dos telegraphos e teléphonos, e estudara esta questão a fundo, muitas vezes nos disse — e o informou em relatorios officiaes — que a installação de uma grande rede telephonica, ligando todo o paiz, era, não só uma indispensavel commodidade para o publico, mas uma bella fonte de receita para o thesouro, porque, mesmo fazendo assignaturas a 95000 réis por anno, se obtinha um lucro enorme.

Pois, até hoje nada se fez e continuamos na rectaguarda de todas as nações.

A falta de iniciativa caracterisou sempre os nossos governantes. Quando haverá quem se disponha a prestar este bom serviço ao paiz?



MINISTERO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo Provisorio da Republica Portugueza, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma variante entre os perfis 38 e 23, respectivamente, do 3.º e 4.º lanços da 2.ª secção da linha do Sado, na extensão de 17.855, "03, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste, com data de 31 de dezembro de 1910, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 9 de fevereiro findo, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de réis 269.700\$000, e bem assim que na sua execução sejam tidas em consideração as indicações do citado parecer.

Paços do Governo da República, em 21 de fevereiro de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

O artigo 15.º do regulamento do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 2 de novembro de 1899, determina que as receitas do trafego dos mesmos Caminhos de Ferro sejam diariamente depositadas, em conta corrente, no Banco de Portugal e na sua Caixa Filial, do Porto, á ordem do mesmo Conselho.

Considerando, porém, que taes depositos, efectuados na Caixa Geral de Depositos e na sua delegação do Porto, trazem vantagens áquella Administração por vencerem os juros que costuma dar aos seus depositantes, o que no Banco não sucedia.

Hemos por bem determinar, em nome do Governo Provisorio da Republica Portugueza, que as receitas do trafego dos Caminhos de Ferro do Estado sejam depositadas diariamente, em conta corrente e á ordem do respectivo Conselho de Administração, na Caixa Geral de Depositos e Instituições de Previdencia (Caixa Eco-

A grève e nós

Por causa da grève em que os operarios das typographias de obras entenderam declarar-se, impedindo o funcionamento das officinas e levando, por ameaças, a abandonar o trabalho, outros que se promptificavam a isso, — isto contra a expressa determinação da lei ultimamente promulgada pelo governo — o nosso jornal teve, excepcionalmente que sahir com atraso, por a nossa officina não ter machina sua e aquella onde se fazia a impressão não poder executar este trabalho.

Assim nos achamos victimados pelas questões que se debatem entre operarios e industriaes, questões com as quaes nada temos porque não exercemos a industria, não temos officina para ganhar dinheiro e tão só para nos assegurarmos da melhor execução dos nossos trabalhos, alguns dos quaes só a officina propria podem ser confiados.

Por isso não trabalhamos para o publico senão num ou noutro caso puramente excepcional, e por isso temos considerado os nossos operarios como nossos auxiliares, nossos amigos, que tratavamos com certa intimidade, promptos a attender ao que nos pediam.

Foi assim que tendo começado o trabalho a ser de 10 horas, quando o pessoal nos pediu que lhe dessemos mais meia hora para comer, logo accedemos, e ainda quando pretendem reduzir as horas a 9, não inquirimos se a maior parte das typographias mantinha as 10, e as 9 estabelecemos. Isto foi ha já dois annos.

Estavamos, por isso bem longe de imaginar que algum membro desta pequena familia se puzesse em desacordo, e ainda ha pouco, sabendo da grève que se declarara em Lisboa, diziamos, em Olhão, a um nosso amigo que «isso não se dava cá por casa».

Não sucedeu assim, e apesar da dedicação do nosso chefe de trabalho e de um unico auxiliar que não nos abandonaram, conseguindo-se fazer a composição de todo o numero, de forma a sair no seu dia, como é nosso invariavel costume, a falta de impressor, na casa onde fazemos a tiragera, impediu-nos a publicação no seu dia. Alem daquelles dois, os restantes, poucos como eram, ou por instigações, ou por coacção por parte de elementos de outras officinas, entenderam deixar a casa onde eram estimados e considerados.

Estão no seu direito: até no de serem mal agradecidos.

Porque nós reconhecemos o direito de cada qual não querer trabalhar, ou não querer trabalhar em determinadas condições, sejam embora as que em tempo aceitou.

Mas o que não reconhecemos é que seja lícito impedir que outros queiram o que para nós não queremos; prohibir, pela ameaça, que outros tenham o que nós recusamos.

Da mesma forma que nos insurgimos contra que se empreguem ameaças e represalias para os que honestamente pretendem ganhar a sua vida pelo trabalho, não admittiríamos que entre patrões se fizesse parede para não receber os operarios honestos que um patrão despediu.

De um ou de outro lado é a tyrannia arvorada em lei e mascarando-se de liberdade.

Todos os que trabalham teem direito a escolher o patrão com quem queiram servir, como este o tem de escolher os operarios.

Uns e outros teem as suas condições, e se, mutuamente as aceitam, o trabalho exerce-se.

Não as aceitam? Dessa divergência saem: o patrão procurando outros operarios, o operario buscando outro patrão.

Isto é que é a liberdade e a egualdade; e a fraternidade, até, porque não viemos que, entre homens dignos, o patrão, porque oferece dinheiro em troca de trabalho, ou o operario que dá trabalho em troca de dinheiro, se possam ou devam considerar inimigos e guerrear-se por supostos principios de antinomia que não podem subsistir entre dois elementos de cuja associação depende o funcionamento normal e progressivo das sociedades cultas.



Passeios por Espanha

De Lisboa a Madrid. — As commodidades do rapido. — Hoteis, e hoteis. — O carnaval. — A primeira masçarada. — Folguedos populares. — Um carnaval civilizado — O espirito dos madrilenos.

Que os leitores nos desculpem alterarmos a ordem dos artigos desta secção, interrompendo o seguimento da viagem pela Hollanda, para, num pequeno numero de artigos, falarmos da excursão recentemente feita pela Espanha, Marrocos e sul de Portugal.

Levou-nos a isso o conhecemos demasiado a sensaboria em que se passam, entre nós, os dias de folguedos carnavalescos. Quizemos passar os em paiz estrangeiro, o que, já o previamos, nos serviria de elemento de estudo comparativo — e infelizmente desagradável para o nosso paiz.

Tomámos, pois, o expresso que, trez vezes por semana, parte para Madrid, e já isso nos serviu para apreciarmos *de visu* o serviço desse trem.

A parte a qualidade de material que, sem ser de todo mau, precisa ser melhorado — e vae sel-o, como o dizemos na secção «Viagens e transportes» — este comboio dá-nos a impressão de que vamos viajando em paizes dos mais adeantados e onde os serviços ferroviários atingem excepcional perfeição.

Velocidade: rebocado por boa machina, atinge, muitas vezes, 80 kilometros á hora, sem que se note balanço nos veículos, o que nos prova que o serviço da via é feito com o maior escrupulo e intelligente cuidado.

Um revisor attencioso e um conductor correctamente educado prestam aos passageiros qualquer esclarecimento; o primeiro toma nota do numero de passageiros que seguirão além de Madrid, tanto pela estação de Atocha (Madrid, Zaragoza, Barcelona, Valencia, etc.), como pela de Príncipe Pio (Norte, para Hendaya, Bilbao, etc.) a fim de passar telegrammas a essas estações para que os comboios que dellas partem logo depois da chegada do de Lisboa esperem este, no caso de elle ir com algum atraso.

Fazem parte do comboio duas carroagens de 1.^a e 2.^a que vão directas, uma a cada uma d'aqueellas estações, um vagão-leito e um restaurante em que se fornece jantar á partida do Entroncamento.

Chegado a Madrid, sem entrar na estação das Delicias, o trem divide-se em dois, um dos quaes segue ao Norte pela linha de cintura, enquanto o outro retrocede para ir entrar na estação de Atocha, á hora da sua tabella. Bello serviço.

Começa aí a peregrinação dos passageiros que não tinham prevenido hotel com certa antecedencia.

Mas, prevenido por forma bem clara, porque o código de hoteis, que em toda a parte se conhece, é ave desconhecida ali.

Pelo menos em hoteis que se dizem de 1.^a classe.

Foi assim que, desejando alojamento para cinco pessoas, dois quartos de duas camas e um de uma, passaramos dias antes, ao Grande Hotel da *Calle do Arenal*, um telegramma dizendo:

Alba Bonab Matin Stop.

O que qualquer hotelleiro da França, Alemanha, Italia, Suissa, etc., e mesmo dos nossos traduziria: «Reserve um quarto com um leito e dois de dois leitos, chegaremos entre as 7 e o meio dia, para permanencia de alguns dias».

Pois chegados ao hotel o telegramma lá estava, mas ninguem o percebera! E portanto só havia quartos maus, pequenos e relativamente caros.

Percorridos mais dois, sem encontrar alojamento que conviesse, tivemos muito rasoavel, num novo hotel, moderno, confortavel, limpo e com excellente cosinha (como não é vulgar em Madrid) o *Hotel Londres*, ocupando todo o quarteirão da rua Galdó, desde Preciados até Carmen, junto á *Puerta del Sol*.

Era domingo de Carnaval e aos nossos ouvidos, enquanto procediamos ás indispensaveis ablucões do viajante que chega, vinham sons de gaita de foles.

— Uma mascarada — pensámos, — uma cégada ou qualquer coisa parecida.

E, enxugando o rosto, assomámos á janella. Uma surpresa.

A gaita acompanhava um grupo de cochos, com uma perna de pau, de mancos ou de invalidos, em trajo vulgar aragonez (porém limpo) pedindo esmola.

— São as unicas mascaradas que circulam pelas ruas — explicaram-nos.

Confessamos que, neste ponto, não ficámos animados.

Foi só pelas 2 horas que as ruas começaram a animar-se, e a onda de povo se desdobrava por Alcalá, caminho da *Cibeles* e da *Castellana*.

Ahi, a animação era enorme, extraordinaria, estonteante.

Centos de milhares de pessoas, toda a população de Madrid e muita dos arredores, agglomerava-se, comprimia-se aos dois lados da rua central — completamente reservada aos trens e mascarados — entre quatro intermináveis filas de vendedores de *confetti*, (sem exagero, mais de dois mil) apertando-se, circulando a custo, e não deixando de mutua e alegremente se polvilhar com montões de papelinhos.

E notámos logo que esse jogo se faz com jovialidade, com sorrisos, e já se imagina como o sorrir daquellas mulheres illuminado pelo brilhantismo do olhar espanhol, dará alegria aquella encarniçada lucta.

No centro da avenida erguem-se uns pavilhões de diversos clubs, casinos, sociedades e famílias abastadas, elevando-se ao nível dos trens, de forma a permittir o animado jogo, com flores e *confetti*, os unicos projecteis permitidos — e os unicos empregados.

Nem a inocente serpentina é permittida, porque pôde incomodar, batendo nos olhos.

O que dirão os nossos vizinhos sabendo que entre nós se joga com *cocottes* de areia, ovos, laranjas e batatas.

Tambem numa parte dos passeios lateraes, no sitio onde a animação de folguedos é mais intensa, são postas cadeiras que o publico aluga a 1 peseta as da primeira fila e a meia peseta as de qualquer das 6 filas restantes. E ninguem se queixa de que isto constitua nma vedação reservada aos que podem pagar, como aqui sucedeu na Avenida da Liberdade.

Tambem ninguem sae desses logares para vir passear para o centro da avenida, nem os *reporters* do jornalismo madrileno se invocam o direito de ali permanecer.

Bem se vê que os costumes de ordem e disciplina do publico, são ali bem diferentes dos nossos.

Por entre os trens, que são aos milhares, escapam-se, por vezes, os garotos que a polícia enxota, mettendo-lhes medo com uma chibatinha, com que os zurze, sem os molestar.

Nos carros a melhor sociedade de Madrid, os mais lindos rostos da *villa coronada*, sorrindo e jogando flores, papelinhos e *bon bons*.

E, a minde, entre as luxuosas equipagens cujos cocheiros e trintanarios vestem com esmero e ostentam, todos, o seu chapeu alto, sem que ninguem se lembre de achar graça á brutalidade de lh'os amolgar; passam carros ornamentados, no mais fino gosto artistico, ultrapassando o numero de duzentos.

São allusões ás explorações ao polo, são pittorescas aldeias hollandezas com a sua população a caracter, são primorosos cestos de flores; um templo grego; um trecho de circo romano; uma casa de chá japoneza; um ninho de pintos — ou de pintas, em que dos ovos enormes entreabertos saiam lindissimas carinhas de meninas encantadoras; um *five o'clock tea* com os seus frequentadores dos dois sexos e a orchestra vienense; allusões aos aeroplanos, etc.

Não são permittidos, neste dia, os reclamos commerciaes, nem neste dia se consente que entrem no recinto reservado aos trens e mascarados (o centro de toda a extensa avenida) entrem carros ou mascarados sujos ou mal postos.

E é notavel ver que em tão grande agglomeração, em tão enorme concorrência, em tão animado folguedo, não se dá uma desordem, não ha uma questão, nma troca de palavras azedas, um empurrão grosseiro, uma desobediencia á polícia ou nma phrase mal soante.

Em compensação as phrases de espirito chegam-nos a minde aos ouvidos.

Junto do pavilhão do Casino de Madrid passa um carro semelhando uma torre muito alta, entre as ameias da qual se mostram alguns rostos de uma bellesa notavel; um folgasão do casino exclama: — Mira que bonito, y que alto! Hay ascensor?

Um trem é puchado por um cavallo com o pello comprido, como se usa na Velha Castella; e um cavalleiro ergue-se da cadeira e, muito reverente, de chapeo na mão, dirige-se ás senhoras que iam no trem:

— Señoras, dispensen Vds., pero... porque no hacen esquilar el caballo?

As senhoras riem do inocente disparate e respondem com um punhado de flores.

Por causa dos espaços para as vendas de *confetti*, duas vendedeiras discutem e uma dellas, a quem o polícia fez calar, invectiva-o, dizendo-lhe:

— Yo le comia los higados! (os figados).

E o polícia, sem se alterar, sorrindo, responde-lhe, afastando-se:

— Pues se quedaria envenenada, por que los tengo malos.

Como se vê, até os policias teem espirito.

Decididamente a Espanha está mais civilizada do que nós, em questões de carnavaes.

OS INVENTOS DE EDISON

O «Electrical World» publica em um dos seus ultimos numeros, um artigo acerca dos privilegios de invenção concedidos a Edison.

O primeiro que obteve foi em junho de 1869 e diz respeito a um registrador electro-grafico de votos. De então para cá teem-lhe sido concedidas 905 patentes de invenção, das quaes 713 se referem a apparelhos electricos.

A sua maxima actividade inventiva manifestou-se em 1881 e 1882, quando trabalhava no estudo da lampada de incandescencia e machinas productoras de electricidade. Em 1881 obteve sessenta e nove patentes de invenção, e em 1882 setenta e cinco.

Um outro periodo de actividade do notavel inventor foi o decorrido entre 1890 e 1892, tendo nesses trez annos obtido, respectivamente, sessenta e cinco, trinta e duas e noventa e cinco patentes de invenção, não entrando neste anno as que se referem ao fonografo, e à luz e geradores electricos.

Se contarmos as patentes já retiradas e as que estão em via de serem pedidas, — calcula aquelle jornal, — as patentes de invenção de Edison sobem a duas mil.

Um colosso de actividade e estudo, o celebre americano.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de fructas verdes e hortaliças nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acaba de publicar, para entrar em vigor no dia 10 do corrente, uma ampliação à sua tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, pela qual estabelece preços especiais para o transporte de fructas verdes, hortaliças e legumes verdes, de qualquer estação das suas linhas para as estações de Lisboa, Terreiro do Paço ou Barreiro.

Os preços para estes transportes são estabelecidos nas seguintes bases:

Para expedição do peso mínimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal, por toneladas: do 1.º ao 100.º kilometro, 30 réis por kilometro; do 101.º ao 200.º, mais 16 réis; do 201.º ao 300.º mais 8 réis, e do 301.º em deante, mais 4 réis por kilometro.

Para expedição de remessas completas do peso mínimo de 7.000 kilogrammas ou pagando como tal, cobrança feita por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas: do 1.º ao 100.º kilometro, 26 réis por kilometro; do 101.º ao 200.º, mais 13 réis; do 201.º ao 300.º, mais 6 réis; do 301.º em deante, mais 3 réis por kilometro.

Para esta ampliação vigoram as condições geraes da tarifa, bem como as 1.ª e 2.ª das condições especiais dos seus §§ 2.º e 3.º

Desde o mesmo dia 10, é annullado o Aviso ao Publico B n.º 1 de 27 de dezembro de 1906, relativo à acceleracão nos transportes de fructas, hortaliças e legumes frescos taxados pela tarifa especial n.º 9 de pequena velocidade.

Ampliação da tarifa especial n.º 10 p. v. das linhas do Sul e Sueste

A partir de hoje é ampliada as estações de Pinhal Novo a Lisboa T. Paço e ás do ramal de Setúbal, a 3.ª serie da tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade da Direcção do Sul e Sueste, applicável aos transportes de peixe em conserva, salmoura ou salgado, prensado ou secco procedentes de ou destinados ás estações além de S. Marcos.

Transporte entre França e Portugal

A partir de hoje as Companhias francesas de Orleans e do Midi de France passam a estabelecer o uso do boletim de franquias (*bulletin d'affranchissement*), já em vigor em todos os caminhos de ferro da Europa, comprehendidos na Convenção de Berne, para as remessas de Paris e Bordeos com destino a Lisboa e Porto-Campanhã, quer de grande, quer de pequena velocidade.

Este boletim tem por fim facilitar aos expedidores que efectuam as mesmas remessas em portes pagos, o satisfazerem o pagamento de todas ou parte das despesas com que sempre são sobre-carregadas em transito, taes como direitos aduaneiros ou da *regie*, formalidades nas fronteiras, etc, e que por serem variaveis não se podem precisar a expedição, de forma que as mesmas possam ser entregues aos consignatarios sem encargo algum.

Para disfrutarem de tão util medida deverão os expedidores designar nas notas de expedição das remessas, quaes as despesas que desejam franquear, assim de a estação elaborar o respectivo boletim que acompanhará a remessa até á estação de destino, a qual devolverá á expediadora o talão competente para se efectuar a cobrança.

Dentro em breve será esta medida tornada extensiva ás remessas efectuadas no sentido de Portugal para França.

As vantagens deste melhoramento introduzido no serviço internacional combinado com a França, devem con-

correr bastante para o seu, já hoje, muito importante desenvolvimento, para o qual a Companhia Portugueza tem empregado os seus melhores esforços.

Excursão academica a Paris

Parte no dia 4 deste mez para Paris o orpheon academico de Coimbra, esse punhado de rapazes cheios de vida e de amor pelo bello, que o espirito suggestionador de Antonio Joyce conseguiu reunir para uma obra tão extraordinariamente bella e civilisadora.

Vae esse grupo encantador da mocidade portugueza mostrar á grande capital do Mundo como hoje, nesta patria de Camões, os novos sabem caminhar na senda da arte e do progresso.

Estamos certos que a nossa mocidade coimbrã, hoje liberta de preconceitos, e constituindo como que uma familia una em que só se aspira a grandes ideias, vae na cidade de Paris afirmar duma forma brilhantissima a alma portugueza.

Os academicos que vão a Paris são em numero approximado de 250; entre elles, contam-se muitos de Lisboa e Porto que querem acompanhar os seus collegas de Coimbra.

Deverão reunir-se em Pampilhosa, de onde seguirão em comboio especial organizado pela Companhia da Beira Alta, de acordo com a Companhia Portugueza e as demais integradas no trajecto.

Para esta excursão aproveitam os academicos os preços e vantagens concedidos pela tarifa especial n.º 308 grande velocidade das Companhias Portuguezas.

Que vão e voltem cheios de alegrias e felicidades para proseguirem na sua grande obra de paz e amor.

Semana Santa e feira em Sevilha

Começa dentro em breves dias a venda de bilhetes do serviço especial que a Companhia Portugueza estabelece em combinação com a de Madrid a Saragoça e Alicante, por occasião das festas da Semana Santa e da feira em Sevilha.

Como dissemos no nosso ultimo numero, este anno o prazo dos bilhetes abrange o periodo da Semana Santa e o da feira, sendo as suas validades, para a ida de 5 a 18 de abril, e para a volta de 16 a 30.

O comboio especial de ida e volta partirá de Lisboa-Rocio, no dia 15, cerca das 4 e meia, regressando de Badajoz no dia 23.

Da composição deste comboio farão parte carruagens de luxo e um vagão-restaurante.

Os preços dos bilhetes de ida e volta, validos, tanto para os comboios ordinarios como para o especial, são os seguintes:

Lisboa-Rocio e Entroncamento.	1.ª classe...	18.5320 réis
	2.ª " ...	12.8920 "
	3.ª " ...	8.5620 "
Porto-Campanhã	1.ª " ...	21.5320 "
	2.ª " ...	14.5920 "
	3.ª " ...	10.5120 "

Neste preços estão incluidos todos os impostos.

Os bilhetes são intransmissíveis e só poderão ser utilizados á volta pelos mesmos passageiros que delles tenham sido portadores na viagem de ida.

O numero de logares no comboio especial é limitado, não podendo, portanto, exceder a sua lotação.

Os passageiros que não possam tomar logar no comboio especial, terão que seguir pelos comboios ordinarios.

Pela ocupação dos logares de luxo permittida aos passageiros de 1.ª classe, cobrar-se-hão as respectivas sobre-taxas.

É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

Se o tempo não estiver chuvoso e o lindo sol de Portugal e de Andaluzia se mostrar como um verdadeiro sol primaveril, deve ser grande a afluencia de forasteiros portuguezes às explendidas festas, que, como de costume, devem ser revestidas do grande brilhantismo e originalidade que a Rainha do Guadalquivir sabe imprimir a tudo quanto é seu.

Comboios rápidos Lisboa-Madrid

Vae muito brevemente ser melhorada a composição dos comboios rápidos do serviço entre Lisboa e Madrid, com a substituição das carruagens do tipo antigo pelas do tipo moderno de corredor lateral, eguaes às que circulam na linha do Norte da Companhia Portugueza.

Da composição dos mesmos comboios passa a fazer também parte uma carruagem-restaurante.

Este e muitos outros melhoramentos com que a Companhia Portugueza está constantemente procurando dotar o seu serviço, são dignos do aplauso público.

Procissão dos Passos em Santo Thyrso e Guimarães

Realisam-se amanhã simultaneamente em Guimarães e Santo Thyrso as tradicionaes procissões ao Senhor dos Passos.

Todos os annos estas solemnidades costumam ser revestidas de grande pompa e, por isso, chamam áquellas localidades grande concorrência de visitantes não só das povoações proximas como de algumas bem distantes.

Este anno, pelo que nos consta, ainda maior brilhantismo devem ter essas festividades, o que aliado á modicidade dos preços reduzidos que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães estabelece no dia 2 para bilhetes de ida e volta de todas as estações das suas linhas e em ligação com as do Minho e Douro, deve dar lugar a que a concorrência augmente extraordinariamente.

Nesse dia haverá também um comboio extraordinario para regresso dos passageiros com ligação para o Porto, o qual partirá de Guimarães ás 6,20 da tarde, chegando ao Porto ás 9,10 da noite.

Todas as festas nas povoações minhotas são dignas de serem vistas, não só pelo brilhantismo que o povo daquella província lhes sabe imprimir, mas ainda mais pela originalidade e carácter dos seus inconfundiveis costumes, que então, melhor do que nunca, se podem apreciar.

Excursão ao Algarve

Aproveitando esta quadra da primavera, a Direcção do Sul e Sueste resolveu anunciar uma excursão á província do Algarve nas mesmas condições convidativas, tanto em preços como em regalias, em que a realizou, em igual época, no anno proximo findo.

Os preços dos bilhetes, com destino ás estações do litoral do Algarve, situadas desde Tunes a Portimão e a Villa Real de Santo Antonio, são os seguintes:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa, Barreiro a Aldegallega, Palmella e Setubal.....	65500	45900	35300
Poceirão a Montemor.....	55700	45300	25900
Casa Branca a Vianna, Villa Nova a Cuba, Beja, Carregueiro e Moura a Quintos..	55000	35800	25500
Villa Víciosa a Estremoz, Ameixial a Azenha, Evora a Monte das Flores e Ar-rayolos a Móra.....	65000	45500	35000

A venda é de 7 a 12 de abril, havendo comboios rápidos de 8 a 12, e sendo os bilhetes validos, para o regresso, por qualquer comboio, incluindo os rápidos, até 24 do mesmo mes.

Os passageiros, munidos de estes bilhetes, podem percorrer o litoral do Algarve, desde Tunes a Portimão e

a Villa Real de Santo Antonio, por mais de uma vez, em qualquer sentido e em todos os comboios, durante a validade dos mesmos bilhetes, entrando e sahindo em qualquer estação: concessão esta de grandes vantagens para o excursionista que, comoda e demoradamente, pode visitar as diferentes povoações algarvias, passar mesmo a terras de Espanha, visitar Sevilha por occasião das festas da Semana Santa e grande feira annual, e escolher a localidade que mais lhe convenha para centro da excursão, servindo-se assim, do bilhete como de um «passe», visto não se lhe exigir, por esta repetição de percursos, mais nenhuma formalidade do que a sua apresentação.

Quando o passageiro pretender regressar á estação de procedencia do bilhete, deverá apresentar este na bilheteira da estação de partida assim de ser devidamente carimbado.

O bilhete, depois de carimbado, só dá direito, então, ao regresso directo, sem que o passageiro possa deter-se em qualquer estação intermedia.

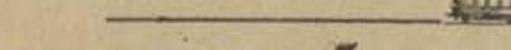
Tarifas internacionaes

Espera-se que sejam brevemente postas em vigor as tarifas combinadas entre as companhias portuguezas, espanholas e francesas, que ha tempos estão projectadas e de que já por vezes nos temos ocupado, n.º 301 e 302 de grande velocidade: Bilhetes simples e de ida e volta, Paris a Lisboa, Porto e Coimbra ou vice-versa, destinadas a substituir as actuaes P. H. F. 1 e 2; 307—bilhetes de ida e volta, França-Portugal, podendo entrar por uma das fronteiras, Villar Formoso ou Barca d'Alva, á escolha do passageiro, e regressar pela outra; 314 e 315, combinadas com a companhia das «Messageries Maritimes», em substituição das actuaes P. A. F. 7 e 8—Bilhetes simples e de ida e volta, de França para a America do Sul, por Lisboa; e, finalmente as 316 e 317, combinadas com a Empresa Nacional de Navegação, por bilhetes de França para as colónias portuguezas, Cabo da Boa Esperança e Natal.

Opportunamente nos ocuparemos destas novas tarifas que estão destinadas á concorrer poderosamente para o desenvolvimento das nossas relações internacionaes.

Interrupções nas linhas espanholas

Acha-se interrompida a linha de Zaragoza a Barcelona, entre Olesa e Viladecaballs, não se aceitando remessas de grande velocidade, que tenham de passar pelo ponto interceptado, e exigindo-se ás remessas de pequena velocidade reserva pelos prazos de transporte, e a linha de Bobadilla a Granada, entre La Peña e Archidona, exigindo-se reserva pelos prazos de transporte ás remessas que tenham de passar pelo ponto interceptado e sofrendo os passageiros trasbordo.



TRACÇÃO ELECTRICA

Portugal

Foi enviado ao ministro do fomento um requerimento para estabelecer uma grande fabrica no distrito de Leiria que forneça energia electrica ás camaras municipaes, fabricas e particulares.

No mesmo requerimento é pedida a concessão de licença para montar um cabo electrico e uma linha de *tramways* nas estradas de Santarem a Leiria e Marinha Grande, por Porto de Mós e Batalha; de Porto de Mós por Torres Novas ao Entroncamento; da Batalha a Alcobaça, Vallado e Nazareth; Santarem a Alcobaça, por Rio Maior, e de Torres Novas a Rio Maior. Pede tambem auctorisação para colocar apparelhos telephonicos para o serviço privativo e exclusivo da segurança dos *tramways* e aviso de interrupção da electricidade e isenção de direitos do primeiro material para instalação da fabrica.

ARQUIVO



Espanha

Vão ser construidas em Bilbau trez novas linhas electricas. Uma d'ellas seguirá pelas alamedas de Recalde e de Macarredo, com um ramal para a praça do Mercado, pela rua de Orueta; outra, para serviço exclusivo de mercadorias, da rua de Achuri á estação dos Vascongados; e a terceira, da praça de Santiago á praça de S. Nicolás.

— A título de experiencia, funcionou durante o mes passado a linha de Pamplona a Aviz.

Como as experiencias deram bom resultado, é hoje inaugurada a linha oficialmente.

Allemanha

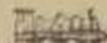
Teem dado excellentes resultados as experiencias realizadas na linha de Dessau a Bitterfeld.

O comboio alcança velocidades de 105 kilometros, a despeito de pesar duzentas toneladas, sem que haja movimentos oscillatorios, e sendo quasi impossivel o tempo empregado para attingir a velocidade normal.

Estados Unidos

Na California, foi montado um serviço de omnibus electricos com trolley, sem carris, entre Los Angeles Pacific Railway e Cañon Laurel, em Bungalowland.

Os fios aereos são dois, podendo as carruagens desviar-se 3,5 para dar passagem a outros veiculos ou salvar qualquer obstaculo.

**UMA INVENÇÃO BEM PAGA**

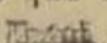
Noticiam os jornaes americanos que o privilegio de invenção de Gates, relativo ás travessas de beton para caminho de ferro, foi comprado pelo «Syndicato dos Caminhos de ferro do Oeste Americano».

O preço do invento, segundo a imprensa americana, montou á fabulosa somma de 15:750 contos.

Serve, porém, para explicar o enorme preço porque foi paga esta invenção, o facto de as travessas em beton custarem metade do preço das de madeira, as quaes no fim de quatro annos estavam inutilisadas.

Dezenas de patentes de invenção tinham ja sido alcançadas para travessas em beton, mas essas invenções não tinham applicação practica, porque as travessas não possuiam a elasticidade indispensavel.

Gates foi mais feliz, e é natural que actualmente se dedique apenas a inventar meios para gosar o melhor possível a enorme fortuna que conseguiu alcançar.

**A CORTEZIA NOS ELECTRICOS**

Devem os homens levantar-se quando, num electrico entrar uma senhora e não haja logar para sentar-se?

Esta questão está sendo actualmente muito discutida no estrangeiro, onde a experiencia demonstra que os homens cada vez se mostram mais remissos em submeter-se aos dictames da antiga corteza.

A este proposito, um jornal americano, de Montreal, encarregou uma senhora, nova e bonita, de fazer uma experiencia.

A delegada do jornal em questão ficou incumbida de entrar em todas as carruagens que visse com os logares já tomados, e se algum homem se levantasse para lhe oferecer o logar, entregar-lhe em nome do jornal uma nota de cinco dollars, como premio da sua corteza.

Pois durante cinco dias que a gentil americana empregou para a experiencia, nunca teve occasião de conferir o premio estipulado.

Isto na America. Passemos agora á Europa.

Em Paris, em Bruxellas, em Madrid e em Lisboa, raro é ver-se um homem levantar-se, nos electricos, para dar logar a uma senhora, e os poucos que o fazem, são, geral-

mente, homens já encanecidos, educados nos antigos preceitos de corteza que as gerações modernas vão esquecendo, em ambos os sexos, triste é dize!-o.

Para fazermos uma ideia approximada da maneira de pensar do lisboeta masculino, a este respeito, consultamos trez individuos, qual delles mais considerado como homem de fina educação e primorosa corteza.

Ao primeiro a quem nos dirigimos, contámos a historia do Canadá e pedimos a sua opinião sobre o assumpto.

— Com o que se passa no Canadá pouco me importo, — respondeu-nos elle, — mas, por mim, sempre quero dizer-lhe que quando entro num electrico ou num elevador, é por estar imensamente fatigado e precisar sentar-me, sem que perca tempo descansando. E por isso só ofereço o meu logar a alguma senhora que, pela sua idade, eu julgo dever estar ainda mais fatigada do que eu — pelo menos de viver ha tanto tempo.

Outro dos trez a quem nos dirigimos, disse-nos:

— Ter que levantar-me quando uma senhora entra e não tem logar sentada, desagrada-me. Não lhe oferecer o logar vexa-me; por isso tomo sempre logar na plataforma, donde goso muito tranquillamente as peripecias desse genero, que se dão quotidianamente entre passageiros dos dois sexos.

O terceiro disse-nos muito terminantemente, sem hesitações, como quem de ha muito tem uma orientação definida sobre o assumpto:

— É principio que sigo inalteravelmente ficar sentado, embora com isso soffram os meus sentimentos de homem bem educado. E procedo assim porque se entrarmos no campo da corteza absoluta e da stricta galanteria, não ha meio de andar no electrico. Imagine o meu amigo que eu me levanto para dar logar a uma senhora. Entra depois outra, e eu tenho que ceder-lhe o meu logar numa plataforma e passar para outra. Entra ainda uma terceira, e eu tenho que passar da outra plataforma para o passeio, e seguir o meu caminho a pé, soffrendo dos callos, tendo pago a minha passagem, e isto enquanto pelo passeio não passa uma outra senhora que me obrigue a descer para lhe dar logar, e ir metter-me debaixo dum automovel que não prevendo o meu movimento não tem tempo de parar e me tritura os ossos.

E aqui tem o meu amigo a razão porque eu nunca cedo o meu logar num electrico a uma senhora, a despeito dos meus sentimentos de homem bem educado.

Consultámos ainda um outro amigo. Este é sujeito que atravessa a vida acotovellando os preconceitos e procedendo como entende sem se importar com o que dirá o mundo.

Esse, ao ser por nós interpellado, disse-nos:

— Olhe, a meu ver, a galanteria e corteza com que nós tratamos as damas é por consideração á sua fraquesa. Logo que ellas se lembram de impôr uma tyrannia, isto é, exercer uma força, perdem o direito á consideração que nos merecem por serem fracas. Pois não acha?...

Acenamos duas vezes a cabeça em signal afirmativo e ficámos esperando a continuação.

— Ora eu, d'antes, quando uma senhora entrava num carro e não encontrava logar para sentar-se, cedia-lhe cortezmente o meu. Pois raras eram as vezes, rarissimas mesmo, em que ouvia uma palavra de agradecimento, ou via o simples esboço dum sorriso de corteza.

«Isto quer dizer, que em geral, as senhoras lisboetas entendem que as contemplações que temos para com ellas são do genero das que tem um criado pelo patrão, e eu em vista disso nunca mais cedi o meu logar, porque quem quer ter direito á corteza dos outros precisa ser corteza para com elles. Agora quererem as senhoras, como é vulgar ver em Lisboa, sem a menor contemplação por quem está, metter hombros como um carroceiro e romper através dos que primeiro chegaram para ver um cortejo; ou caminharem, em larga fila pelo passeio não deixando que

por elle as outras pessoas possam avançar sem ter que descer: e ainda chamarem mal-creados aos que não querem sujeitar-se aos seus... esquecimentos de urbanidade, parece-me forte.

«Se querem que os homens tenham muitíssimo prazer em prestar ás senhoras as homenagens da sua cortezia, é preciso que elles saibam corresponder a esse procedimento e merecer o». «

Agradecemos e partimos, não achando nada que antepôr a esta opinião tão francamente formulada.

Os commentarios e pareceres deixamo-los ao criterio do leitor.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Espanha

O dirigivel espanhol «Torres Quevedo» deu brilhantíssimas provas no campo de aerostação de Issy les Molineaux, permanecendo no espaço durante quarenta e cinco minutos, e subindo à altura de quatrocentos e cincuenta metros.

França

Nos proximos meses de novembro e dezembro realizar-se-ha em Paris, no Grande Palacio dos Campos Elyseos, a terceira exposição internacional de locomoção aerea.

— Continua o progresso da aviação para transportes em commun.

Num dos ultimos dias do mez findo, o aviador Breguet fez um explendido voo em Douai, transportando treze passageiros no seu aeroplano.

— Na Algeria installou-se uma comissão aerostática que estuda o melhor percurso aereo para a travessia do Sahara, em direcção ao Tchade e a Tombuctu.

— O «Petit Parisien» vae organizar um concurso de aviação para o trajecto de Paris a Madrid.

Ha varios premios; o primeiro, de cem mil francos será conferido ao aviador que faça o percurso em menos tempo.

O concurso deve efectuar-se em fins de maio.

— O aviador Gé, quando nos arredores de Paris procedia a exercícios de voo, caiu, ficando gravemente ferido. Transportado ao hospital pouco tempo sobreviveu.

Inglatera

O «Daily Mail» abriu um concurso de aviação com um premio de dez mil libras, o qual será conferido ao aviador que fizer o percurso de 1.600 kilometros, em menor tempo.

NOVAS BALANÇAS PARA VAGÕES

A casa W. & T. Avery Ld., de Birmingham, está construindo para os Caminhos de ferro Portuguezes uma nova balança automatica para vagões.

A carga maxima é de vinte e cinco toneladas, e o taboleiro mede 6^m,70 de comprimento por 2^m,13 de largura. Os carris sobre que descansam os vagões, medem 6^m,60 de comprimento que é o da maioria dos typos usuais.

A vantagem principal desta balança é a rapidez da pesagem que pode efectuar-se com o comboio em movimento, sem que seja necessário interromper a marcha tantas vezes quantos os vagões a pesar.

Para obter este resultado é a balança provida de um machinismo que regista o peso do vagão, postado sobre um mostrador, e de um sistema especial de carris para evitar que a passagem dos vagões produza choques bruscos no machinismo.

Estes carris são fixos por um extremo aos carris da balança, e pelo outro aos carris da linha, constituindo assim um tramo de união entre a linha e a balança, de maneira que, ao entrar nesta um vagão, se não transmite bruscamente a pressão ás alavancas do apparelho, mas gradualmente.

Outra caracteristica dessas balanças é a de terem montadas sobre o taboleiro duas vias independentes, intercaladas uma na outra. Destas, uma assenta sobre o machinismo, e a outra está fixa, servindo a primeira para os comboios em que ha vagões para pesar, e a outra para os comboios em que não haja de fazer-se pesagem.

Esta disposição permite installar a balança mesmo nas estações em que não haja um desvio especial para a pesagem.

O NORDESTE ARGENTINO

As linhas do nordeste argentino são das mais importantes que actualmente existem na florescente república americana, tanto pela sua extensão como pelo seu movimento, que é, em grande parte, devido á bellesa das paisagens que percorre.

Parte de Concordia, na província de Entre-rios, bifurcando-se em Monte Caseros em dois extensos braços.

Um delles passa por Curuzu, Cartia, Mercedes, San Roque, Saladas, Empedrado e chega a Corrientes; o outro, seguindo por Paso de los Libres, La Cruz, Alvear e Santo Tome, termina em Posadas, onde actualmente está sendo installado um «ferry-boat», que dentro em pouco transportará os comboios até Villa Encarnação, na margem do Alto Paraná, territorio do Paraguai, seguindo depois a linha até Assumpção.

Poderá, pois, dentro em pouco fazer-se a viagem de Buenos Ayres a Assumpção com a maxima facilidade, em caminho de ferro, com todas as commodidades, dispondo de vagões-leitos, restaurantes, salões de luxo, sem trasbordos e apenas em quarenta e oito horas.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«India». — Com este titulo recebemos um folheto artisticamente impresso, contendo a conferencia ha pouco realizada na Sociedade de Geographia, pelo Sr. Faure da Rosa, ácerca das nossas possessões na peninsula hindustanica.

O interessantíssimo trabalho merece bem a attenção dos que se dedicam, por interesse proprio ou por dever de cargo, ao nosso desenvolvimento colonial.

A edição, muito artística, como já dissemos, é da empreza «A Nacional», da rua do Ouro, 178, 2.º.

Agradecemos.

Associação de socorros mutuos dos Empregados do Commercio de Lisboa

Foi distribuido o relatorio e contas da gerencia relativo ao anno de 1910.

Por elle se vê que a prospera associação conta 4:250 socios, dos quais 190 foram admittidos no decorrer do anno findo.

As quotas cobradas montaram á importante somma de 25:337\$000 réis, tendo sido a receita total da associação 38:655\$335 réis.

A despesa com subsidios aos socios, por desemprego, doença ou inabilidade, montou a 16.141\$320, o que mostra os grandes serviços prestados por esta associação, e as vantagens que resultam do principio associativo.

A capitalização de 1910 foi de 15.834\$750 réis, o que eleva o capital da Associação a 259:228\$730.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes, da pauta no
ano de 1910 — Janeiro a Junho

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	1.453.480	1.322.053
Materias primas para as artes e industrias	14.763.425	13.413.690
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	4.342.969	3.471.488
Substancias alimenticias.....	8.346.020	10.844.918
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; ar- mas, embarcações e veículos.....	3.163.753	2.205.992
Manufacturas diversas.....	2.982.138	2.546.458
Taras	77.316	65.037
Total.....	35.131.101	33.569.636

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	1.678.486	2.308.223
Materias primas para as artes e industrias	3.754.616	3.381.797
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.523.677	933.688
Substancias alimenticias.....	8.895.824	7.173.962
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; ar- mas, embarcações e veículos.....	65.157	71.540
Manufacturas diversas.....	1.236.272	1.063.215
Total.....	17.156.032	14.932.427



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — Nos termos dos artigos 29.^o e 30.^o dos estatutos, é convocada a reunião da Assembléa Geral ordinaria para o dia 11 de abril pela 1 hora da tarde, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do Relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação, procedendo tambem á eleição da mesa da Assembléa geral e dos corpos gerentes para o biennio de 1911 e 1912.

O deposito das accções ao portador poderá efectuar-se, nos termos dos Estatutos, ou na séde da Companhia, rua de S. Nicolau n.^o 88, 1.^o, ou na sua agencia no Porto, casa Pinto da Fonseca & Irmão, praça de D. Pedro n.^o 138.

Não comparecendo numero suficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 28 de abril no mesmo local e hora.

Emprestimos de 1888-89, 1890, 1905 e 1909. — O pagamento de juros do 1.^o semestre do corrente anno dos emprestimos amortisaveis de 3 % de 1905, 4 % de 1890, e 4 1/2 % de 1888-1889 e do 1.^o trimestre do corrente anno do emprestimo de 5 % de 1909, effectua-se em todos os dias uteis do corrente mez, com excepção de 7, 14, 21, 28 e 29.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de março de 1911.

A quinzena finda começou cheia de sobresaltos, em Lisboa, com a ameaça de uma grève geral, a que o bom senso de algumas classes se não prestou fazendo abortar as tentativas dos exaltados.

Depois disso, outra grève se declarou, a dos operarios da União Fabril.

A Direcção desta Companhia manteve-se intransigente, e essa atitude, a um tempo que lhe creou sympathias permitiu-lhe fa-

zer uma selecção do seu pessoal, expurgando-o dos elementos que promoviam a desordem.

Tambem não deixaremos, sobre este ponto, de registar as sensatas palavras do sr. ministro de fomento a uma commissão de grèvistas que o procurou.

“Bom será que os operarios não abusem do direito á grève, abandonando o trabalho por qualquer razão ou sob qualquer pretexto sem exgotarem todos os meios de conciliação... Não se deixem arrastar por camaradas exaltados, nem sempre animados de boas intenções, e que sem escrúpulo os impeltem para a grève, que o mesmo é dizer—para a miseria. Por via de regra, os dirigentes de tais movimentos são maus operarios, mais espertos do que intelligentes, valendo-se da sua influencia sobre os camaradas para se imporem aos patrões.

E é sobretudo indispensável renunciarem os grèvistas à pretensão de se apossar da propriedade alheia, como meio de fazerem vingar o seu movimento, porque sendo isso um abuso, que bem se pode chamar um crime, não lhes será consentido, e doloroso será para o Governo ter de empregar a violencia contra trabalhadores.”

A par destas notícias desconsoladoras, uma boa nova nos deu sem reticencias duvidosas, o sr. ministro das finanças, em conversa pacata com um jornalista.

“Não se farão emprestimos” é uma phrase que, só por si fará subir apreciavelmente todas as cotações de fundos portugueses, no mercado interno, como nos estrangeiros.

A unica condição, que, por completo, daria incontroverso valor a esta declaração, seria a conservação do actual ministro nas cadeiras do poder, durante o tempo necessário para elle poder fundar e consolidar a obra de reorganização das forças do thesouro.

E bom será que assim suceda.

Attribue-se ao sr. Relvas o estar a trabalhar numa remodelação da nossa moeda.

Teimosos, como somos, mais uma vez lembramos que tal remodelação não deverá fazer-se sobre outra base que não seja a de equiparar a unidade ao padrão monetário da Europa Central—o franco, a lira.

Creado esse tipo-base que podia chamar-se *Luso*, dividido em 100 centessimos e tendo toque e peso igual ao franco, equivalendo entre nós, aos 200 réis, a conversão da moeda actual para a nova seria facillima, porque o velho tostão seria substituído por 50 centessimos, os 10 réis por 5 centessimos. Só deixaria de haver moedas de 5 réis, mas poderia haver-as de 3 centessimos, e até de 1, como ha na Belgica, Suissa e Alemanha e como na Hollanda o meio centimo que lhe corresponde.

Demais, o novo regimen tem banido o nome de *real* a tanta coisa, até ás companhias de caminhos de ferro; conservar o *real* como base do nosso sistema monetário seria dum pasmosa incoherencia.

A Companhia dos Phosphoros não pôde realizar a sua assembleia geral em 15 de março por falta de numero, ficando para nova convocação em 5 de abril.

O relatorio regista um novo accrescimo nas vendas, que se elevaram no exercicio findo a 1.240 contos, dando, com o saldo de 1909 o lucro liquido de 471.368.501 réis, para que os conselhos propõem a distribuição seguinte:

Para Fundo de reserva.....	25.000.5000
Dividendo (incluindo o provisorio de 1.5500 por accão já distribuido) 9 % ou 4.5500 por accão livre de imposto de rendimento.....	405.000.5000
Ao Conselho de Administração, 10 % sobre réis 175.398.5135.....	17.539.5135
Idem ao Conselho Fiscal, 2 %.....	3.507.5965
Dotação á Caixa de Socorros do pessoal.....	4.000.5000
Para conta nova.....	19.320.5260

Não se comprehende bem porque, estando a companhia tão prosperta e dando tão bom dividendo, as accções não tenham subido e antes se encontram em leve baixa.

Realisou-se hoje a assembleia geral do Crédito Predial para discussão do relatorio, que correu muito animada sendo, por parte de alguns oradores, feita oposição á actual direcção que por outros foi defendida.

Por ultimo foi aprovado o relatorio e o parecer do Conselho Fiscal em cujas conclusões se propunha a aprovação do balanço e das contas; que os lucros do anno findo sejam levados á conta dos anteriores exercícios, para amortisar o *deficit* e que se eleja a mesa da assembleia geral.

A eleição de administradores, para preencher os cargos vagos, ficou, por proposta de um accionista, para depois da definitiva resolução do convenio pendente.

Segundo se diz a Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses está tratando de remodelar a sua administração de forma a pa-

gar por completo o coupon das obrigações de 2.º grau, o que constituiria o caso de poder começar a distribuir-se dividendo às ações.

Esta lisonjeira notícia foi bastante para fazer com que as ações a contado subissem 83000 réis, de um dia para o outro, e se depois desceram trez pontos, as a prazo tiveram-se feito à taxa mínima de 72.5000 réis.

Os cambios tiveram leves oscilações ficando as diversas divisas à taxa que adiante indicamos.

A libra comprou-se a 45830 réis e vendeu-se a 45930 réis e o Rio-Londres ficou a 16 1/16 ou 14.5941 réis fracos cada libra.

Curso de cambios, comparados

	Em 31 de Março		Em 15 de Março	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 7/8	48 3/4	48 13/16	48 13/16
" 90 d/v	49 3/16	—	49 3/8	—
Paris cheque	582	585	581	584
Berlim	240	241	239 1/2	240 1/2
Amsterdam cheque	406	408	405	407
Madrid cheque	890	900	890	900

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MARÇO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3% ressentamento	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	—	38,70	—	38,70	38,70	38,70	38,70	—	—
Dívida Interna 3% coupon	38,60	38,65	—	38,60	—	38,65	38,60	38,60	38,60	38,60	38,65	—	—	—
" 4% 1888, c/premios	21.000	21.000	—	21.000	—	—	20.950	—	—	20.950	20.950	21.000	21.000	—
" 4% 1888/9	65.000	65.500	—	65.500	65.400	—	—	—	a56.500	a56.500	65.000	65.700	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9.200	9.200	9.200	9.200	—	—	—	—	9.200	9.200	9.200	9.200	—	9.200
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	a80.500	—	—	c80.000	—	—	—	80.000	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (G.º de F.º Est)	79.800	—	—	—	79.800	—	—	—	79.500	—	79.500	80.000	—	79.500
Externa 3% coupon 1.ª série	65.200	65.300	65.300	65.300	65.300	—	65.200	65.100	—	65.200	65.300	—	65.400	65.400
" 3% 2.ª série	—	—	63.600	—	—	—	—	—	—	63.800	—	—	—	—
" 3% 3.ª série	66.300	66.500	66.200	66.300	66.400	66.400	66.400	66.400	—	—	66.400	—	—	66.300
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	157.800	157.800	157.800	—	—	127.000	—	157.300	157.000	157.000	157.000	156.500	—	—
Comercial de Lisboa	—	—	—	127.000	—	127.000	—	—	127.000	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	96.000	96.000	—	—	95.500	—	—	—	95.600	—	—	95.500	—	95.100
Lisboa & Açores	100.500	—	100.500	100.500	—	—	—	—	100.000	—	—	—	99.600	99.600
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	62.500	62.500	64.000	72.000	—	—	69.000
Companhia Nacional	—	5.650	5.750	—	5.700	—	5.700	—	—	6.000	6.100	6.500	6.300	—
Companhia Tabacos, coupon	59.600	59.200	59.000	—	—	58.800	58.800	58.700	58.800	58.800	58.800	—	58.800	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	61.300	61.000	—	61.500	—	61.500	61.500	—	61.500	61.500	—	—	—	—
Companhia Através d'Africa	86.700	86.700	86.700	86.700	—	86.800	87.000	—	87.500	87.500	87.500	87.500	—	87.500
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	66.500	—	—	—	66.500	66.500	66.500	67.000	67.000	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	50.100	—	50.150	50.150	50.200	50.200	50.400	50.500	51.500	52.500	52.950	52.600	52.450
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	57.500	—	—	57.500	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	16.000	—	16.000	—	16.000	16.000	—	—	16.700	16.850	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62.000	—	62.000	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	76.800	—	77.500	—	—	—	75.000	—	80.000
Intendias 6%	—	—	67.000	67.000	67.000	—	—	—	—	—	—	77.000	77.500	—
4 1/2%	—	—	—	67.000	67.000	—	—	—	—	—	—	75.000	77.000	—
Paris: 3% português 1.ª série	66,50	66,50	66,50	66,40	66,50	66,30	66,10	66,10	66,15	66,35	66,40	66,45	66,35	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	326	325	330	330	—	—	321	325	329	335	357	304	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	39,75	39,50	—	—	40	—	—	40,50	40,75	40,50	40,75	40,75	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	416	411	414	411	414,50	416	416,50	418	416,25	417	418	419,25	—	—
Andaluzes	263	262,50	—	262	261	266	295	—	260,25	259	260	260,75	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	338	338	337	336	338	336	338	333	335	338	338	339	338	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	257	257	254	—	257	258	258	257	259	265	267	269	266	—
Companhia da Beira Alta	293,50	293,50	293,50	293	294	294	—	292	293	297	297	299,25	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	153,25	153	—	—	153,25	154,50	155,80	160	159	160	160	163	—	—
Londres: 3% português	66,25	66,15	66,15	66	66,15	66	65,50	66	66	66	66	66	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	88,43	—	—	88	—	—	87,50	88	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

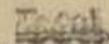
LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS					
--------	------------------------------	------------------	--	--	--	--	--

Os caminhos de ferro europeus em 1910

Duma estatística publicada no «Journal officiel» extraímos as seguintes notas da situação das linhas ferreas da Europa no 1.º de janeiro de 1910.

Alsacia-Lorena 2.057, Baden 2.228, Baviera 7.962, Prussia 36.839, Saxe 3.151, Wurtemberg 2.108, outros Estados alemães 5.744, o que dá para linhas ferreas da Alemanha 60.089 quilometros; Áustria 2.223, Hungria 20.461, Bósnia e Herzegovina 1.033, o que perfaz para o imperio Austro-Hungaro um total de 43.717 quilometros; Bélgica 8.728; Bulgária e Romênia 1.746; Dinamarca 3.484; Espanha 14.956; França 48.579; Inglaterra 25.847, Escócia 6.204, Irlanda 5.424, o que dá a extensão total, para o Reino Unido, de 37.475 quilometros; Grécia 1.580; Itália 16.799; Luxemburgo 512; Noruega 3.002; Holanda 3.100; Portugal 2.894; Romênia 3.355; Rússia 55.891, Finlândia 3.512, o que dá para o imperio moscovita o total de 59.403 quilometros; Sérvia 678; Suécia 13.797; Suíça 4.580; Turquia 1.557; ilhas de Malta, Jersey e Man 110.

Era, pois, a extensão total da rede ferroviária europeia, em 1 de janeiro de 1810, representada por 329.691 quilometros.



UMA ESCOLA DE FERROVIARIOS

A China desperta ao impulso das novas gerações que se propõem fazer sair a sua pátria do profundo lethargo em que jaz há dois mil anos.

Ultimamente o Governo chinez abriu uma escola de empregados ferroviários em edifício expressamente construído para esse fim, com accommodações para seiscentos alunos.

A frequência é já de trezentos e cincuenta estudantes, vindos de vários pontos do imperio, cujas idades variam entre 18 e 25 anos.

O corpo docente é constituído por trinta professores, dos quais um é inglez, outro americano, dois franceses e dois alemães.

Os professores nacionais teem cursos feitos no estrangeiro.

O curso é de trez anos: os estudantes estão divididos em trez classes, segundo a língua europeia que falam: francês, inglez ou alemão.

Na Europa, poucas nações se podem gabar de ter uma escola d'esta índole.



O directo Madrid a Valencia

Verificou-se, como anunciamos, no dia 16 do mês passado, a arrematação para os trabalhos e exploração da linha directa de Madrid a Valencia.

Uma unica proposta foi apresentada, firmando-a o representante da «Spanisch Railways limited», com domicílio em Londres.



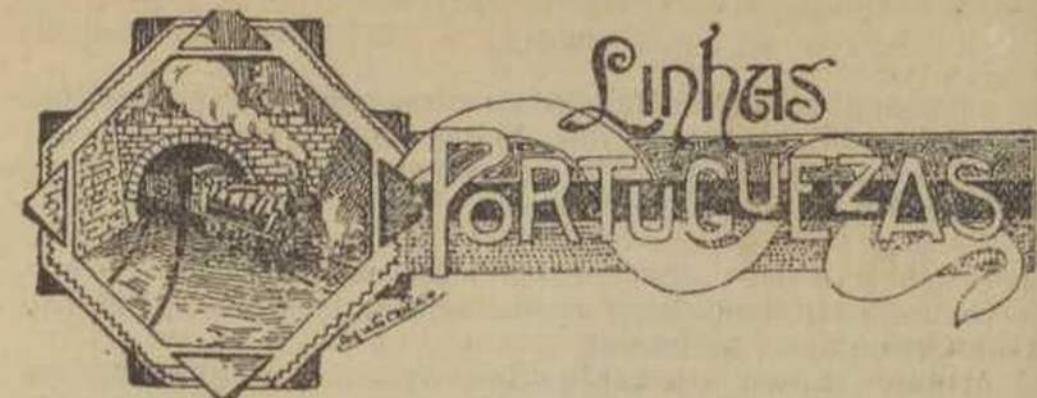
A rede do Sul d'Espanha

Formada pelas linhas de Liñares a Almeria, 251 quilometros, de Moreda a Granada, 58 quilometros e vários ramaes, mede actualmente a rede da Companhia dos Caminhos de ferro do Sul d'Espanha, 332 quilometros.

As linhas principais entroncam com as redes da Companhia Madrid-Zaragoza-Alicante, e Andaluzes.

Durante os últimos anos teem sido electrificados certos troços para se obter o fornecimento em condições mais económicas e de maior rendimento.

A receita bruta que, em 1900, foi de 3.181.000 pesetas, estando em exploração 261 quilometros, subiu em 1909, com 332 quilometros em exploração, a 5.257.000 pesetas.



Valle do Sado. — Foi a informar ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas o parecer do Conselho de Administração de Caminhos de Ferro do Estado, acerca da construção desta linha.

Caminhos de ferro Portuguezes. — Continuam os trabalhos de assentamento da segunda via entre Pombral e Alfarelhos, na extensão de trinta e trez quilometros que se espera seja inaugurado quando entrar em vigor o novo horário, ficando assim em exploração 24.069 metros de segunda via, faltando apenas, para que fique concluída, assentar 102.346 metros de linha.

— Tem sido efectuadas experiências com as máquinas que teem ido sendo montadas, da encomenda ultimamente recebida da Alemanha, que formam a série 350.

A 351, tendo dado bons resultados na experiência, está fazendo serviço provisoriamente nos comboios de mercadorias.

A 352 deve rebocar, por estes dias, o comboio omnibus n.º 3 de Lisboa ao Porto, devendo depois entrar ao serviço dos rápidos.

As restantes máquinas devem estar prontas para entrar em serviço quando começar a vigorar o novo horário.

Entroncamento a Gouveia. — As Camaras Municipais de Figueiró dos Vinhos, Arganil e Oliveira do Hospital, pediram ao Governo para que mande proceder aos estudos desta linha.

Thomar a Gouveia. — As Camaras Municipais de Arganil e Oliveira do Hospital representaram ao ministro do fomento para que seja brevemente iniciada a construção desta linha.

Vagões-leitos. — A Companhia dos Vagões-leitos vai pôr em serviço, no sul-express entre Hendaya e Lisboa, novas carruagens «sleeping».

Beira Baixa. — Foi submetida à aprovação do Governo a carta de garantia de juro desta linha, relativa ao segundo semestre de 1910, na importância de 164.000.000 réis.

Torres-Figueira-Alfarelhos. — Foi submetida à aprovação do Governo a liquidação provisória da garantia de juro desta linha, relativa ao segundo semestre de 1910, pela qual o Estado é reembolsado de 16.465.5928 réis.



Espanha

Em vista dos resultados obtidos pela Companhia do Norte de Espanha com o estabelecimento dos comboios rápidos tri-semanais entre Cantabria, Irún e Bilbau em correspondência com os rápidos de Madrid a Barcelona, a Companhia resolviu fazer seguir aqueles comboios até Saragossa.

— Na estação do Norte, em Madrid, procede-se actualmente à construção de uma passagem subterrânea que ponha em comunicação o cais de entrada com o de saída e o central, à semelhança dos que existem nas estações de Irún e Bobadilla.

As obras devem estar concluídas antes do verão.

— Constitui-se em Anvers, com o título de «Companhia general de ferrocarriles Meridionales en Espanha», uma companhia com o fim de estudar, adquirir, e explorar caminhos de ferro em todos os países, especialmente em Espanha.

O capital é de cinco milhões de francos, dividido por cem mil ações.

França

Está em via de construção o troço que deve ligar Vallet com a estação de Pallet, na linha de Nantes a Clisson.

A Companhia do Este mandou construir, em França, 140 vagões de mercadorias, e na Alemanha, vinte locomotivas.

Para oscaminhos de ferro do Estado foram encomendadas à indústria nacional quarenta e trez locomotivas.

A Administração do Oeste-Estado encomendou setenta locomotivas em Inglaterra, e cento e dez em França e na Belgica.

A P. M. L. está tratando de adquirir setenta carruagens para passageiros, sessenta furgões e dois mil e trezentos vagões para mercadorias.

Nas linhas francesas começou a ser adoptada a hora universal, em 11 do mez passado.

Foi aberta à exploração a secção entre Dovehy e Villers Aubigny, na linha de interesse local de Saint Quentin a Ham, no departamento de l'Aisne.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro do Pocinho a Miranda. — Lanços do Pocinho a Moncorvo. — Empreitada E (conclusão).

Alargamento da estação do Pocinho, compreendendo terraplenagens, casas para pessoal, depósito de máquinas, aqueducto, casa para motor, escriptorio, passeio para passageiros e fossa fixa.

No dia 6 do corrente, pelas doze horas da manhã, proceder-se-há, perante a direcção destes caminhos de ferro e na sua sede, nesta cidade, ao concurso público para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O depósito provisório, para ser admittido como licitante, será de réis 232.5000 e poderá ser feito, até às 3 horas da tarde da véspera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinadas todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã às trez da tarde, no serviço de construção desta Direcção, em Campanhã, rua Pinto Bessa, n.º 60, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Caminho de ferro do Pocinho a Miranda. — Lanços de Pocinho a Carviçaes. — Empreitada H.

Fornecimento e assentamento da canalização para as tomas de água nas estações do Pocinho, Moncorvo, Carvalhal e Carviçaes; reservatório de alvenaria em Lamellas, Carvalhal e Carviçaes.

No dia 6 do corrente, pela uma hora da tarde, proceder-se-há, perante a Direcção destes caminhos de ferro e na sua sede, nesta cidade, ao concurso público para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O depósito provisório, para ser admittido como licitante, será de réis 223.5000, e poderá ser feito às trez horas da tarde da véspera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinadas todos os dias

uteis, desde as onze horas da manhã às trez da tarde, no serviço de construção desta direcção, em Campanhã, rua Pinto Bessa n.º 60, e em Lisboa, na direcção do caminho de ferro do Sul e Sueste.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 700 toneladas de creosota

No dia 3 do corrente mez, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 700 toneladas de creosota.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

Fornecimento de óleo de purgueira

No dia 17 do corrente mez, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 60 toneladas de óleo de purgueira.

As condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Adsella

Appareilhos para purificar azeite,
Appareilhos para trasfegar azeite,
Guarnições para vasilhas de azeite,
Surdinas,
Paraçhispas,
machina para lavar e limpar
o algodão sujo e separar o azeite,
Caixas para algodão,
Ventiladores,
Monta-correias,
Laminadores de tubos,
Appareilhos de salvação para
minas,
Appareilhos para a extinção de incêndios,
Retretes para minas,
Appareilhos para
produzir agua de
Seltz e limo-
nada.

Catalo-
go n.º 24-B
envia-se por
pedido a

Jul. Zintgraff
CONSTRUÇÕES MECANICAS,
Colonia, Alemanha.

CALDEIRAS À VAPOR

Franz Marcotty deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal, do privilegio de invenção que neste paiz lhe foi concedido pela patente n.º 6782 para «caixilho para portas de fornalhas de caldeiras a vapor, com conductas de ar dispostas lateralmente.»

Para tratar e informações o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º — Lisboa.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Sucursal na Ilha de Chacarrá-Mendi. — Proprietário, Félix Núñez & C.º

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortáveis e aceitados—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 inexcáveis comodidades e acoio; tratamento recomendável.—Proprietário, Domingos José Pires.

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2º.

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

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperanca.** — Avenida Todt, em frente do theatro; 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 **Viuda de Justo M. Estle-
lez.** — Agente internacional de aduanas y trans-
portes.

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

Caminhos de Ferro Portuguezes			Part. Cheg. Part. Cheg.			Part. Cheg. Part. Cheg.			Part. Cheg. Part. Cheg.			Part. Cheg. Part. Cheg.			
C. Sodré	Alges	C. Sodré	Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	Figueira	Alfarelos	Figueira	Montemor	Gadanha	Montemor	Porto	Tua	Porto	
9 15	9 29	9 40	7 20	7 30	6 38	10 35	1 10	1 55	9 33	10	11 15	11 29	7 55	a 4 14	
9 28	9 42	10 8	4 35	4 43	9	1 10	2 12	11 33	6 43	7 10	8 25	8 51	8 50	8 50	
4	4 14	4 41	—	—	5 5	6 40	7 12	7 40	C. Branca	Evora	C. Branca	Porto	Barea d'Alva	Porto	
5 40	5 54	6 20	5 40	5 43	6 35	7 47	8 28	8 55	6 49	7 24	7 50	8 55	7 50	12 57	
11 25	11 39	12 5	12 20	Mais os de Villa Franca.	—	—	—	9 34	Lisboa	Beja	Lisboa	Regoa	Barea d'Alva	Regoa	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b			Lisboa-R.	Povo	Lisboa-R.	Coimbra	Figueira	Coimbra	8	1 15	8	5 40	10 23	4 30	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	Coimbra	Louzã	Coimbra	8	1 15	8	5 40	10 23	4 30	
6 50	7 18	5 30	6 50	6 58	5 38	5 25	6 54	7 10	8	1 15	8	5 40	10 23	4 30	
7 40	8 13	8 21	7 40	7 58	5 38	5 25	6 54	7 40	8	1 15	8	5 40	10 23	4 30	
10 10	10 38	8 49	10 10	10 5	11 26	4 19	6 17	11 12	8	1 15	8	5 40	10 23	4 30	
11 30	11 58	10 50	11 30	Mais os de Entroncamento.	—	—	9 55	11 24	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa	Vidago	Regoa	
1	1 28	12 10	12 36	C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Coimbra	Louzã	Coimbra	6	10 46	6	5 30	12 30	1 15
2 30	2 58	1 40	2 6	6 50	7 18	5 30	5 25	6 10	Lisboa	Móra	Lisboa	Regoa	Villa Real	Regoa	
4 52	5 20	3 10	3 36	7 40	8 13	8 21	5 25	6 39	8	2 39	6 8	6 55	8 18	4 10	
5 24	5 57	5 31	5 57	12 33	1 28	1 10	6 54	7 10	5 20	12 4	3 51	10 24	Livracao	Amarante	
7	7 28	7 45	8 11	12 33	1 10	5 38	6 54	7 10	Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	Regoa	Vila Real	Regoa	
8 30	8 58	9 10	9 36	11 58	10 28	10 40	7 20	8 27	8	3 25	5 55	10 15	11	6 45	
10	10 28	10 40	11 6	Mais os de Cascaes, excepto os a	1 3	1 10	7 20	9 27	5 20	11 35	6 30	5 15	6	3 35	
12 30	—	—	—	C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Ovar	10 48	Lisboa	Moura	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
5 30	6 34	6	7 4	Setil	Entroncamento	Setil	Porto	Ovar	Porto	Faro	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
6 15	7 19	6 55	7 56	8 40	9 5	5 40	Lisboa	Porto	Porto	Porto	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
8 10	9 6	7 40	8 35	Setil	Entroncamento	Setil	Lisboa	Porto	Porto	Porto	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
a 9 10	9 46	b 7 48	8 35	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Espinho	Ovar	Ovar	Faro	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
9 45	10 41	a 8 56	9 32	8 40	9 5	5 40	Espinho	Porto	Porto	Porto	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
a 10 40	11 16	9 15	10 7	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Espinho	Ovar	Ovar	Faro	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
10 45	11 49	a 9 56	10 32	8 30	8 25	6 35	Espinho	Porto	Porto	Porto	Lisboa	Trofa	Guimaraes	Trofa	
12 15	1 19	10 59	11 54	8 30	8 25	6 35	5 5	6 34	5 15	Portimão	Tunes	Portimão	Portimão	Portimão	
a 1 40	2 16	a 11 26	12 2	a 9 45	3 20	a 8 50	5 5	6 34	5 15	Portimão	Tunes	Portimão	Portimão	Portimão	
1 45	2 49	12 15	1 19	1 35	12 36	a 3 6	5 5	6 34	5 15	Portimão	Tunes	Portimão	Portimão	Portimão	
a 3 10	3 46	1 50	2 54	a 5 30	11 17	a 3	5 5	6 34	5 15	Portimão	Tunes	Portimão	Portimão	Portimão	
3 15	4 19	a 2 26	3 2	d 5 50	e 12 25	8 45	9 30	7 31	5 4	Portimão	Tunes	Portimão	Portimão	Portimão	
a 4 40	5 16	3 15	4 19	8 30	8 25	6 35	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Vila Viçosa	Vila Viçosa	
b 4 47	5 37	a 3 56	4 32	8 30	8 25	6 35	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Moura	Lisboa	Moura	Moura	
b 5 20	6 10	b 4 28	5 14	8 30	8 25	6 35	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Faro	Lisboa	Faro	Faro	
a 6 10	6 46	a 5 26	6 2	8 30	8 25	6 35	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real	Vila Real	
6 15	7 19	6 15	7 19	8 30	8 25	6 35	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Moura	Lisboa	Moura	Moura	
a 7 40	8 16	a 6 56	7 32	8 30	8 43	o 9 8	2 5	3 25	3 47	Lisboa	Faro	Lisboa	Faro	Faro	
7 45	8 49	b 7 5	7 51	1 422	9 30	—	—	3 55	5 5	Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real	Vila Real	
a 9 15	10 19	8	9 4	Lisboa-R.	Vai. d'Ale.	Lisboa-R.	Pampilh.	Porto	Porto	Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real	Vila Real	
10 40	11 16	9 20	10 24	10 35	6 43	o 9 8	2 5	3 55	5 5	Lisboa	Moura	Lisboa	Moura	Moura	
10 45	11 49	a 9 56	10 32	1 422	9 30	—	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Faro	Lisboa	Faro	Faro	
b 12 25	1 15	10 50	11 54	8 30	8 25	6 35	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real	Vila Real	
—	—	a 11 26	12 2	8 30	8 25	6 35	5 5	6 35	5 4	Lisboa	Moura	Lisboa	Moura	Moura	
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	T. Vargens	Badajoz	T. Vargens	Figueira	Pampilhosa	Figueira	Nine	Braga	Nine	Povo	Modivias	Porto	
10 42	11 14	12 14	12 43	4 30	9 34	10 45	9 25	5 15	9 58	10 35	6 9	5	4 58	4 20	
1 20	1 52	2 20	2 40	8 35	11 30	6 15	8 10	1 10	1 25	1 55	8	5 5	4 30	5 50	
3 3	3 35	4	4 20	T. Vargens	Badajoz	T. Vargens	8 35	9 15	5 49	6 20	9 22	5 5	7 15	7 35	
3 45	4 22	6 18	6 53	3 20	11 5	4 35	11 5	11 40	8 12	8 48	11	9 5	8 35	8 50	
7 23	8 3	—	—	3 20	11 5	4 35	11 5	11 40	9 12	12 50	1 17	10 15	9 45	10 14	
Mais os de Cintra, excepto os a			Entronc.	Valencia	Entronc.	Figueira	Pampilhosa	Figueira	Porto	Braga	Porto	Povo	Famalicão	Porto	
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	Entronc.	Guarda	Entronc.	Porto	Pampilhosa	Figueira	Porto	Braga	Porto	Povo	Famalicão	Porto	
6 35	7 50	5 3	6 5	12 30	9 30	1 10	9 25	5 15	4 45	7 31	11	5	4 58	4 20	
8	9 6	6 43	7 45	9 30	10 30	1 10	8 35	9 15	8 20	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
9 25	10 31	7 30	8 40	8 30	9 30	1 10	9 35	9 15	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
a 11 45	12 20	a 8 35	9 5	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
12 18	1 25	8 43	9 45	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
2 20	3 27	10 32	11 33	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
a 4 29	5 4	12 35	1 3	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
4 55	6 2	2 29	3 40	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
5 37	6 41	a 3 35	4 13	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
6 10	7 20	4 32	5 37	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
8 19	9 27	a 5 28	5 58	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
10 45	10 45	7	3	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
11	12 8	8 32	8 30	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
12 20	1 30	10 27	11 34	8 30	9 30	1 10	11 5	11 40	9 14	12 12	1 31	1 25	4 30	5 50	
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Fig. Vargens	Badajoz	T. Vargens	Porto	Pinhal Novo	Lisboa	Porto	Vianna	Porto	Povo	Famalicão	Povo	
7 12	7 55	9 23	10 7	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
8 7	8 50	10 28	11 12	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
10 55	11 38	11 51	12 34	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
1 13	1 56	2 20	3 3	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
2 28	3 11	4 47	5 29	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
3 35	4 18	5 43	6 30	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
4 44	5 27	7 1	7 45	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
6 47	7 29	7 57	8 41	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
8 27	9 11	9 34	10 18	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
9 51	10 35	11 7	11 49	8 30	9 34	10 45	9 22	1 10	8 30	7 40	4 44	8	6 25	7 25	
Lisboa-R.	Alfarelos	Lisboa-R.	Fig. Vargens	Badajoz	T. Vargens	Porto	Setubal	Lisboa	Porto	Vianna	Porto	Povo	Famalicão		