

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 565

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 efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

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

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

LISBOA, 1 de Julho de 1911

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 1.ª modificação á tarifa especial combinada P. n.º 4, de g. v.

Caminhos de Ferro Portugueses. — Tarifas internacionaes n.º 312 e 343, de g. v.; Boletins de franquia.

SUMMARIO

Paginas

De Thomar á Nazareth, por J. Fernando de Souza.....	193
Habitações económicas — Resposta a um feixe de perguntas — por Mello de Mattos.....	195
Brinda o Alto Minho, por J. Fernando de Souza.....	197
Caminhos de ferro e tremvias.....	198
Aviação e aerostação — O circuito europeu — Portugal — Espanha — França	199
Viajens e transportes.....	200
Notas de viagem. — XXI — A mulher hollandeza. — Usos e costumes originais. — Bons concerios. — Casas sobre estacaria. — Tremvias. — Excursões a Harlem e ilha de Marken. — Partida para a Haya. (ilustrado).....	201
Assembleia dos obrogacionistas da Companhia Portugueza.....	202
O vagão dos Cresus.....	202
O canal de Panamá.....	202
Os caminhos de ferro prussianos.....	203
Linhos portuguesas — Caminhos de Ferro Portugueses — Lourenço Marques — Benguela — Mossamedes a Huilla.....	203
Brinde aos nossos leitores.....	203
Commercio portuguez.....	203
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	203
Boletim Commercial e Financeiro.....	204
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	205
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	205
Linhos estrangeiros. — Espanha — França — Itália — China — Mexico.....	206
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 10 de maio de 1910 (Conclusão).....	206
Arrematações.....	207
Agenda do Viajante.....	208
Horário dos comboios.....	208

De Thomar á Nazareth

Teem-se accentuado ultimamente as diligencias regionaes para a construcção de uma linha de Thomar por Villa Nova de Ourem, Batalha e Alcobaça á Nazareth. Comícios e representações se teem multiplicado para convencer os poderes publicos da necessidade e oportunidade da sua construcção.

A frente desse movimento e afervorando as boas vontades temos visto o sr. dr. Vieira Guimarães, espirito extremamente culto e amigo devotado da região, cujos interesses tanto tem advogado no parlamento e na imprensa.

O seu amor entranhado pelo nosso patrimonio artístico e especialmente pelo maravilhoso convento de Christo em Thomar, tem-no feito pôr em relevo em eruditas publicações o seu alto valor historico e monumental.

A Sociedade de Propaganda encontrou nesse um colaborador dedicado.

Não admira, pois, que agora se empenhe mais uma vez pela construcção de uma linha de importancia capital para o desenvolvimento do excursionismo.

Todos quantos temos tomado a peito o progresso do nosso paiz devemos tomar parte nessa cruzada patriótica, trazendo-lhe o modesto tributo da nossa coadjuvação.

Quando se tratou de construir a linha do Norte, derivada da de leste no Entroncamento, foi Sousa Brandão quem alvitrou o traçado conveniente, que soube ver com a sua extraordinaria mestria.

Entendia elle que a linha devia ir por Thomar a Miranda do Corvo, onde seria a bifurcação da linha da Beira Alta e de ali a Coimbra.

Era o traçado mais directo, servia Thomar e a popula região que lhe fica ao Norte, aproximava-se do valle do Zêzere e deixava uma zona mais larga entre a linha do Norte e a de Oeste, que se viria a construir com o tempo.

Por motivos de economia, prevaleceu, infelizmente, a directriz por Chão de Maçãs e Pombal.

Por isso hoje ha que construir nova linha com o traçado indicado por Sousa Brandão para que a região fique melhor servida.

A linha chamada do Mondego, de Coimbra a Louzã, representa essa rectificação de traçado.

Da linha de Thomar a Arganil tem que derivar para nascente alguma que sirva a região da Certã e faça a drenagem do trânsito do valle do Zêzere. Um rapido reconhecimento da região, feito principalmente sob o ponto de vista economico, deveria preceder a escolha dessa derivação da linha principal.

Não é a essa que pretendo agora referir-me e sim á linha de Thomar á Nazareth, que tem a maxima importancia sob o ponto de vista do excursionismo.

No plano da rede complementar da região central, delineado por uma comissão a que presidiu o illustre engenheiro, honra da sua classe, o sr. general Couceiro, foi incluida essa linha com um ramal para Leiria, para ser de via de um metro.

Attribuia-se-lhe a extensão (linha e ramal) de 82 kilómetros e o custo de 1:845 contos.

Tendo sido escolhida Thomar para centro de irradiação das linhas a construir, ocorria naturalmente a sua ligação com a linha do Norte, Villa Nova de Ourem, Batalha, Porto de Moz, Alcobaça e Nazareth. Essa transversal facilitava a visita de trez dos nossos mais celebres monumentos e coincidia com o itinerario já hoje seguido por muitos excursionistas nacionaes e estrangeiros, apezar dos incomodos de uma longa viagem por estrada.

Foi acolhida com entusiasmo essa indicação, a que a Associação dos engenheiros civis deu a sua adhesão.

Veiu, porém, a Comissão Superior de guerra erriçar os espinhos da sua estratégia. Viu logo não sei que perigos para a defesa do paiz, tanto mais que no plano da Comissão a linha prolongava-se para leste de Thomar até a fronteira. Apesar de ser de via reduzida e da possibilidade de a cortar e de internar o material, pronunciou-se a Comissão contra essa linha, julgando-a nociva á defesa, quando bastava, para pôr termo a tão excessivas apreensões, propor a eliminação de algum troço menos importante, suprimindo assim a sua continuidade até a fronteira.

Esse juizo da Comissão, contrario ao parecer dos que tinham na devida conta os interesses economicos do paiz, determinou o adiamento da classificação da linha em 1907. O ministro de então não quiz tomar a responsabilidade de contrariar o *veredictum* da autoridade militar e não incluiu por isso a linha de Thomar á Nazareth nas que foram então decretadas, deixando a resolução do assumpto dependente de mais demorado estudo.

Dever-se-ia ter procedido desde logo a este, não só na zona que medeia entre Nazareth e Thomar, mas ainda entre Thomar e a Covilhã, para que por um reconhecimento tecnico e economico se esclarecesse a questão da melhor directriz, que a Comissão technica estudara sómente na carta.

A Direcção de estudos por essa occasião instituida voltou de preferencia as suas attenções para a linha do Entroncamento a Gouveia, quando a meu ver merecia a precedencia a transversal para a Nazareth.

Dos estudos a que ella procedeu resultou a convicção da extrema dificuldade, senão impossibilidade, da saída da estação do Entroncamento, devendo-se procurar outro ponto de cruzamento da linha do Norte.

Desde que o assunto foi ventilado, não faltou quem ponesse em relevo a importancia da linha Thomar-Nazareth, havendo até pedidos de concessão nos termos da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899.

Na sua proposta de lei de 1906 o sr. Conde de Paçô-Vieira, creando o fundo especial da zona central e estipulando bases para a concessão das linhas respectivas (que entendia, e muito bem, deveriam ser confiadas á iniciativa particular, de preferencia á construcção pelo Estado) abriu o caminho seguro para se attenderem tão incontestaveis necessidades regionaes.

Se essa proposta tivesse sido convertida em lei, haveria já hoje recursos valiosos, que exactamente a partir de 1911 seriam engrossados pelo imposto de pequena velocidade nas linhas de Norte e Leste, sommando cerca de 100 contos.

Na lei de 1909 relativa á construcção da linha do Sado foi enxertada uma autorisação para a construcção das linhas da zona central classificadas em 1907, destinando-se-lhe a receita de aquelle imposto.

Em 1910 o sr. conselheiro Moreira Junior apresentou uma notavel proposta de lei, que encarava no seu conjunto o problema da viação accelerada sob o ponto de vista ecletico, que ao nosso paiz convem, e seguindo o exemplo do sr. conde de Paçô-Vieira, creava o fundo especial da zona central e providencia sobre a construcção de várias linhas complementares.

Infelizmente essa proposta, como todas as outras que formavam com ella um vasto plano de fomento criteriosamente estudado, não chegou a ser sequer examinada pelas comissões parlamentares, visto que à sua apresentação se seguiu quasi logo a queda do ministerio.

Expostos os antecedentes da questão vejamos agora o que importa fazer.

Primeiro que tudo é preciso assentar ideias sobre o valor economico da linha de Thomar à Nazareth e sobre a melhor directriz e custo provavel da construcção. Esse estudo, sem demandar um projecto minucioso, pode ser rapidamente levado a effeito mediante um reconhecimento. Na ausencia deste não faltam elementos em que se baseie o nosso juizo.

A população dos concelhos servidos é a seguinte, segundo o censo de 1900:

Thomar	31:360
Villa Nova de Ourem	25:726
Porto de Moz	12:554
Batalha	7:107
Alcobaça	28:969
<hr/>	
Somma	105:716

Se juntarmos, como é de razão, a população do concelho de Leiria, de 54.422 habitantes, chegamos a 160.138 almas.

E se se attender ainda a que linha facilita as relações com a séde do districto, pode-se prognosticar com segurança que o trafego local de passageiros terá incontestavel importancia.

Outro elemento de extraordinario valor ha que ter em conta. Já hoje as emprezas de navegação, como a *Booth Line* e outras, que organisam excursões em Portugal, indicam nos seus itinerarios a visita de Alcobaça, Batalha, Leiria e Thomar.

Ocioso é pôr em relevo os atrativos dessa excursão, não só pelos encantos da paisagem, como pelos monumentos cuja visita faculta. Ligando entre si e com as linhas do Oeste e do Norte todas essas localidades, a nova linha será uma das mais importantes do paiz sob o ponto de vista do turismo, o que bastava para justificar a sua construcção.

Outros elementos ha, porém, de trafego, cujo valor não pode ser menos prezado. A praia da Nazareth, tão concorrida de banhistas e tão abundante de peixe: as pedreiras da região, já hoje largamente exploradas; os jazigos mineiros de carvão e ferro, cuja valorisação depende da facilidade de transportes, os productos agrícolas e fabris da região, tudo isso representa trafego de valor.

Quanto ao traçado, tanto quanto pode ser apreciado sobre a carta, não offerece em geral grandes dificuldades.

E' preciso que a Batalha seja directamente servida e que haja a ligação para Leiria.

Numa transversal destinada ao excursionismo não ha que sacrificar a economia da construcção á preocupação das grandes velocidades. A via de um metro com curvas de 100^m deve baratear sufficientemente a construcção. Se necessário fôr, o emprego de troços mixtos de cremalheira com rampas até 6 ou 7 % permitirá a reducção do custo a proporções satisfactorias, se fôr preciso ir até aquella extremidade.

O essencial é fazer, como já ponderei, um reconhecimento rapido da região sob o ponto de vista economico e das conveniencias do trafego, subordinando-lhes a directriz da linha e avaliando *grossos-modo* o seu custo provavel. Obtida essa base de estudo, deve a linha ser classificada, e ordenada por lei especial a sua construcção por empreza concessionaria independente, ou pela Companhia dos caminhos de ferro portuguezes, mediante acordo previo.

As apreensões de caracter estrategico desaparecem pela renuncia á sua continuidade até a fronteira. Pode mais tarde penetrar para Leste no valle do Zezere sem o risco de constituir uma linha de invasão.

A concessão pôde ser feita com garantia de juro em termos que não entorpeçam a iniciativa da empreza para o desenvolvimento do trafego.

O essencial é atacar resolutamente o problema. Tempo de mais se tem perdido.

Convençamo-nos de que do desenvolvimento da viação accelerada depende o progresso economico do paiz, especialmente pelo incremento do excursionismo.

Temos a construcção das linhas do Alto Minho demorada por obstaculos que a boa vontade pôde remover promptamente. O mesmo se dâ com a linha de Portalegre.

Na região central a actividade e o credito de mr. Mercier vão assegurar a conclusão da linha do Valle do Vouga.

Porque se não ha de metter hombros á obra necessaria nessa zona, começando pela linha de Thomar à Nazareth?

Representou a Sociedade de Propaganda a favor da sua construcção, e fazendo-o pôs em relevo um dos melhoramentos que na hora presente mais se impõe á consideração dos poderes publicos.

J. Fernando de Souza.

HABITAÇÕES ECONOMICAS

Resposta a um feixe de perguntas

Num desses dramas cheios de psychologia que veem do norte e que precisam de commentarios para que os comprehenda o espectador da raça latina, ha uma scena que, no inverno, se passa não sei bem em que cidade muito nevoenta e muito cheia de neve.

Um personagem está a meio da scena e de todos os lados o interpellam e lhe pedem explicações. Elle toma notas com toda a fleugma e prepara-se para responder.

Nisto ouve-se uma voz lá ao longe que observa que não vae o tempo para discussões academicas. E' necésario agir e tudo está por fazer. A hora é angustiosa, as increpações ficam sem resposta, os elogios sem agradecimento, as duvidas sem serem esclarecidas.

Fóra o tom dramatico de Ibsen, de Hauptman, de Bjornson ou de outro auctor de nome tão igualmente arrevesado, exceptuando as increpações, que não houve, foi exactamente o que sucedeu ao auctor deste artigo na noite de quarta feira, 21 de junho ultimo, no theatro nacional Almeida Garrett.

Discutia-se a these relativa a casas economicas no numero do Congresso Nacional de Mutualidade que cuidava da acção da mutualidade contra as habitações insalubres. Tratava-se do papel do cooperativismo na construção de casas hygienicas e baratas.

Os competentes para versarem a questão tinham-se por certo escusado ao encargo de relatar o problema e coube em sorte cair elle a quem estas linhas traça.

Tinha margem para escrever um tratado dentro do titulo que adoptara a Comissão organisadora do Congresso. Principiou a eliminar coisas menos intimamente ligadas com a questão. Poz de parte toda a acção philanthropica e de assistencia que poderia comportar o problema. Não quiz descrever com o horror que elles inspiram as habitações das classes desprotegidas em Lisboa e no Porto. Julgou que aquelles miserios abrigos, se é que tal nome se lhes pode dar sequer, eram bem conhecidos do auditório para quem escrevia. Não tomou a pena das indignações para verberar o egoismo ganancioso que a civilisação exacerba. Entendeu que o *manè, thecel phares* das habitações insalubres de ha muito que tinha soado.

Aquellas *regions of sorrow* que o *Paradise Lost* descreve tão medonhamente tinham por certo a sua imagem em alfurjas de Alfama, em *ilhas* no Porto.

Eram factos sabidos, eram infortunios conhecidos. Não havia necessidade de os descrever, supoz; e por isso entrou logo a valer no problema.

O que existe é mau, é pessimo, é detestavel, é ignobil, só tem defeitos. Tudo está dito. Trata-se de corrigir os males e de pôr em relevo as vantagens que adveem dahi para todos, para operarios, para patrões, para a hygiene publica, para a segurança individual contra a enfermidade, para o robustecimento da raça na concorrência vital das nações.

Mas será o problema susceptivel de solução? O unico meio de o saber é procurar exemplos. Não se encontram no paiz; buscam-se lá fóra. Isto foi o que fez quem escreveu a these, que só queria que fosse resumida, bem curta, mas bem explicita. Ainda assim deitou vinte paginas em oitavo.

Já seis oradores tinham falado. Já quem isto escreve tinha tomado apontamentos, signaes algebraicos, por vezes, que lhe auxiliariam a memoria. Observava que outros mais estavam inscriptos, talvez outros tantos.

Chegou a vez de falar ao sr. congressista Leite Ribeiro que apresentou uma moção de ordem para que fossem aceitas em principios as conclusões da these. A assembléa tinha trabalhado a valer durante perto de três horas.

Parecia haver vestigios de cansaço nalguns congressistas; a meia noite estava proxima. Talvez por isso se adoptou de bom grado aquella moção a que teve de subordinar-se quem isto escreve, não respondendo aos que discutiram aquelle trabalho, em que os revisores da Imprensa Nacional deixaram passar verdadeiros horrores, letras fóra do seu lugar, espaços suprimidos, orthographia phantasista em palavras estrangeiras, uma bandada, não, umas poucas de bandadas de gralhas, fazendo uma bulha mais endiabrada do que as suas homonimas, quando, em manhã de outono, annunciam um dia de choviscos muito miudinhos, que produzem lama nas estradas, e que fazem prever os tempos carrancudos no inverno, frios, nevoentos e de mau humor.

E para que os senhores typographos e revisores me não chamem rabugento, logo na primeira pagina, aquella apostrophe ás vessas a separar o o de pathogenico do s que forma o plural do negregado adjectivo vem justificar as minhas lamentações. E' certo que se acha na 26.^a linha e este dobro do numero de enguiço explica talvez o enguiçamento da revisão.

Logo na pagina seguinte, na linha que está sete numeros antes da decima terceira se topa com um *occupada* que repartido em duas palavras ficava mesmo uma belleza. De facto, «*occupa da extracção, commercio e industria do carvão, do coke, do ferro e do aço*» faz sentido e é precisamente o que escrevem a penna que traça estas linhas.

Talvez em attenção ao mysterio da Trindade ou à trimurti indiana, a terceira pagina não tem gralha de maior, talvez que até esteja isenta de semelhante avejão typographic; mas, para compensar, veem duas, e de primeira ordem, logo na pagina seguinte.

Na decima oitava linha escreveu esta penna, Dusseldorf, assim como poderia escrever Düsseldorf; mas o revisor consultando talvez o Larousse das Escolas viu o u não tremido, ou a palavra sem aquelle e que de todo o desmoralizou. Esqueceu-se porém que a vogal u para soar em allemão como em francês tem um tremo, ou se orthographa ue. Doutro modo soa como o u português.

O que vale é que persistiu no mesmo feitio orthographic, na pagina 18.^a, penultima linha e 19.^a, primeira linha.

Já é para agradecer porque, no *Diario do Governo*, no mesmo dia e na mesma pagina, se leu *regime* e *regimen*, em diplomas emanando do mesmo Ministerio. Agora foram constantes; mas os habitantes da industrial e industriosa povoação rhenana é que haviam de ter dificuldades em saber que se falava na sua terra, se por acaso lá fosse parar a these.

O que todavia ultrapassa os limites do permittido é a orthographia de uma palavra da nota que vae no fim desta quarta pagina, na setima linha a contar de baixo para cima.

Trata-se da palavra *monde* referindo-se não ao nosso planeta, mas ao termo abstracto, em que se encerra o conjunto, a generalização das ideias.

Se dobrasse o d, se juntasse mais algum signal graphic, um h por exemplo, para significar que o termo representava uma ideia generica, talvez se comprehendesse, embora se não justificasse. Mas suprimir a vogal final, embora seja muda, é caso para uma nota diplomatica por parte da academia francesa. Vejam bem este horror: *mond des entités*. Parece uma palavra á procura de uma muleta para se ter em pé.

Na sexta pagina e na sexta linha, provavelmente para deixar bem harmonicos os dois algarismos, lá temos um verbo no singular a dar serventia aos dois sujeitos «*architectura e ornamentação*». E' muito para o pobre *lembra*; mas bem peor, porque se não percebe, é o que se dá na setima pagina. Ao notar que havia duas duzias de linhas sem erros, o revisor metteu ali uma bella gralha, um magnifico exemplar de *Fregilus Graculus typographic*, que grita bem.

Tinha escripto esta pobre penna, no seu melhor cursivo,

o que não quer dizer que seja bom, «as casas ficam distribuídas num bairro, adjacentes duas a duas, de modo que recebem luz directa por três fachadas».

Pois bem, o revisor não gostou e emendou assim «as casas ficam distribuídas num bairro adjacente, duas a duas, de modo que...»

Mas o que será um bairro adjacente? Então em Copenhague, (o caso passa-se na Dinamarca), os bairros não ficam todos uns ao pé dos outros, como nas outras cidades? Como é que os dinamarqueses os separam?

Quasi que me dá vontade de ir lá ver como é que aquelle negregado bairro de que falei é adjacente e os outros não o são. Mas deve ser uma coisa medonha numa cidade um bairro não adjacente, assim a modo de espargo do monte, talvez joven Lilio abandonado.

Tão comovida está a penna ao escrever isto, que até deixou cair uma lagrima sobre a brancura do papel e comprehende-se bem que as lagrimas das pennas de aço devem ser pretas.

Deixo, pois, o revisor da Imprensa Nacional, mas prometto-lhe um castigo atroz. Contava mandar-lhe um casal de perus pelo Natal. Pois bem! Ficará sem os dois galinaceos, se outro mais generoso e de maior longanimidade lhos não mandar.

Deveria traçar aqui uns tercetos, como os da Divina Comedia, ao falarem da Torre da Fome, para ver se o homem é mais cuidadoso na decifração dos gatafunhos da penna que isto escreve, mas receio de o apavorar. Passo portanto a responder a algumas das observações que me fizeram na quarta feira passada.

Não é facil agora saber a que correspondem apontamentos taes como «Inglaterra», «Rio de Janeiro» que veem logo a seguir do nome do sr. Pedro Muralha e não quero consultar os periodicos para responder. Seria menos leal, porque podem conter observações que me escaparam.

Parece-me todavia que o sr. Muralha alludiu ás construções operarias que se fizeram no Reino Unido.

Ora, na minha these, largamente alludo á attitude de lord Rosebery e á de lord Beaconsfield. Descrevo Shaftesburg Park em traços leves porque quiz ser breve, mas os trabalhos da *Artisans Labourer's and general Dwellings C.* e da *The improved Dwellings Company*, a leve referencia ás *Rowton Houses*, umas escassas linhas relativas á fundação *Peabody* e a nota dos valores empregados na Gran Bretanha em habitações economicas, ocupam duas paginas entre as vinte que constituem a totalidade da these. Accresce ainda que mais adeante falo com alguma iargueza de Bournville e da sua organisação.

Tambem o sr. Muralha fez referencia aos pateos de Lisboa, assim como o sr. Gamito alludiu a Alfama e os srs. Luiz Candido e Carvalho e Cunha ás *ilhas* do Porto.

Vieram suas Ex.^{as} com as suas eloquentes palavras comprovar que bem fiz em escrever logo na primeira conclusão da minha these. «Urge resolver em Portugal o problema das habitações economicas, a fim de evitar que entes humanos vivam em tugurios que mal servem para abrigo de animaes. Em semelhantes antros estiola-se a raça e paga-se um temeroso contingente de mortalidade, que se não justifica em clima como o nosso, pois que tanto em Lisboa como no Porto a permilhagem dos obitos excede a de Londres».

Mas occore perguntar se não estará esta conclusão condita na propria these.

Logo no principio, asseguro que a estatística demonstra que a mortalidade nas casas anti-hygienicas é maior do que nas que estão melhor arejadas.

Admirador de Horacio, não hesito em accusal-o de erro, quando elle assevera que a morte pisa por igual o tugurio do pobre e as torres dos reis. Mas não me contento na these com estas affirmações de carácter generico, pois que escrevo na decima quarta pagina:

«Em Portugal escusaria de falar da habitação das classes

pobres depois do que a tal proposito escreveu no inquerito aos pateos de Lisboa o meu chorado amigo Sr. General Augusto Montenegro, do que disseram das *ilhas* do Porto os meus collegas Sr. Araujo e Silva e Almeida Machado, do que narrou no Parlamento, em 1908, o Sr. Dr. Abel de Andrade a proposito da habitação operaria na Covilhã e das informações contidas no excellent relatorio que em 1904 apresentou no terceiro congresso contra a tuberculose o Sr. Dr. Antonio de Azevedo, onde se encontram esclarecimentos allusivos a muitas cidades do pais e que completam os que se leem no *Inquerito da salubridade das povoações mais importantes de Portugal*, emprehendido e levado a cabo pelo saudoso general Montenegro, a quem ha pouco me referi».

A noção clara com que se fica do exame daquelles documentos é a de que mal ou nada se tratou por em quanto entre nós da habitação das classes desvalidas.

A seguir, passo em revista as installações da mina de S. Domingos, as da linha de leste no Entroncamento, as de Bemfica no Bairro Grandella, os bairros do «Commercio do Porto», as construções das duas cooperativas lisboetas de construção predial e prosigo nos termos seguintes:

«Pouco teem podido fazer por em quanto entre nós, conforme acaba de ver-se, as associações que se teem constituido para a construcção das casas economicas e no entanto é urgente fazer desaparecer esses antros immundos, que tanto pullulam nas grandes cidades de Portugal e que nem para abrigo de animaes deviam servir muitas vezes, quanto mais para alojamento de entes humanos».

Não me esqueci de citar a opinião do sr. Léon Poin-sard, que classifica de feliz a tendencia que tem o povo português de viver pouco tempo dentro de casa, por causa do desconforto e da falta de hygiene das habitações destinadas ás classes menos abastadas.

Alludi aos projectos de lei apresentados no parlamento de que escrevi:

«A par da subvenção propõem-se tambem isenções de impostos, doações de terrenos e outros numerosissimos privilegios que denotam o desconhecimento deste problema social».

Parece-me que o que dito fica basta para justificar a primeira conclusão que propuz, mas devo ponderar que sinceramente reconheci que fiquei aos elogios que fez ao meu trabalho o congressista sr. Luiz Candido, a ponto de levar o sr. Gamito a asseverar que não pretendera ser desprimoreso para com a minha these.

Nas palavras do sr. Gamito vi apenas a indignação que lhe causava o espirito de rapacidade, cujo proceder lhe permittia verificar que ha habitações em Alfama que rendem 25 por cento, ao passo que os palacios das novas avenidas mal dão 3 por cento de rendimento. Foi com toda a frieza de animo que ouvi as palavras do sr. Gamito, que se dirigiam a uma raça que detesto, com tamanho odio, que maior não sinto pelos mais abjectos seres da criação — a raça dos agiotas.

Invocou o sr. Muralha as disposições do código administrativo, que armam as camaras municipaes de poderes contra as casas anti-hygienicas; mas o facto é que as disposições juridicas são sempre complicadas com as surpresas do código de processo civil, cujas praxes carecem de uma profunda remodelação, que o torne claro, positivo e não contradictorio, como actualmente sucede.

Na mesma ordem de ideias falou o sr. Reis Porto, mas restringindo a sua critica á camara municipal da segunda cidadã do paiz.

Não tenho encargo de defender as corporações municipaes, mas quasi que acho justificadas as hesitações que elles manifestam no uso das facultades não mui bem definidas que lhes faculta o Código Administrativo.

Mas este artigo é já tamanho que justifica uma paragem até o numero seguinte.

Mello de Mattos.

Ainda o Alto Minho

O artigo que sobre as linhas do Alto Minho publicou o ultimo numero da *Gazeta* teve a honra de ser contradictado por um engenheiro, seguramente distinto, sobre cujo nome guarda reserva, que respeitarei, o jornal que o entrevistou.

Assenta-se nessa entrevista doutrina em parte oposta à do meu artigo, o que torna oportunas algumas considerações em apoio das opiniões que formulei. A importancia do assumpto bem justifica a discussão.

Como eu, reconhece o distinto articulista o valor economico das linhas do Alto Minho e a necessidade de remover promptamente os obstaculos que tem estorvado a sua construcção. No que divergimos é na forma de o conseguir.

Entende elle que o Governo deve abrir novo concurso, porque só em concurso podem ser modificadas clausulas de um contracto que de um concurso derivou. Allega-se como razão de tal inadmissibilidade a seguinte analogia:

«Era exactamente como se o Governo posesse a concurso a linha do valle do Sado tal qual a apresenta com a ponte de Marateca, e aceitasse depois deixal-a executar pelo mesmo preço sem obrigação de fazer a ponte de Marateca, o que corresponderia a um presente de 600 contos de mão beijada feito ao empreiteiro.»

Julga ainda o articulista que não se justifica a modificação alvitrada do Código Commercial, visto attender apenas a interesses financeiros de carácter mais ou menos pessoal.

Aquilatemos o valor destas asserções, contrarias à doutrina do meu artigo.

As empresas concessionarias de caminhos de ferro são uteis auxiliares do Estado, que recorre à sua cooperação, quando não pode ou não lhe convém assegurar a construção directa de certos caminhos de ferro. São notorias as dificuldades de obter capital para esse fim, tanto mais que até hoje a vida das empresas ferro-viarias tem sido entre nós, quasi sem excepção, bastante difícil. Não é decerto a das linhas do Alto Minho, adjudicada depois de trez concursos com um só concorrente e successivamente transferida sem resultado, que oferece margem para avultados lucros, mormente com a estreita base de garantia de 5% sobre 19.990.5000 réis por kilometro, sendo limitado a 600.5000 réis o desembolso do Estado.

Desde que uma empresa se constituiu e compromette quantias avultadas, demonstrando a seriedade do seu propósito, e topa com dificuldades estranhas à sua vontade, tem entendido os poderes publicos que pode e deve ser modificado o contracto, se ha razões de interesse geral que o aconselhem. Para isso é indiferente que a concessão tenha sido feita com ou sem concurso, pois no caso de não ter havido concurso previo, sempre se pode allegar que poderia haver concorrentes para tomar a concessão nas novas condições estipuladas.

Vem a propósito a transcrição de um trecho do parecer da Camara dos Deputados sobre a alteração do traçado da linha do Valle de Lima:

Tem sido norma constante do Estado dispensar o possivel auxilio às empresas concessionarias para as pôr em condições de levarem a cabo as obras de que estão encarregadas, quando se reconhece a impossibilidade do integro cumprimento dos contratos. Logo que tais empresas estão constituídas, e que demonstraram a seriedade do seu propósito pelos sacrifícios de capital feitos, o Estado tem obrigação moral de evitar a sua ruina. Mais impertioso é esse dever, quando as dificuldades de obter capitais são notórias, como tem sempre sucedido entre nós com a construção de caminhos de ferro, e muito mais ao presente.

Nesses auxílios, vantajosos para o Estado, não ha prejuízo de terceiro, porque nenhum direito tem quem é estranho ao assunto. E sobre a frequencia desses auxílios é eloquente toda a historia da viação acelerada, como vamos demonstrar.

Em 12 de setembro de 1859 foi celebrado o contrato de concessão das linhas do Norte e Leste. Logo em seguida o concessionario

pediu varias alterações do contrato, sendo a mais importante a relativa à época de assentamento da segunda via.

A lei de 5 de maio de 1860 autorizou o Governo a modificar o contracto. Surgiram depois as dificuldades da construção da 5.ª secção entre Gaia e o Porto.

Em 1865 o Governo celebrou um acordo com a Companhia Real, que foi aprovado por lei de 2 de março de 1866, modificando o contracto primitivo. Os embaraços financeiros supervenientes impossibilitaram a companhia de cumprir o novo contrato. Novamente foi modificado o contrato por lei de 26 de fevereiro de 1875, cedendo à companhia o imposto de transito sobre a pequena velocidade nas linhas de Norte e Leste durante trinta e seis annos, o que representa subsidio muito superior ao custo da 5.ª secção.

Em 11 de junho de 1864 fôra celebrado o contrato de concessão das linhas do Sul e Sueste com subvenção kilometrica. Por lei de 25 de janeiro de 1866 foi aprovado novo contrato substituindo a subvenção pela garantia de considerável rendimento bruto.

A linha de Guimarães tinha sido concedida para via larga por decreto de 16 de abril de 1879. Por decreto de 5 de agosto de 1880 foi concedida, sem o minimo onus para a companhia, a substituição da via larga pela estreita. Por lei de 2 de junho de 1882 foi concedida à companhia a isenção de direitos da alfandega para o material da construção, além da isenção de diversas contribuições durante dez annos, sem se lhe impor em troca o minimo encargo.

Por alvará de 2 de abril de 1894 foi-lhe concedido o troço de Guimarães a Fafe. De 1891 a 1900 foram concedidas successivas prorrogações de prazo. Por alvará de 2 de junho de 1898 considerou-se caduca a primeira concessão, sendo renovada. Por decreto de 14 de julho do mesmo anno foi declarado sem efeito esse alvará e renovada provisoriamente a concessão com varias isenções tributarias e vantagens de tarifas na linha do Minho. A lei de 1 de agosto de 1899 aprovou a concessão provisoria, aumentando ainda o prazo de isenção de contribuições.

Por portaria de 23 de junho de 1900, baseada em parecer da Procuradoria Geral da Corôa, foram concedidas, além das vantagens daquella lei, as da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, o que foi tornado executorio pelos alvarás de 22 de novembro de 1901 e 14 de maio de 1903.

Por alvará de 22 de setembro de 1887 foi concedido um *tramway* a vapor entre Vendas Novas e Santarem. O alvará de 13 de dezembro de 1888 transformou a concessão na de uma linha de via larga em leito proprio. Em 30 de junho de 1890 é mudado de Santarem para Santa Anna o entroncamento na linha de Leste.

Succederam-se as prorrogações de prazo até 1899.

Em 30 de junho de 1900 é aprovado o entroncamento em Setil. Em 14 de maio de 1900 foi autorizada a transferencia da concessão.

Por alvará de 11 de julho de 1889 foi concedida a linha do Valle do Vouga, com o deposito de 50 contos de réis.

Foram dadas successivas prorrogações de prazo.

Por alvará de 23 de maio de 1901 foram concedidas varias vantagens previstas na base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, entre elles o deposito de 8 contos de réis em vez de 50 contos de réis primitivamente fixado.

Por contrato provisorio de 25 de abril de 1905, foram substituidas algumas dessas vantagens pela garantia de juro. O contrato foi aprovado por lei de 20 de dezembro de 1906, tendo sido nesse contrato modificado a directriz.

Esta serie de factos mostra o criterio seguido entre nós nas relações do Estado com as empresas concessionarias de caminhos de ferro: auxiliá-las pela revisão dos contratos, quando nisso haja interesse publico.

E o criterio seguido tambem nos outros paizes. Haja em vista a revisão dos contratos, concedida em França pelas convenções de 1859, que consolidaram a situação periclitante das companhias e permittiram o rapido desenvolvimento da rede.

Essas convenções foram ainda remodeladas em 1863, 1868, 1869, 1875 e 1883.

Exemplos analogos podiam ser encontrados na historia da constituição das redes de outros paizes.

A comparação feita no artigo que analysamos com uma modificação da empreitada de construção da linha do Sado não colhe. Uma simples empreitada de construção, paga por determinada quantia global, não é o mesmo que a concessão de uma linha, a que o Estado garante o adeantamento do complemento de juro de determinado capital por kilometro.

Desde que haja razões de interesse publico que aconselhem uma alteração de directriz, da qual depende a viabilidade do emprehendimento, pode e deve o Estado auctorizar-a. Pois não temos um exemplo recente na carta de lei de 27 de outubro de 1909 que acrescentou 6 kilometros à extensão da linha do Valle do Vouga tomada para base de garantia de juro, attendendo assim a uma modificação do traçado que servia melhor a região?

Convém lembrar que a adopção da directriz da margem direita para a linha do Valle do Lima ficaria subordinada a condições vantajosas, que constituem um onus para os concessionarios, como são a redução do limite das pendentes de 30^m/m a 25^m/m, a diminuição de dois annos no prazo de construção do troço de Arcos a Monção, o estabelecimento de uma estancia de excursionismo em Santa Luzia, junto de Vianna do Castello, a construção da ponte para estrada em Lanhezes em determinadas condições.

Pode um concurso diminuir a base da garantia de juro já tão escassa? Não, decerto.

E ou não de conveniencia publica a fusão das trez empresas de linhas de via reduzida do Minho, com o alargamento da da Povoa, a unificação de exploração, as ligações asseguradas, a supressão do troço Trofa-Louzado e a fixação do prazo das concessões da Povoa e de Guimarães? Pode acaso outra empresa realizar essa fusão, já ajustada com os actuaes concessionarios do Alto Minho e que o Governo não pôde impôr?

E obvia a resposta a essas interrogações. As vantagens da fusão foram reconhecidas pelo Governo, que a auctorizou em principio e prescreveu as condições a que devia ser subordinada. As bases respectivas foram já accordadas entre as trez entidades interessadas. Resta apenas que o Estado resolva definitivamente algumas questões pendentes, como são, entre outras, a do traçado do Lima, proposto pelo sr. Calvet de Magalhães e a auctorização de emissão de obrigações em termos diferentes dos prescriptos pelo Código Commercial.

Nem a lei consente, nem o interesse publico permite, que o Estado se conserve alheio a quaisquer combinações entre empresas ferroviarias.

Assim o art.º 2.º § 3.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, declara que «dependem de aprovação prévia do Governo quaisquer convenções ou ajustes em que diferentes empresas constructoras ou exploradoras estipulem a sua fusão, tarifas communs ou outros objectos que se refiram á construção e exploração de caminhos de ferro.»

Mal se comprehenderia com effeito, que o Estado se desinteressasse de combinações que tanto podem influir na vida economica do paiz e se limitasse a fiscalizar a legalidade desses ajustes.

Pelo que respeita á modificação do Código Commercial, impõe-se, caso se queira que empresas portuguezas construam caminhos de ferro.

Nos diplomas de concessão costumam-se dar faculdades especiaes. Onde não existem, deve essa lacuna ser preenchida, pois o espirito de lei fica melhor attendido pela consignação de uma garantia de juro aos encargos das obrigações que pela realização de avultado capitalizações, que pode ter applicação insuficientemente productiva e não assegurar portanto juro ás obrigações. Os argumentos adduzidos no artigo anterior manteem o seu valor.

Ha oito annos que me occupo da questão dos caminhos de ferro do Alto Minho. Em quanto della tive que tratar oficialmente, não me faltaram fadigas e dissabores.

Nunca vi interesses pessoais e sim a conveniencia geral. Convencido do valor daquellas linhas e da influencia que podem ter no progresso economico do paiz, esforcei-me por aplanar as dificuldades para a sua construção. Desde que reconheci a boa vontade e o honesto proposito de levar a cabo a empreza por parte dos actuaes concessionarios, dei-lhes todo o apoio que pude, por me convencer que assim o aconselhavam a justiça, a equidade e o interesse do Estado. Não vejo, pois, na questão pessoas, nem interesses individuaes. Mantenho-me na linha recta da coherencia, respeitando as opiniões divergentes, manifestando porém, com firmeza, o meu modo de ver, enquanto me não convencerem de que erro.

J. Fernando de Souza.

Caminhos de ferro e tremvias

Foi ha tempos pedida pelos srs. André Pontvianne & Fils a concessão de caminhos de ferro assentes em estradas de Braga a S. João da Ponte, Braga a Villa Verde e Braga pelo Prado a entroncar na precedente. Nessas linhas seriam empregadas automotrices benzo-electricas, de que os requerentes se dizem inventores.

Tendo sido ouvidos sobre o pedido os concessionarios das linhas do Alto Minho, dirigiram elles á Direcção Geral de Obras Publicas e Minas o seguinte officio, a cuja publicação de boamente accedemos em vista da importancia do assumpto, tanto mais que estamos de acordo com a doutrina do protesto.

Em officio de 15 de junho ultimo, convida-nos V.º Ex.º a informar o que se nos offerecer sobre um pedido de concessão de linhas ferreas assentes nas estradas indicadas na plauta que temos a honra de devolver a V.º Ex.º

Pelo *Primeiro de Janeiro* tivemos já conhecimento de um officio do Presidente da Associação Commercial de Braga, dando o seu aplauso ao estabelecimento de linhas para carruagens automotrices com o motor electrico, servindo diferentes pontos dos arredores de Braga até Villa Verde.

Preconisava-se nesse esse sistema de viação e previa-se a sua extensão ás relações com Guimarães, Povoa de Lanhoso, Amares, Gerez, Ponte da Barca, Arcos, Ponte de Lima, Vianna do Castello, etc.

Faziam-se por fim transparentes referencias, tão desagradaveis como injustas, á concessão que nos foi outorgada.

Do teor desse officio deprehendemos que estava aberto inquérito administrativo, nos termos do Decreto de 21 de Abril de 1906, para a concessão das referidas linhas. Confiados no nosso direito e nas razões de conveniencia publica que a tal concessão se oppõe, aguardámos cheios de confiança a decisão dos poderes publicos. Quanto essa confiança era justificada, prova-o o officio de V.º Ex.º, em obediencia ao qual vamos expôr o que sobre o assumpto se nos offerece.

A planta que V.º Ex.º nos enviou vem assignada por André Pontvianne & Fils, entidade que conhecemos de instancias feitas junto de nós para lhe concedermos algumas empreitadas. Informações que recebemos levam-nos a crer que lhe falta por completo idoneidade financeira para tal emprehendimento. Tivemos também occasião de ver uma memoria e desenhos por elles assinados como *inventores e engenheiros (sic)* de «tratores electricos mixtos para exploração de viação sobre carris nas estradas do Estado em Portugal», que são, não propriamente tractores, mas carruagens automotrices benzo-electricas, em que um motor de explosão gera a energia electrica precisa ao movimento, podendo ainda atrelar-se-lhes outro veículo.

As carruagens teem 14 logares de primeira, 21 de segunda e um compartimento para bagagens. E' seguramente este o material circulante que se propõe empregar nas linhas requeridas, a julgar pelo teor do officio do Presidente da Associação Commercial.

Na memoria allegam-se, a favor do tipo de carruagens nella descripto, os resultados obtidos nos caminhos de ferro Hungaros *Arad-Czana*.

E' facil de ver no relatorio n.º 2 do ultimo congresso de Caminhos de ferro, sobre a questão das automotrices, que as carruagens benzo-electricas usadas naquella linha são do sistema Weitzer, com um motor de essencia de Dion Bouton, de 70 cavallos. Não comprehendemos pois como André Pontvianne & Fils, se arrogam a qualidade de inventores de tal sistema, nem os conheciamos como engenheiros, para mais especialistas de electro-technica.

Nesse relatorio refere-se que a administração dos caminhos de ferro do Estado Italiano fez experiencias com carruagens daquelle tipo, mas que o sistema não foi applicado por ter parecido um pouco complicado e delicado.

Vê-se mais que nas administrações cujos esclarecimentos servem de base ao relatorio, ha 185 automotrices a vapor contra sete de motor de explosão; que ha hoje tendencia para desenvolver os estudos e ensaios relativos ás carruagens benzo-electricas, mas que não parece ter-se ainda atingido uma solução inteiramente satisfatoria para applicações correntes, tendo pois actualmente preferencia as automotrices a vapor; que «as automotrices podem prestar-se em certos casos a serviços economicos para facilitar as comunicacões locaes com uma despesa moderada, contanto que as condições de exploração se prestem á organização de trens frequentes com affluencia constante, ou pelo menos sujeita a raras e fraquissimas variações; que a linha seja facil e o trafego de mercadorias pareça ser conveniente e completamente assegurado por comboios distintos». Esta conclusão foi perfilhada pelo Congresso.

Na sessão em que o assumpto foi discutido. Mr. Vas, da linha *Arad-Czana*, informou que a sua companhia emprega 3 locomo-

ativas e 50 automotrices, das quais 36 são benzo-electricas, que tem dado bons resultados.

Porventura veículos automotores aplicados a rampas fortes, numa região em que o hábito das feiras, mercados e festas frequentes, determina enormes variações do tráfego de passageiros e onde há movimento importante de mercadorias a servir, podem constituir a base do sistema de exploração, em vez de serem um acessório útil empregado como auxiliar de comboios ordinários?

Deve-se ainda notar que no referido Congresso se accentuou uma corrente a favor das pequenas locomotivas e da locomotiva-fourgon, que possam substituir as automotrices com a vantagem da maior independência.

A carruagem automotriz é considerada útil auxiliar para intercalar entre comboios normais, criar novas correntes de tráfego, servir certas necessidades locais; não, porém, o órgão essencial da exploração de uma rede substituindo a tração a vapor por locomotivas ou a elétrica com geradores fixos.

Perguntaremos agora:

Não foi pelo Estado mandado delinear e submeter a inquérito um plano de linhas complementares de interesse geral, decretado em 12 de fevereiro de 1909?

Podem acaso substituir as meras *tramways*, servidos por automotrices que se não prestam, nem às variações grandes do tráfego de passageiros, nem às exigências de mercadorias? Não virão as concessões deste género imutilizar os esforços para a construção das linhas, suscitando-lhes concorrentes? Não podem pelo contrário essas linhas ensaiar o uso subsidiário de automotrices, sem prejuízo de comboios ordinários? Pode haver iniciativa que se julgue segura sob a ameaça da concessão de uma linha que venha ao lado da sua aproveitar o leito de estrada e desviar parte do tráfego?

Assim o teem julgado os poderes públicos indeferindo pedidos de concessão de *tramways* cujas directrizes figuravam no plano decretado em 1910. Foi já nesse ano indeferido com esse fundamento um pedido para a concessão do *tramway* entre Braga e Monsão.

Do mesmo modo não surtiu efeito em 1902 o pedido de analogia concessão entre Viana e os Arcos de Val de Vez, feito pelos concessionários da linha americana de Valença a Monsão. Esta mesma concessão, feita antes de elaborado e decretado o plano de 1900, foi anulada na primeira oportunidade, tendo-lhe sido recusadas as vantagens da base quinta da lei de 14 de julho de 1899.

No livro sobre os *Caminhos de Ferro Portugueses* do Sr. Conde Paço-Vieira veem referidos estes factos, mostrando-se como o Estado teve sempre em vista não prejudicar a execução do plano de viação formulado, mesmo antes de feita a concessão das linhas do Alto Minho.

Pedem Pontvianne & Fils uma linha de Braga a Villa Verde, prolongada para o outro lado da cidade até S. João da Ponte e outra de Braga por Frossos e Berlim a entrar na primeira, entre Soutelo e Villa Verde. (Na planta vae indicada a lapis a directriz da linha de Braga a Monsão).

O troço principal de S. João da Ponte a Villa Verde vae sempre ao lado e a pequenissima distância do traçado por nós proposto para a linha de Braga a Monsão, cruzando-o até proximo da Palmeira. É manifesto o propósito de ameaça de seguimento da linha, em concorrência com a nossa, para o lado de Guimarães e Ponte da Barca.

Nem comprehendemos como tais linhas possam atravessar a cidade de Braga sem collidirem com a concessão existente de linhas americanas na seu interior e arrabaldes.

A nossa concessão abrange 158 quilómetros de linhas, que, pelo plano por nós proposto e aprovado já em princípio pelo Governo, se vão unificar com as da Companhia de Guimarães e da Povoa e constituir assim um grupo de cerca de 300 quilómetros de desenvolvimento, com a necessária unidade de exploração, assegurando um tráfego intenso de passageiros e de mercadorias.

Pode ainda este plano ser de futuro ampliado para compreender diversos troços secundários com a condição de que ao grupo principal (que por seu turno é valioso afluente da linha do Minho) se assegure vida desafogada de concorrências nocivas; que, sem constituirem por si só empresa remuneradora, podem vir diminuir recursos em prejuízo do próprio Estado, que estipulou uma garantia de juro para as linhas da nossa concessão.

Não ha diligências para angariar capital que possam vingar sob a ameaça de concessões concorrentes, cuja seriedade é mais que duvidosa, tendentes a substituir linhas de leito próprio, com grande capacidade de tráfego, por *tramways*, precariamente servidos por automotrices de escassa força de tração.

Como V.º Ex.º sabe, fizemos um depósito de 50:000\$000 e apresentámos projectos que o Governo aprovou com elogio e nos quais foi sacrificada a economia na construção às conveniências de exploração.

Dispensamos consideráveis quantias com esses estudos e com a preparação da construção. Assentamos as bases de uma fusão de empresas inteiramente acordadas com o interesse geral, e para efectuar a construção aguardamos apenas que sejam pelo Governo resolvidos assuntos que se prendem com emissão de obrigações e com o traçado do Vale do Lima.

Os sacrifícios feitos demonstram pois a seriedade do nosso propósito e dão-nos jus a esperar que não serão os nossos legítimos interesses feridos por concessões que collidem com a nossa e que nem revestem a devida seriedade nem satisfazem os requisitos indispensáveis em linhas de interesse geral e de tráfego importante.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

O circuito europeu

Foi iniciada no dia 18 do mês passado esta prova de aviação, cuja importância deve ser capital para a solução do problema da aviação prática.

A partida teve lugar em Vincennes, tendo saído doze aviadores às 6 horas da manhã, e quarenta e um às 8 horas e um quarto; assistiram os ministros da justiça e da marinha e um representante do presidente do conselho.

Um dos aviadores, Dalger, caiu ao passar em Vitters-Cotteret, ficando gravemente ferido. Um outro caiu em Cheoron, mas ficou illeso; outro, Landrou, caiu perto de Chateau Hierry, devido à explosão do motor, e morreu queimado.

Logo à saída de Vincennes, o aviador Semartin foi esbarrar contra uma árvore, tendo recebido ferimentos tão importantes, que faleceu uma hora depois.

Outros dois aviadores cahiram, sem consequências.

Tudo isto só no primeiro dia.

O prémio de Reims, trez mil francos, foi ganho por Vidart.

No dia seguinte foi Gachet que caiu de trinta metros de altura, por se ter voltado o aparelho. Fraturou o joelho direito e a omoplata esquerda.

O primeiro aviador que chegou a Bruxelas foi Beaumont; a seguir chegaram Vedrines, Garros, Gibert, Duval e Renaux.

Lelasseur caiu à saída de Utrecht, da altura de quarenta metros, ficando gravemente ferido. O aparelho ficou inutilizado.

Portugal

Está já concluído o monoplano, invento de João Gouveia, cujos trabalhos foram iniciados no Arsenal da Marinha em março do ano passado e terminados agora no Seixal.

Uma das características do monoplano é facilitar a manobra a ponto de poder ser feita com uma só mão; outra característica não menos digna de nota é a existência dos lemes de profundidade à frente do aparelho.

O peso total do monoplano, com o aviador, trinta litros de óleo e dezoito de gásolina, é de 330 kilos.

O motor é de Derzewitch.

Por ordem do Ministério da Guerra, às experiências, que deram bellas esperanças, assistiram dois oficiais, que estão elaborando o respectivo relatório.

— Domingo último realizou-se no Parque Eduardo VII a primeira parte do concurso de papagaios, devendo realizar-se amanhã a segunda parte, para a qual estão inscritos vinte e dois concorrentes, com sessenta aparelhos.

Espanha

No concurso de aviação de Gatafe, o prémio do rei foi ganho por Stych, e a taça de Madrid foi ganha por Laygorri.

— Nas festas que terão lugar em Valencia por ocasião da feira, um dos números do programa é um *raid* de aviação entre Valencia e Alicante.

França

Dois tenentes que seguiam de Marselha para Nice, quizeram descer em Hyères, mas o aparelho precepitou-se, caindo os aviadores, ficando cada um delles com uma perna fracturada.

VIAGENS E TRANSPORTES

Viagens de Lisboa a Paris, Bordeus e Bayonna, via Madrid

Marcação dos logares nos comboios rápidos

Entraram em vigor no dia 20 do mês passado as tarifas internacionaes n.ºs 312 e 313 de grande velocidade a que nos temos referido, e que distribuimos aos nossos assignantes com o presente numero.

Os passageiros que utilizando os bilhetes destas tarifas desejem efectuar directamente a viagem para Bayonna, Bordeus ou Paris sem se deterem em Madrid, pelos comboios rápidos, n.º 151 de Lisboa a Madrid e n.º 9 de Madrid a Hendaya, deverão comprar os bilhetes e marcar os seus logares na estação de Lisboa-Rocio até as 6 horas da tarde da véspera dos dias da partida do comboio 151, isto é, até as 6 horas da tarde de domingos, terças ou sextas feiras.

Aos passageiros procedentes de Lisboa que não tenham satisfeito os preceitos acima indicados, bem como aos que procedam do Entroncamento, Coimbra ou Porto-Campanhã, não será garantido o seguimento pelos citados comboios, devendo, no caso de falta de logares, seguir a destino pelos comboios seguintes que tenham carruagens da classe correspondente aos seus bilhetes.

Não obstante a marcação antecipada de logares, as Companhias não se responsabilisam por quaisquer demoras que os passageiros possam ter em Madrid, motivadas por falta de ligação dos comboios naquela estação, devida a atrasos ou outros casos de força maior.

Para o comboio n.º 9 da Companhia do Norte de Espanha não poderão por enquanto ser reservados em cada dia mais de 10 logares de 1.ª classe e 5 de 2.ª classe.

A partir de hoje é suprimido o serviço de 2.ª classe nos comboios rápidos n.ºs 151 e 152, Lisboa-Madrid.

Não obstante, os passageiros que queiram aproveitar os bilhetes e o serviço directos para França, poderão seguir com elles nesses comboios, pagando a diferença de classe, uns 45000 réis, entre Lisboa e Madrid.

Viagens de recreio a Luso e ao Bussaco

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta estabeleceu um serviço especial de bilhetes a preços reduzidos de varias estações da sua linha para a de Luso-Bussaco, durante a época thermal de 1911.

Os bilhetes são válidos por 3 dias incluindo o da ida e o do regresso e os seus preços são:

De Figueira da Foz, 15300 em 1.ª cl., 15000 em 2.ª, e 700 em 3.ª; Cantanhede, 600, 500 e 350; Santa Comba, 700, 550 e 400; Carregal e Cannas, 15000, 750 e 550; Nellas, 15500, 15150 e 850; Mangualde, 15650, 15250 e 950; Gouveia, 15750, 15400 e 15050; Fornos, 15900, 15550, 15150; Celorico, 25200, 15750 e 15350; Villa Franca das Naves, 25500, 25000 e 15500; Guarda, 35000, 25400 e 15800.

Escusado se torna encarecer as vantagens para o público, deste serviço especial que estamos convencidos terá o melhor aproveitamento.

Temporadas de banhos e águas mineraes

Além do serviço a que nos referimos no nosso ultimo numero, a Companhia da Beira Alta estabelece tambem bilhetes de ida e volta a preços reduzidos até 15 de outubro das estações de Figueira da Foz até Cantanhede e de Guarda até Villar Formozo para Cannas Felgueira; de Figueira até Carregal e Freixeda a Villar Formozo para Celorico, para o serviço das thermas de Felgueira e Banhos de Santo Antonio, respectivamente.

Transportes de colecções de amostras

Segundo um Aviso ao Publico que a Companhia Portugueza acaba de publicar, a partir de hoje são consideradas incluidas na condição 24.ª da Tarifa P. n.º 4 de g. v. (viagens de excursão com itinerarios à escolha do passageiro) as seguintes disposições:

«Aos excedentes de peso de bagagem constituídos exclusivamente por volumes com amostras pertencentes a caixeiros viajantes e despachados à vista dos bilhetes desta tarifa, será applicada a taxa de 63 réis por tonelada e kilometro.

Este preço não comprehende as despezas accessorias e será applicado separadamente, às distancias a percorrer em cada Administração, tendo em vista o minimo de cobrança fixado pela Tarifa Geral de cada linha, para os transportes de bagagens com pezo excedente.

As despezas accessorias serão cobradas em harmonia com as disposições das respectivas tarifas».

Estas disposições annulam pelo que respeita à tarifa P. n.º 4, as constantes do aviso de 29 de abril ultimo a que oportunamente nos referimos.

Tarifas internacionaes

Já foram submettidas à aprovação do nosso Governo pelas Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes e da Beira Alta, os projectos de tarifas n.ºs 301 e 302 de grande velocidade, bilhetes simples e de ida e volta entre França e Portugal; 303, bilhetes collectivos para familias, e 316 e 317 para bilhetes de França para as colonias portuguezas de África e Cabo da Boa Esperança, das quais já por vezes nos temos ocupado. As tarifas 301 e 302 destinam-se a substituir as actuais P. H. F. 1 e 2, e diferem destas em se ter elevado a 25 % a taxa de redução que era de 15 % nos bilhetes de ida e volta; na fixação do prazo de validade dos bilhetes simples que passou a ser variavel, conforme as distancias entre as estações para que são validos; na elevação a 45 dias improrrogaveis do prazo de validade dos bilhetes de ida e volta, que era de 30 dias, e na inclusão das estações de Coimbra e Porto-Campanhã.

Tambem são modificadas as tabellas de excedentes de bagagens, estabelecendo-se um preço unico por fracção de 10 kilogrammas.

As tarifas n.ºs 316 e 317 são, pelo que respeita a preços e condições nos caminhos de ferro, iguais ás tarifas P. H. F. 7 e 8 (bilhetes para a America do Sul). O serviço marítimo é feito pelos paquetes da Empreza Nacional de Navegação, cujo serviço é magnifico.

A tarifa n.º 303, (bilhetes para familias) de Paris-Bordeus e Bayonna para Lisboa e Porto ou vice-versa, estabelece preços para familias de 3 pessoas e de mais de 3 pessoas. Os primeiros tem uma redução de 30 % sobre as tarifas geraes, e os segundos de 35 %.

Vagões fechados, para cal

A companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta acaba de publicar um Aviso ao Publico pelo qual é facultado, sempre que o serviço o permita, aos expedidores, a utilização de vagões fechados G para as remessas de cal, segundo os minimos de pezo estatuidos nas respectivas tarifas, mediante a sobretaxa de 15000 réis por vagão alem da taxa do transporte.

Aquella sobretaxa deve ser paga á partida das remessas.

A Companhia não se responsabilisa pelo trasbordo para material descoberto que os vagões G possam sofrer em linhas estranhas.



XXI

A mulher hollandeza. — Usos e costumes originaes. — Bons concertos. — Casas sobre estacaria. — Tremvias. — Excursões a Harlem e ilha de Marken. — Partida para a Maya.

Um dos principaes componentes do caracter pittoresco da Hollanda é o trajo das mulheres.

Bem disse um sabio observador (e galante) que « sem a mulher o mundo adormeceria de enfado ».

São com efeito as mulheres hollandezas que, mantendo a tradição dos seus fatos variados em forma e em adornos, dão ás cidades um cunho especial e enramalhetam as multidões de um caracteristico inconfundivel.

Sobretudo as toucas e os enfeites com que guarnecem as cabeças são de uma originalidade unica. Ha toucados de todas as formas, e sob elles, placas de metal que deixam boquiaberto o estrangeiro que as vê pela primeira vez.

Algumas destas placas veem até a testa onde se abrem como portas de oratorio; outras fazem espiraes aos lados, proximo dos cantos dos olhos, como enormes sacarrolhas dourados, constituindo um perigo para as pobres criaturas, porque se um dia caem de lado, ficam cegas com certeza; outras veem cobrir a testa protegendo-a a toda a largura, como se aquellas damas fossem muito propensas a dar cabeçada.

Imagine-se como é curioso um dia de ajuntamento, de festa extraordinaria, em que entre a multidão, avulta a mulher do povo com tão variados toucados.

Nesses dias de affluencia extraordinaria nas ruas, como estas são estreitas, observa-se tambem um costume original: As lojas protegem as paredes, portas e janellas por grossos barrotes de madeira ou por barras de ferro para que a multidão não lhes quebre os vidros ou lhes damnifique as pinturas.

E é então curioso ver, por exemplo, um restaurante ou cervejaria, em que os frequentadores parecem estar em prisões.

Outra especialidade dos costumes é que, não sendo permitido pedir esmola nas ruas, centenas de rapazes trazem ao colo pequenas cobaias, ratos brancos e outros animaes que mostram aos transeuntes como requerimento para qualquer obulo.

Realejos, de grande orchestra com variados instrumentos, moem musicas diversas entre as quaes, durante a nossa estada á porta dum restaurante, fomos deliciados com a... a *Alma de Dios*.

Que no que se refere a musica, Amsterdam tem-a a toda a hora.

Nos luxuosos cafés da praça Rembrandt, de que damos aqui a gravura, ha concertos todas as noites, e num delles, o *Gonden Hoofd*, duplo concerto por artistas italiânos e tyrolese, cantando e tocando alternadamente.

E' bom dizer que não ha ali a gritaria que se nota no nosso café Martinho, onde toda a gente falla alto e prova que no nosso paiz a musica é coisa que se não aprecia. A Hollanda é muito mais paiz de artistas do que nós.

Estes cafés são mais que luxuosos; são installados em edificios proprios de aprimorado gosto, como o que se vê na nossa gravura.

Que bons edificios não faltam na capital, como o enorme e valiosissimo museo, um dos primeiros da Europa, onde a obra e a escola de Rembrandt se encontram representadas pelas mais prodigiosas telas do grande pintor.

Citemos ainda a bolsa, a estação do caminho de ferro, o correio, de que já falámos, e muitos que nos esquecem entre tantos.

Mais admira a sumptuosidade dessas edificações quem souber que elles são construidas sobre estacaria em terrenos alagadiços, sendo preciso profundar estacas a mais de 10 metros (como verificámos numa construcção), e multiplicá-las tanto que se juntam por milhares para se lancarem os caboucos de qualquer edificio.

O paço real, por exemplo, foi fundado sobre 13.659 estacas, algumas das quaes se profundaram a mais de 12 metros.

Por este motivo, nas construções economicas, como se poupa a estacaria, succede que toda a fabrica dá de si e, assim, muitas casas ha que perderam a sua primitiva verticabilidade e se encontram pendentes sobre a rua, reclinadas para traz ou encostando-se para um ou outro lado.

Um bom serviço de carros electricos percorre toda a cidade e arredores. Os preços não são, já se vê, exagerados como entre nós. A viagem simples entre quaesquer pontos, custa 7,5 centimos, equivalentes aos nossos 30 réis; mas quasi sempre se toma ida e volta que custa 10 centimos ou 40 réis, e a volta é valida, não só do ponto para



Amsterdam — Praça Rembrandt

onde fomos como de outra qualquer linha que venha em sentido contrario á direcção que tomamos á ida. E' não só barato mas muito commodo e liberal, o que não nos deixa esperança de que a nossa paternal companhia adopte esse systema.

Alem dos carros propriamente do serviço urbano, ha os que vão para longos percursos pela combinação dos quaes, com os caminhos de ferro e os vapores, se pode realizar um passeio variado, como o que vamos indicar:

Toma-se o carro electrico que vae a Harlem o qual leva o mesmo tempo que o comboio e vae quasi sempre ao lado da linha delle; ahí visita-se a cidade, que é interessante; e de novo, em carro electrico, segue-se o Zandvoort, praia de banhos interessante, posto que modesta, (porque a principal estação balnear de todo o paiz é Scheveningue, de que depois falaremos) e vista ella, tomamos o comboio que pára em Ijmuiden onde vamos utilizar o vapor do canal pelo qual regressamos á cidade, ao cair da noite.

Outro passeio que todos os estrangeiros dão é o chamado da ilha de Marken.

Para elle se tomam bilhetes, mesino nos hoteis, que custam 3 florins ou uns 1\$200 réis por pessoa, partindo-se de manhã, pelas 9 emeia, e, pelo canal do norte, vamos parar em Broek, uma cidade liliputiana, com ruas ajardinadas, de um metro de largura e mulheres em trajes pittorescos, que nos dão a ideia de uma destas cidadesinhos de cartão que se vendem nos bazares.

Almoça-se a bordo, rasoavelmente... mal.

Visita-se a seguir Monikendam, cidade sem interesse, e a seguir aportamos a Volendam, aldeia de pescadores muito original, já pelas pontes de madeira que formam o

porto, já pelos fatos dos habitantes, como grandes saccos que lhes occultam as formas, e os enormes soccos de madeira que calçam nos pés.

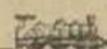
Dahi o vapor vae a Marken, ilha tambem só de pescadores; quasi que nem ilha é, mas pedaços de terra por entre os quaes a aguaz circula em todos os sentidos, deixando só que sobre elles se construam pequenas barracas. Arvores, duas apenas.

E aqui está outro dia bem passado.

Da capital commercial da Hollanda passemos á capital official que, como sucede nos Estados Unidos, entre Nova York e Washington, é muito mais modesta.

Para variar o sistema de viação e ter tempo de ver Linden, vamos até este ponto em comboio e ahí, vista a cidade que é bonita mas pouco interessante, tomamos o tremvia a vapor, cujo trajecto é mais apreciavel por ir sempre por estradas arborizadas, indo parar na mesma estação onde funciona o caminho de ferro e o tremvia electrico de que depois nos utilizaremos á sahida.

Por hoje ficamos na Haya Sgravenhage ou Haag como se chama em hollandez.



A assembléa dos obrigacionistas da Companhia Portugueza

Realizou-se no dia 20, em Paris, esta reunião á qual presidiu mr. Kergall, presidente do *Comité* de Paris e vice-presidente do Conselho da Companhia.

Foi feita a leitura do relatorio do qual extractamos os pontos mais importantes:

«A caracteristica principal do exercicio de 1910, de que nós vimos dar conta, foi um novo progresso do trafego.

O excesso bruto de 1909 (sobre 1908), foi de 1 milhão e cem mil francos; o de 1910 foi exactamente o dobro, 2.200.000 francos. E, pois, o excesso mais importante que temos a registar, desde 1894.»

Depois de notar que os productos do trafego, no ultimo anno, foram o dobro do que eram quando a actual administração entrou em funcções, o relatorio continua:

Este excesso liquido, dobro do de 1909, não resalta no entanto na nossa escripturação senão por um numero sensivelmente igual ao do ultimo exercicio,—mas isto unicamente em razão da transferencia de uma verba de uns 500.000 frs., importancia de trabalhos de melhoramentos que anteriormente figuravam á conta de Estabelecimento e cujo legitimo logar era, antes, na da Exploração propriamente dita. É obvio que este augmento de despezas de exploração—que teve a sua compensação numa redução correspondente da conta Trabalhos complementares—nada tira á realidade da progressão do nosso trafego de um a outro anno.

O excesso do trafego fornecia-nos, assim, os dois terços do complemento de 1.500.000 francos aproximadamente, necessário para perfazer o encargo completo das nossas obrigações. Uma nova melhoria do cambio veio ajuntar-lhe 800.000 francos aproximadamente, deixando ainda sobre esse encargo, um excedente aproximado de 300.000 francos que uma redução de despezas supplementares veio finalmente elevar a 700.000 francos.

O vosso Conselho e o *Comité* de Paris opinaram que nas circumstancias actuaes seria de imprudente e má administração destinar este saldo á distribuição de um dividendo, e propuseram passal-o ao exercicio corrente. Indo mesmo mais longe, o vosso *Comité* mostrou querer que esse saldo fosse, desde o presente, afecto ao reembolso do deficit em capital que figura no balanço da Caixa de Reformas e constituísse tambem uma provisão para o pagamento dos impostos inherentes ao exercicio de 1910.

A assembléa dos accionistas decidiu em contrario e votou a distribuição de um dividendo de 2 %, não deixando para passar ao exercicio corrente mais que um insignificante saldo de alguns milhares de francos.

O vosso *Comité* protestou imediatamente e renova agora perante vós o seu protesto contra o que considera um acto de imprevidencia.

Seguramente, se a nossa Companhia estivesse perante um curso normal de situação, uma melhoria assente — pelos dois terços — sobre a base positiva da progressão do trafego, é daquellas que permitem encarar o futuro, com confiança.

Mas o exercicio corrente e os exercícios vindouros terão a contar com as consequencias indirectas, senão directas, dos acontecimentos politicos.

Em virtude duma greve geral fomos levados a activar o prosseguimento das melhorias do vencimento que, em cada anno, temos feito, como sabeis, na situação dos nossos collaboradores de todas as classes. Por este motivo, o exercicio de 1911 vae encontrar-se onerado de encargos desproporcionados, com o desenvolvimento normal das nossas receitas.

Isto é, apesar de se poder anunciar uma colheita nas melhores condições e mesmo que o cambio se mantenha ao nível do exercicio precedente, não estamos certos de poder manter o serviço integral das nossas obrigações de 2.º grau.

Nestas condições vós concluiréis que a transferencia para 1911 do saldo de 1910 era imperiosamente determinada pela mais elementar prudencia e, decerto, vos associareis á attitude que foi nosso dever tomarmos.»

Em seguida o sr. Fausto de Figueiredo fez varias considerações no sentido de demonstrar que os accionistas tiveram razão em votar um dividendo em lugar de reembolsar o deficit ou de constituir a provisão que os representantes dos obrigacionistas julgaram necessaria.

Depois de varia discussão, a assembléa reclamou que a materia se desse por discutida, passando-se depois ás eleições sendo, por unanimidade dos obrigacionistas portuguezes, alemães e franceses, reeleitos administradores os srs. Alexis Rostand, Paul Desvaux e Victorino Vaz e para o logar do malogrado Mr. Bayart, o candidato que o Comité de Paris lhes apresentara, o sr. Alain Kergall, filho do digno presidente do *Comité* e seu natural auxiliar.

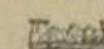


O vagão dos Cresus

A Companhia do P. L. M. vae enviar para a exposição de Turim, uma sumptuosa carruagem, destinada para o serviço dos Chefes do Estado, Ministros estrangeiros e dos millionarios que se encontram com coragem para pagar o seu aluguer.

Esta carruagem compõe-se de um salão, dois quartos de cama separados por dois quartos de vestir, dois compartimentos de *sleeping* e um quarto para criado.

Os moveis e as guarnições são em madeira de bôrdo e sycomoro, de tons claros em harmonia com os estofos, reposteiros e alcatifas. Lampadas de vidro fôsco espalham por toda a parte uma luz clara e discreta. As paredes e tectos são pintados a oleo, com ligeiros motivos em que a arte decorativa multiplica delicadissimas fantasias.



O canal de Panamá

Trabalha-se com pasmosa actividade para que esta grandiosa obra possa ser, de aqui a dois annos, aberta ao serviço, embora com caracter provisorio.

Nas obras está empregado um grande exercito de 40.000 operarios só em rachar montanhas e desmonte de terras, em que se consome um milhão de libras de dynamite, por mez.

Trabalham, sem parar, 100 escavadoras, cada uma das quaes faz o trabalho de 100 homens; 18 dragas; 16 martello-pilões a vapor tudo movido por 279 locomoveis; 68 locomotivas movimentam 1.500 vagões que removem por mez 2.300.000^{m³} de terras.

Os terrenos teem sido regados com petroleo de que ha abundantes minas na propria região, o que tem acabado com os mosquitos que transmittiam febres ao pessoal.

Em junho de 1913 conta-se abrir o canal aos navios de pequena tonelagem; em janeiro do anno seguinte espera-se que já por elle possam passar os vapores mercantes de grande tonelagem.

Aos grandes transatlanticos só o canal será aberto depois da inauguração official que se projecta fazer em ja-neiro de 1915, com sumptuosas festas, sendo os primeiros barcos a passar os de uma grande esquadra americana.

O custo total do canal não excede o orçado: 375 milhares de dollars, ou seja, 375 mil contos de réis.

O grande canal começa por um percurso de 12 horas entre a bahia Lemon e Colombo; depois ha 11 kilometros até Galun, atravessando-se 3 grandes eclusas; segue-se o lago artificial em que os vapores poderão atingir até 25 milhas de velocidade; depois o corte de Culebra, de 14,5 kilometros com 2 eclusas.

Parece que o preço de passagem será fixado em um dollar por tonelada, isto é, inferior à tarifa do canal de Suez.

A extensão do isthmo é de 375 kilometros que não levarão mais de 20 horas a passar e encurtarão o tempo de viagem para o Pacifico, de 6 a 10 dias.

OS CAMINHOS DE FERRO PRUSSIANOS

A *Zeit. des Ver. deutsche. Eisenbahnverw* publica uma estatística dos caminhos de ferro prussianos em 1909, comparando os resultados obtidos durante esse exercício, com os obtidos durante 1899.

A extensão das linhas de via normal em exploração em 1909, era de 58.444 kilometros, tendo tido sobre 1889 um aumento de 19,2 %.

Daquelle total, 54.947 kilometros pertencem ao Estado. Circularam nas linhas prussianas durante o anno 26.612 locomotivas, 55.923 vagões para passageiros, e 559.399 vagões para mercadorias, tendo este material transportado mais 51,7 % de tonelagem global, do que em 1899.

A receita de transporte de passageiros foi de 846.490.000 marcos, accusando o aumento de 54,9 % sobre 1899; a de mercadorias foi de 1.825.290.000 marcos, accusando um aumento de 45,1 % sobre 1899.

As receitas da exploração elevaram-se ao total de 2.840.500.000 marcos; as despesas subiram a marcos 1.971.140.000, e a receita líquida a 869.360.000, representando 5,24 % do capital empregado. Em 1899, os lucros foram 6,68 % do capital.

O numero de empregados e operarios, em 1909, era de 691.087, isto é, mais 169.327 pessoas do que em 1899, tendo os salarios aumentado 73,2 %.



Caminhos de Ferro Portuguezes. — Na estação Coimbra B foi installado um posto de signalização e encravamentos, sistema Saxby, para a segurança dos comboios.

Porto. — Foi submetido à aprovação do Governo o projeto de ampliação das linhas de Alcantara-Mar a Cascaes.

Porto. — Abre este mez á exploração o troço da segunda via comprehendido entre Pombal e Alfarellos.

Lourenço Marques. — Devem ser entregues ainda este mez os vinte vagões encommendados, para esta linha, á Companhia Industrial Portugueza.

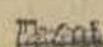
Benguela. — Nos principios do mez proximo vae ser aberta á exploração a secção desta linha comprehendida entre o kilometro 320 e o kilometro 360.

Mossamedes a Huilla. — Vão começar os trabalhos de construcção da linha de Mossamedes a Lubango e dahi a Huilla.

Os cento e cincoanta kilometros de linha Decauville da Chibia, vão ser transformados, de forma a ficar uma linha de via larga.

BRINDE AOS NOSSOS LEITORES

Havendo ainda alguns exemplares do primoroso album das companhias de Orléans e Midi que, segundo dissemos no numero de 16 de maio proximo passado, estão aqui à disposição dos nossos assignantes e leitores, prevenimos de novo que podem ser retirados nesta redacção ou pedidos por escripto por quem deseje obtelos.



COMMERCIO PORTUGUEZ

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

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	2.088.755	1.784.047
Materias primas para as artes e industrias	20.789.693	17.742.407
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	5.529.168	4.431.081
Substancias alimenticias.....	11.825.454	13.978.922
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	4.254.948	3.012.693
Manufacturas diversas.....	4.046.830	3.433.027
Taras	103.572	84.679
Total.....	48.638.420	44.466.856

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	2.382.313	3.033.752
Materias primas para as artes e industrias	5.078.688	4.560.481
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	2.077.334	1.279.044
Substancias alimenticias.....	11.738.145	9.627.634
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	89.628	107.642
Manufacturas diversas.....	1.627.509	1.374.025
Total.....	22.993.637	19.982.578



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa. — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar hoje, 1 de julho de 1911, conforme o disposto no titulo 4º dos Estatutos, coube a sorte aos n.º 1355, 1553, 5849, 6666, 6784, 8055, 9331, de réis 450.000 e 9471, 17281, 18399, 20291, 22504, 26036, 28461, 28389, 29824, 30981, 31696, 32698, 33278, 33609, 34648, 38086, 39267, 40847, 41302, 42400, 42957, 46281, 46314, 46634, 47172, 48058, 49445, 52208, 52821, 53966, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1911:

No Porto, na séde da Companhia à rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs Westendorp & Cº.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Valle do Vouga. — O Crédit Mobilier Français procedeu à emissão de 35.000 obrigações privilegiadas de 4% ouro da Companhia francesa para a construção de Caminhos de Ferro no Estrangeiro (Valle do Vouga).

Estas obrigações, de 500 frs 4% ouro, são emitidas a 405 frs começando a dar juros a partir do primeiro de junho. Dão um juro de 20 frs. livres de qualquer imposto, e são pagos a 1 de junho e a 1 de Dezembro de cada ano. São reembolsadas ao par no prazo de 70 anos, por sorteios ou por compra na Bolsa a partir de 1918.

Até a sua completa amortização estas obrigações são privilegiadas.

Além destes privilégios de primeira ordem, gozam ainda dum garantia kilometrica estabelecida pelo Governo Portuguez.

Os trabalhos da conclusão da rede, cuja extensão attingirá 176 kilometros, foram tomados de empreitada por um empreiteiro frances. Constituiu-se uma sociedade civil para representar os direitos das 35.000 obrigações privilegiadas. As subscrições são desde já recebidas com um depósito de 100 frs por obrigação, e os títulos definitivos serão remetidos apóz a liberação, em 25 de junho.

A Assembléa Geral no dia 27 de Maio, modificou o seu Conselho de Administração, elegendo-se para presidente o Sr. François Mercier.

Banco Nacional Ultramarino. — Sociedade anonyma responsabilidade limitada. — O dividendo do 1.º semestre de 1911 na razão de 3% ou 25790 réis por ação, livre do imposto de rendimento, paga-se em todos os dias pares, uteis, das 10 horas da manhã à 1 1/2 da tarde, com exceção dos sabbados em que será das 10 as 12, a começar no dia 4 de julho próximo. Só se efectua o pagamento do dividendo todos os dias, conjuntamente com o juro das obrigações, a partir do dia 12 do mesmo mês.

Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 14 obrigações de 4 1/2% coupon emitidas pela Câmara Municipal de Lourenço Marques foram extraídos os seguintes números:

503, 873, 1:387, 2:801, 2:811, 4:324, 5:964, 6:116, 6:910, 7:169, 7:572, 7:728, 8:022 e 8:120.

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações, de que a começar no dia 30 de junho de 1911, terá lugar na Tesouraria do Banco, em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã à 1 1/2 da tarde, com exceção dos sabbados em que será das 10 às 12, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos deste Banco, ao sorteio de 253 obrigações predias ultramarinas de 6%, emitidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 15 obrigações predias ultramarinas de 4 1/2 por cento emitidas em 1 de julho de 1889, foram extraídos os seguintes números, a saber:

De 6 por cento

6	1:085	2:011	2:852	4:153	5:260	6:420	7:284	8:351
131	1:126	2:038	2:946	4:160	5:284	6:441	7:304	8:363
135	1:162	2:044	3:069	4:164	5:297	6:473	7:336	8:386
140	1:178	2:073	3:098	4:181	5:336	6:484	7:362	8:436
277	1:210	2:075	3:190	4:196	5:375	6:493	7:391	8:461
301	1:219	2:086	3:204	4:294	5:380	6:497	7:393	8:568
343	1:231	2:087	3:303	4:309	5:466	6:520	7:399	8:604
390	1:243	2:111	3:322	4:316	5:478	6:524	7:454	8:626
479	1:257	2:112	3:339	4:352	5:508	6:542	7:600	8:640
499	1:304	2:419	3:345	4:381	5:519	6:578	7:605	8:644
522	1:335	2:239	3:348	4:413	5:521	6:584	7:626	8:723
532	1:354	2:249	3:423	4:473	5:523	6:643	7:629	8:738
568	1:389	2:311	3:458	4:570	5:547	6:699	7:686	8:758
584	1:400	2:335	3:499	4:618	5:566	6:704	7:715	8:770
591	1:446	2:350	3:500	4:640	5:655	6:759	7:750	8:795
618	1:481	2:436	3:507	4:642	5:706	6:804	7:790	8:844
668	1:504	2:450	3:529	4:674	5:769	6:860	7:877	8:883
684	1:512	2:470	3:561	4:803	5:794	6:865	7:888	9:030
687	1:545	2:481	3:574	1:810	5:806	6:896	7:902	9:065
689	1:569	2:522	3:630	4:855	5:886	6:903	7:913	9:067
817	1:571	2:567	3:660	4:878	5:898	6:945	7:960	9:095
852	1:590	2:573	3:677	4:881	5:948	7:005	8:017	—
858	1:662	2:617	3:836	4:953	6:006	7:023	8:034	—
866	1:673	2:621	4:896	4:995	6:089	7:032	8:078	—
879	1:709	2:657	3:948	5:007	6:192	7:060	8:113	—
899	1:712	2:696	3:959	5:063	6:236	7:081	8:140	—
942	1:761	2:713	3:987	5:126	6:255	7:089	8:177	—
955	1:789	2:783	4:102	5:162	6:286	7:275	8:225	—
1:039	1:867	2:832	4:105	5:191	6:301	7:282	8:236	—

De 4 1/2 por cento

764	1:194	3:612	4:233	5:503	8:606	9:804	10:348	—
1:040	2:119	4:041	4:293	8:241	8:921	10:320	—	—

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1911 terá lugar na tesouraria do Banco em todos os dias impares uteis, das 10 horas da manhã à

1 e meia da tarde, com exceção dos sabbados em que será das 10 às 12, na sua Succursa do Porto, e no Banco Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam ipso facto de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1911. Egualmente serão pagos os juros e a amortização em Londres—Comptoir National d'Escompte—com a apresentação dos respectivos títulos.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22 dos estatutos deste Banco, ao sorteio de 480 obrigações predias ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extraídos os seguintes números, a saber:

581 a	590	40:251	a 40:260	14:691	a 14:700	21:391	a 21:400
1:441	» 1:420	10:611	» 10:620	14:981	» 14:990	21:631	» 21:640
1:871	» 1:880	10:711	» 10:720	15:371	» 15:380	22:021	» 22:030
1:971	» 1:980	11:291	» 11:300	13:541	» 13:550	22:581	» 22:590
1:981	» 1:990	11:311	» 11:320	15:631	» 15:640	22:681	» 22:690
2:641	» 2:650	11:581	» 11:590	16:941	» 16:950	24:241	» 24:250
5:591	» 5:600	11:641	» 11:650	17:581	» 17:590	24:791	» 24:800
6:201	» 6:210	12:991	» 13:000	18:251	» 18:260	24:951	» 24:960
7:401	» 7:410	14:241	» 14:250	18:441	» 18:450	25:781	» 25:790
8:181	» 8:190	14:331	» 14:340	18:701	» 18:710	27:461	» 27:470
9:471	» 9:480	14:451	» 14:460	19:601	» 19:610	27:341	» 27:320
9:731	» 9:740	14:601	» 14:610	20:351	» 20:360	27:381	» 27:390

São portanto prevenidos os srs. portadores destas obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1911 terá lugar na tesouraria do Banco em todos os dias impares uteis, das 10 horas da manhã à 1 e meia da tarde, com exceção dos sabbados em que será das 10 às 12, o pagamento do juro das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam ipso facto de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1911.

Lisboa, 21 de junho de 1911.

O vice-governador (a) Manuel Carlos de Freitas Alzina.

Compañia de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alacante. — Temos presente o relatório apresentado pelo Conselho de Administração aos acionistas desta Companhia, em maio último, relativo ao exercício findo.

Por elle se vê que os resultados do exercício foram altamente lisonjeiros, tendo sido a receita líquida 67.209:861 pesetas. O dividendo a distribuir foi de vinte pesetas por ação, livre de imposto.

Em aquisição de material circulante despendeu 1.797:888 pesetas.

A receita bruta foi de 116.963:689 pesetas e as despesas foram 49.753:829 pesetas.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de junho de 1911.

Está funcionando ha 11 dias a assembléa constituinte e não se pôde dizer que esta camara nova, com gente nova e novas ideias de cerebros novos tambem, se afaste por completo dos velhos processos, tão justamente condenados, tão verberados, com razão, não só nos comícios como na apreciação particular daquelles que menos entram na política.

O andamento dos trabalhos corre na mesma morosidade dos antigos parlamentos, gastando-se sessões e sessões em eleger comissões o que, por causa da moralidade, leva agora ainda mais tempo.

Apenas uns certos projectos são apresentados, e vão-se aprovando de afogadilho, sempre por causa da moralidade, já se vê, e a despeito do desagrado de meia duzia de cabeças de bom senso, entre as quais se contam as de alguns ou de todos os ministros.

Entre elles, o que mais impressionou—e desagradavelmente—é a opinião pública, foi o do subsidio aos deputados, vendendo-se que, a pretexto de moralidade (!) se pretende cortar no orçamento uma fatia de perto de 100 contos de réis para os proprios que a cortam.

a situação daquella companhia fica regularizada em boas condições.

A companhia de Carruagens Lisbonense, resolveu aceitar a proposta que lhe foi feita para transformação do seu sistema de tracção, adoptando o automovel, passando quasi todos os carros a fazer o serviço de praça, com taxímetros que, pelo que se vê, é o que mais rende, vista a *elevadíssima tarifa* que é adoptada.

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

A libra vendia-se hoje a 45900 e comprava-se a 45800.
O Rio-Londres está a 16 3/16, ou seja a libra a 145826.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Em 30 de Junho		Em 15 de Junho	
		Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador
Londres cheque	49 5/16	49 3/16	49 1/8	49	49
" 90 d/v	49 3/8	—	49 9/16	—	—
Paris cheque	576	579	578	581	581
Berlim	238	239	239	240	240
Amsterdam cheque	402	404	404	406	406
Madrid cheque	885	895	890	900	900

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO												
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39	—	—	39	—	39,20	39,40	38,45	39,40	38,50	38,45	38,45	—
Dívida Interna 3% coupon	39	37,95	—	38,10	38,10	38,40	38,55	38,50	38,50	38,50	38,50	38,35	—
" 4 1/2% 1888, c/premios	20.700	—	—	20.700	—	20.700	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	53.500	—	—	53.500	53.600	54.000	54.000	54.000	—	53.900	—	—
" 4 1/2% 1890	53.700	—	—	—	—	49.400	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	8.850	3.900	—	8.900	8.900	—	—	—	8.900	8.900	8.900	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	81.500	—	81.500	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	79.500	—	—	—	79.500	—	—	—	—	79.500	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	66.790	66.500	—	66.700	66.600	66.700	66.600	66.600	66.600	66.600	66.500	66.500	—
" 3% 2.ª série	64.000	—	—	64.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª série	66.900	66.900	—	67.000	—	67.300	67.400	67.300	67.000	67.000	66.900	—	66.800
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	161.000	—	—	161.000	161.000	—	161.000	161.500	161.500	—	—	—	—
Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	95.200	95.500	—	95.700	95.600	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	98.500	—	98.500	—	98.500	—	98.500	98.500	—	98.500	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70.200	70.400	70.000	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	5.150	—	5.050	—	5.150	—	5.150	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	62.000	—	63.000	—	63.300	63.300	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	87.500	58.500	—	p58.500	—	58.500	58.500	p58.000	58.500	a58.000	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	54.950	55.000	—	55.000	55.200	55.400	55.500	—	—	—	—	—	54.600
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	17.250	17.300	17.350	17.250	—	17.300	17.300	—	17.050
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	69.000	69.000	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	62.000	62.000	62.000	62.000	62.000	60.500
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	84.100	—	84.700	—	84.700	—	84.700	—
prediaes 6%	—	—	—	—	77.000	78.000	73.000	—	78.700	79.000	80.000	78.500	—
5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série	68,70	68,15	68,80	68,62	68,75	68,80	69,42	69,10	69	68,90	69	68,85	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	42	42	—	40,25	—	40,25	—	—	40	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	433	—	433	431,50	431	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	260	260	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	337	336	337	336	337	388	339	339	342	341	338	337	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	285	286	286	286	286	287	287	286	288	286	286	285	—
Companhia da Beira Alta	305	—	—	306	307	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	166,25	166,50	169	168,75	—	166,75	168,50	166,75	166,25	168	167	166,25	—
Londres: 3% português	68	67,75	67,75	68	67,75	67,75	—	—	68	68	67,75	68	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	88,43	—	88	88,43	—	87,75	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA			
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
Portuguesas			Réis		Réis		Réis	Réis	Réis
Companhia Caminhos de ferro	17 Junho	4.073	2.613.332.000	1.073	2.627.487.000	- 14.155.000	2.435.537	2.448.729	- 13.192
Vendas Novas	17								



Espanha

Está concluída a linha de Colmenar Viejo, esperando-se apenas a sancção oficial para ser aberta ao público.

Acha-se já bastante adeantado o tunel que na linha de S. Sebastião a Hendaya, põe em comunicação a bacia do Uvomea com o Herrera. Este tunel mede dois quilómetros.

Foi presente ao Governo, e já favoravelmente informado pela Direcção das Obras Públicas, o projecto da linha ferrea estratégica de S. Fernando a Malaga, com dois ramaes, sendo um para Algeciras e outro para Carracas.

Está sendo estudado por uma comissão para esse fim nomeada pelo Governo, o traçado definitivo da linha secundaria de Balaguer a Puigcerda, que vae ser posto em arrematação.

Foram sujeitos à aprovação das estações competentes os projectos das linhas estratégicas de Burgos a Santander e de Calatayud a Soria e Burgos.

França

Abre em breve à exploração o prolongamento da linha de Perpignan a Ville Franche-Vernet les Bains, compreendida entre este ponto e Bourg Madame, na fronteira espanhola.

Já em tempos descrevemos este troço, pequeno de extensão, mas importante pelos pontos que serve, e cuja abertura à exploração a queda de uma ponte impediu até hoje.

Quando a linha de Barcelona a San Juan de las Abadesas ligar, por meio de Ripoll, com a fronteira por Puigcerdá, e dahi com a linha francesa e com Aix-les-Thermes, com elles irá ligar a linha agora aberta.

Foi aberta à exploração a secção da linha de Saint Jean d'Angely a Saintes e a Saujon, compreendida entre Saint Jean e Saintes, na extensão de 25:500 metros. A linha é de via dupla.

Italia

Foram sollicitadas concessões para o estabelecimento de metropolitano subterrâneo em Genova e em Nápoles.

China

Teem progredido extraordinariamente os trabalhos na linha de Ichang a Washien, o que não é para admirar, attendendo a que nelles se empregam actualmente trinta mil homens.

Os comboios de materiaes avançam já até dez quilómetros de Ichang, estando os aterros feitos até vinte quilómetros deste ponto.

Está já aberto um tunel com trezentos metros de comprimento, tendo começado, logo que aquelle ficou terminado, os trabalhos para a abertura dum outro que medirá mil e oitocentos metros.

Mexico

O Governo mexicano homologou um regulamento referente à criação de bilhetes kilometricos para caixeiros viajantes.



Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas, de 10 de maio de 1910.

(Conclusão)

Os inventários dos Armazéns, tendo demonstrado a conveniencia de algumas amortizações, fizemos inscrever, a debito da conta de Ganhos e Perdas, uma quantia de Réis 4:000\$000.

Das receitas sobre as despesas de Administração, Exploração e Gastos Geraes, na importancia de Réis 215.581\$308, ha a retirar ainda a percentagem de 5% sobre Réis 15.581\$308, que pelo art.º 21 dos Estatutos, reverte a favor da Administração, na importancia de Réis 779\$065.

Antes de encerrar o Relatorio, devemos ainda esclarecer-vos sobre algumas ocorrências que se deram já no corrente anno e que tiveram uma excepcional importancia, pela gravidade que assumiram.

Trata-se, como deveis suppor, das greves.

O pessoal ferro-viário, tendo insistido junto de todas as Administrações, no fim do anno de 1909, por melhoria de vencimentos e mais amplas regalias, formulou idênticas reclamações perante esta Administração; mas os violentos exageros e os pezadissimos

encargos que tales reclamações representavam, não podendo ser suportados pela nossa Companhia, sob a ameaça da sua mais completa ruina, levaram-nos a estudar detidamente o assumpto. Nesta conformidade, foi resolvido, depois dum rigoroso exame, em sessão de 20 de Dezembro de 1910, conceder-se as maiores vantagens possíveis ao pessoal, dentro dos recursos limitados da Companhia; elevando-se, assim, os antigos vencimentos a uma média superior a 15%, além de outras concessões que sobrecregaram, na totalidade, as despesas a prevêr com o pessoal inscrito no nosso quadro no corrente anno, em cerca de 20%.

Os nossos agentes, influenciados uns, dominados outros, por um pequeno numero que se pôz à testa do movimento, quando foi declarada a greve da Companhia Portugueza, em 11 de Janeiro de 1911, deram também a sua adesão; no entanto, é grato registar-se que o maior numero (para não dizer a quasi totalidade), reconhecendo a boa vontade da Administração, a situação pouco desafogada da Companhia, as vicissitudes por que ella tem passado, etc., mostrou-se sempre hostil à greve; sobressalindo o pessoal das Oficinas e da Tracção, que, pela sua cohesão e firmeza, mereceu os nossos especiais louvores e agradecimentos.

Uma segunda greve foi ainda planeada, mas imediatamente abortada, em presença da manifesta hostilidade de quasi todo o pessoal.

Os prejuízos causados pelos quatro dias de greve foram avaliados em Réis 5:300\$000 (ou seja o decrescimento accusado pelas receitas, em comparação com igual periodo do anno antecedente); mas felizmente essa diferença já está hoje largamente contrabalançada com o aumento das receitas.

Como consequencia da greve, atribuímos a saída do nosso antigo Director da Exploração, o engenheiro Ex.º Sr. António dos Santos Viegas, funcionário distinguido, na mais ampla acepção da palavra e que dotado dum zelo e duma correção inexceptionáveis deixou assignalada duma maneira brilhantissima e inteligente, a sua passagem por esta Companhia.

Deploramos, por isso, duplamente, a sua saída.

Um outro funcionário, bastante dedicado e inteligente, também supomos, deixou o serviço da Companhia por igual motivo, o Sr. José Barbosa Pitta, Inspector do Serviço do Movimento.

Fechado nosso Relatorio, endereçamos os nossos agradecimentos ao Conselho Fiscal e aos Ex.ºs Srs. Engenheiro adjunto a esta Administração e Inspector Geral, pelo bom concurso que nos prestaram em todos os transes difíceis.

Ao antigo Director da Exploração, o engenheiro Ex.º Sr. António dos Santos Viegas, embora já tivessemos expressado a nossa admiração pelo seu extraordinário talento e pelas suas excepcionais qualidades de trabalho, apresentamos, ainda, mais uma vez, o testemunho da nossa mais elevada consideração, agradecendo fervorosamente os optimos e relevantes serviços prestados a esta Companhia.

Aos Chefes de Serviço e a todos os Agentes que mostraram ser zelosos e dedicados e com especialidade, os que não abandonaram a Companhia na occasião em que ella mais carecia de ser auxiliada, enviamos, também, calorosos agradecimentos.

Resoluções

Submetemos á vossa apreciação as seguintes conclusões:

1.º—que approveis, conforme a proposta do vosso Conselho Fiscal, as contas, balanço e relatorio da Administração, do exercicio de 1910 (31.º exercicio).

2.º—a liquidação do mesmo exercicio, fixando francos 4 ao coupon n.º 6 das obrigações de 2.º grau.

De conformidade com os artigos 22.º, 33.º e 34.º dos Estatutos, teréis a eleger dois Membros para o Conselho de Administração, em substituição dos Ex.ºs Srs. Conselheiro Francisco Cabral Metello e Jules Empis, que terminam o seu mandato, podendo, porém, ser reeleitos; e três Membros efectivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 29 de Abril de 1911.

O Conselho de Administração, em Lisboa:—Julio Marques de Vilhena, Presidente; Conde do Cartaxo, Dr Eduardo Burnay, Francisco Cabral Metello, A. J. Simões de Almeida e Luiz Ferreira da Silva Vianna. Em Paris:—Ed. Délange, C. Chandéze, André Walter e Jules Empis.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento das disposições dos Estatutos, examinámos os balancetes mensais da contabilidade geral da Companhia, verificámos a carteira de títulos, assim como as disponibilidades em Caixa, os saldos em poder dos Banqueiros; e, tendo assistido a todas as sessões do Conselho de Administração, podemos garantir a completa conformidade do seu Relatorio com as contas e balanço do exercicio de 1910.

A progressão nas receitas da exploração, que tão animadoramente se esboçou nos três últimos annos, continuou no exercicio findo, a salientar os seus bons efeitos, como consequencia imme-

diata das acertadas providencias administrativas, para o completo aproveitamento do transporte de passageiros e de mercadorias.

Proseguiram, durante o anno findo, os trabalhos de renovação da via, para o assentamento de novos carris de 40 kilos; tendo sido atacadas, com intensidade, as obras de conservação, não só da linha, mas também dos edifícios, em conformidade do programa de melhoramentos que foi préviamente elaborado, para não haver solução de continuidade na sua execução, que foi distribuída por um certo numero de annos, e regulada em harmonia com as previsões de recursos disponíveis, de modo a não afectar a sua despesa um determinado exercício.

A economia com que foram efectuados todos os trabalhos extraordinários e os de carácter ordinário, correspondeu o facto de não terem sido excedidas nenhuma das auctorizações de créditos; o que evidencia a notável competência com que foram elaborados os orçamentos; circunstância esta que pombos em relevo, para aqui lhe prestar a homenagem da nossa admiração.

Refere-se o Relatório à greve dos ferro-viários e ao modo como o Conselho de Administração procurou conciliar as reclamações do pessoal com a situação da Companhia e o movimento das suas linhas. O Conselho de Administração não se deixou ficar na expectativa dos acontecimentos; e, quando em princípio de Dezembro, as reclamações do Pessoal da Companhia foram apresentadas, logo—e com a maior dedicação—tratou de abreviar a conclusão dos trabalhos para a remodelação dos quadros e melhoria nos vencimentos, assim de, no orçamento das despesas de exploração do corrente anno, ser auctorizado o aumento dos encargos; e assim, premunido e com um plano de defesa serenamente elaborado, defrontou o período crítico da greve geral dos ferro-viários, em Janeiro deste anno, conjurando proficuamente os manejos de qualquer acto de rebeldia, ou de tentativa de suspensão da circulação dos comboios nas linhas da Companhia.

O Conselho Fiscal, associando-se à manifestação de sentimento do Conselho de Administração, em presença do pedido de exoneração insistente solicitado pelo Director da Exploração, o Sr. António dos Santos Viegas, lamenta este acontecimento que nos priva da valorosa cooperação de um tão distinto engenheiro, que tem o seu maior elogio nos relevantes serviços que prestou à Companhia, onde deixou bem vincado o mérito da sua ação dirigente e o alto valor da sua notável competência.

As contas do exercício depois de pago o coupon das obrigações do 1.º grau, fecham com um saldo de Réis 73.812.691, que confiramos e achámos exacto.

Nos precisos termos do Convenio e dos Estatutos, foram amortisadas 600 obrigações de 2.º grau, que importaram em Réis 10.090.000; ficando, portanto, disponíveis, Réis 63.722.691, que permitem a distribuição de francos 4, às obrigações de 2.º grau.

A situação financeira da Companhia apresenta-se com todas as condições de desafogo, tendo sido executados todos os melhoramentos, que desenvolvidamente especifica o Relatório do Conselho de Administração, sem haver necessidade de recorrer à Reserva Convencional, por tudo ter sido realizado com os recursos disponíveis.

O emprego temporário das disponibilidades mereceu mais solicitudes do Conselho de Administração, afim de obter rendimentos superiores aos juros que são abonados pelos depósitos nos Bancos e Banqueiros, sem perda de garantias e de característica de imediata disposição.

Congratulando-nos com os progressos realizados durante o anno, em todos os serviços da Companhia, acompanhamos o Conselho de Administração nos elogios que consigna aos funcionários superiores e ao Pessoal da Companhia; e como tivemos diuturno conhecimento dos extremos de dedicação e de zelo que o Administrador Delegado, sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, poze em actividade no exercício do seu cargo, impõe-se-nos o dever de louvar especialmente os seus serviços, como expressão sincera do nosso reconhecimento.

As rubricas do balanço e os valores que lhe correspondem, conferem com a contabilidade geral; e, nesta certeza, somos de parecer:

1.º— Que approveis o Relatório, balanço, contas e actos do Conselho de Administração, durante o exercício de 1910.

2.º— Que voteis a distribuição de 4 francos (impostos a deduzir) ao coupon n.º 6 das obrigações de 2.º grau, para liquidação do exercício de 1910.

3.º— Que louveis o Conselho d'Administração e Comité de Paris, pelos bons resultados da sua gerencia.

4.º Que procedeas às eleições de dois Membros do Conselho de Administração e de três Membros efectivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal, em cumprimento das disposições dos Estatutos.

Lisboa, 29 de Abril de 1911.

O Conselho Fiscal:— Conde de Mendia, Henry Burnay & C.º e José d'Almeida Vidal.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção de duas habitações para pessoal na estação de Montemor

No dia 18 do corrente mez, pelas 12 horas da manhã, na secretaria da 1.ª secção de Via e Obras no Barreiro, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada de construção de duas habitações para pessoal, na estação de Montemor.

O depósito provisório para ser admitido a licitar é de 16.550 rs.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do depósito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as 10 da manhã às 4 horas da tarde, na secretaria da 1.ª secção de Via e Obras no Barreiro.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de barro refractário

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 70 toneladas de barro refractário.

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

Fornecimento de esponjas de Veneza

No dia 10 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 40 kilogrammas de esponjas de Veneza.

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

Venda de sucata de papel, vidro e cordas

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 a venda de sucata de papel, vidro e cordas.

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

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até a 1 hora precisa do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

ANIMATOGRAFOS E VARIEDADES

SESSÕES TODAS AS NOITES

Chiado-Terrasse. — Rua António Maria Cardoso. O salão preferido pela sociedade elegante de Lisboa.

Olympia. — Rua dos Condes. Variedade de fitas sempre novas e as mais interessantes.

Paraizo de Lisboa. — Rua da Palma. Variedades as mais recentes; canto, baile, acrobátismo etc.—fitas de arte.

FREIOS DE VACUO

The Vacuum Brake Company Limited, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos seguintes privilégios de invenção:

Patente n.º 4934, para: «embolo para os cilindros de travamento dos freios de vacuo»; e

Patente n.º 4949, para: «cilindro de travamento para freios de vacuo».

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

AGENDA DO VIAGEM

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. Succursal na ilha de Chazarra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

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

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de excedíveis comodidades e aceito; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoioso serviço de alojamentos e cosinha. Conforto inexcivel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todt, em frente do theatro: sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuado Justo M. Estevez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	Lisboa-R.		Sacavem		Lisboa-R.	
				Coimbra	Figueira	Coimbra	C. Branca	Evora	C. Branca
7 12	7 55	9 23	10 7	6 42	8 24	9 55	7 40	9 58	10 48
8 7	8 50	10 29	11 13	2 20	4 52	7 20	9 15	7 5	7 40
10 55	11 38	11 51	12 34	4 19	6 17	11	12 36	7 50	8 35
1 13	1 56	2 33	3 16			11 35	12 45		
2 28	3 11	4 49	5 29						
3 35	4 18	5 43	6 30						
4 41	5 24	6 50	7 34						
6 47	7 29	7 57	8 41						
8 27	9 11	9 34	10 18						
9 51	10 35	11 7	11 49						
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.									
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.							
f 7 20	7 30	f 6 38	6 48						
f 4 35	4 43	f 9	9 8						
		f 5 10	5 20						
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.							
9 51	10 49	7 32	8 30						
11 10	12 8	12 52	1 50						
Mais os de Villa Franca.									
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.							
11 51	1 10	5 38	6 57						
a 4 35	5 28	8 2	9 20						
5 57	7 19	2 39	4 6						
12 33	1 56	7 59	9 22						
Mais os de Setil.									
Lisboa	Setil	Lisboa							
6 54	8 30	7 23	9 20						
4 35	5 58	3 27	5 15						
		10 5	11 26						
Mais os de Entroncamento.									
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.							
6 54	9 50	5 40	9 20						
		10 11	1 5						
		4	7 15						
		11	3 5						
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré							
5 30	6 34	6 7	7 4						
6 15	7 19	6 55	7 56						
8 10	9 6	7 40	8 35						
a 9 10	9 46	b 7 48	8 35						
9 45	10 41	a 8 56	9 32						
a 10 40	11 15	9 15	10 7						
10 45	11 49	a 9 56	10 32						
12 15	1 19	10 50	11 54						
a 1 40	2 16	a 11 26	12 2						
1 45	2 49	12 15	1 19						
a 3 10	3 46	1 50	5 54						
3 15	4 19	a 2 26	3 2						
a 4 40	5 16	3 15	4 19						
b 4 47	5 37	a 3 56	4 32						
b 5 20	6 10	b 4 28	5 14						
a 6 10	6 46	a 5 26	6 2						
6 15	7 19	6 15	7 19						
a 7 40	8 16	a 5 56	7 32						
7 45	8 49	b 7 5	7 51						
a 9 10	9 46	7 50	8 54						
9 15	10 19	a 8 26	9 2						
a 10 40	11 16	9 20	10 24						
10 45	11 49	a 9 56	10 32						
a 12 10	12 46	10 50	11 54						
b 12 25	1 15	a 11 26	12 2						
		a 12 55	1 31						
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.							
9 31	10 3	10 18	10 48						
11 19	11 51	12 14	12 43						
1 20	1 52	2 13	2 41						
3 3	3 35	4	4 29						
5 45	6 16	6 7	6 45						
7 20	8 1	9 1	9 30						
Mais os de Cintra, excepto os a.									
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.							
6 35	7 56	5 3	6 5						
a 7 40	8 22	6 43	7 45						
8	9 6	7 34	8 38						
a 9 25	10 7	a 8 35	9 5						
10 20	11 26	8 43	9 45						
a 11 45	12 20	a 10 25	10 55						
12 18	1 25	10 41	11 38						
a 1 33	2 35	a 12 35	1 13						
2 20	3 27	12 41	1 42						
a 3 28	4 10	a 1 27	1 57						
a 4 29	5 4	2 39	3 40						
4 49	5 56	a 3 35	4 13						
a 5 37	6 20	a 4 28	5 2						
a 6 10	6 45	a 1 34	5 37						
6 25	7 28	a 5 20	5 50						
a 7 53	8 37	a 6 45	7 23						