

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 565

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1906, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Julho de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

## ANNEXOS DESTE NUMERO

- Sul e Sueste. — 1.ª modificação á tarifa especial combinada P. n.º 4, de g. v.  
Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifas internacionaes n.ºs 312 e 313, de g. v.; Boletins de franquia.

## SUMMARIO

	Paginas
De Thomar á Nazareth, por J. Fernando de Souza.....	193
Habitacões economicas — Resposta a um feixe de perguntas — por Mello de Mattos.....	195
Rinda 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
Viagens e transportes.....	200
Notas de viagem. — XXI — A mulher hollandeza. — Usos e costumes originaes. — Bons concertos. — Casas sobre estacaria. — Tremvias. — Excursões a Harlem e ilha de Marken. — Partida para a Haya. (illustrado).....	201
Assemblêa dos obrigacionistas da Companhia Portugueza.....	202
O vagão dos Cresus.....	202
O canal de Panamá.....	202
Os caminhos de ferro prussianos.....	203
Linhas portuguezas — Caminhos de Ferro Portuguezes — 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 portugueza e estrangeiras.....	205
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	205
Linhas estrangeiras. — Espanha — França — Italia — China — Mexico.....	206
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração apresentado á assemblêa geral dos accionistas, de 10 de maio de 1910 (Conclusão).....	206
Arrematações.....	207
Agenda do Viajante.....	208
Horario dos combolos.....	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 Alcobaga 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 artistico e especialmente pelo maravilhoso convento de Christo em Thomar, teem-no feito pôr em relevo em eruditas publicações o seu alto valor historico e monumental.

A Sociedade de Propaganda encontrou nelle um collaborador 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 vêr 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 populosa região que lhe fica ao Norte, aproximava-se do valle do Zezere 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 Maças 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 trafego do valle do Zezere. 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 commissão 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.

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

Tendo sido escolhida Thomar para centro de irradiação das linhas a construir, occorria naturalmente a sua ligação com a linha do Norte, Villa Nova de Ourem, Batalha, Porto de Moz, Alcobaga 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, apesar 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 Commissão Superior de guerra erriçar os espinhos da sua estrategia. Viu logo não sei que perigos para a defeza do paiz, tanto mais que no plano da Commissão 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 Commissão contra essa linha, julgando-a nociva á defeza, 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 Commissão, 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 Commissão technica estudara sómente na carta.

A Direcção de estudos por essa occasião instituida voltou de preferencia as suas atenções 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 difficuldade, senão impossibilidade, da saida da estação do Entroncamento, devendo-se procurar outro ponto de cruzamento da linha do Norte.

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

Na sua proposta de lei de 1906 o sr. Conde de Paçõ-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 conjuncto o problema da viação accelerada sob o ponto de vista eclético, que ao nosso paiz convem, e seguindo o exemplo do sr. conde de Paçõ-Vieira, creava o fundo especial da zona central e providenciava 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 commissões parlamentares, visto que á 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 á 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
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 empresas 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 atractivos 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 agricolas 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 difficuldades.

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<sup>m</sup> deve baratear sufficientemente a construcção. Se necessario fôr, o emprego de troços mixtos de cremalheira com rampas até 6 ou 7 % permittirá a redução do custo a proporções satisfatorias, 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 *grosso-modo* o seu custo provavel. Oblida essa base de estudo, deve a linha ser classificada, e ordenada por lei especial a sua construcção por empresa concessionaria independente, ou pela Companhia dos caminhos de ferro portuguezes, mediante accordo 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 póde ser feita com garantia de juro em termos que não entorpeçam a iniciativa da empresa 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 póde remover promptamente. O mesmo se dá 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 á 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.

# 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' necessario 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 egualmente arrevesado, exceptuando as increpações, que não houve, foi exactamente o que succedeu 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 construcção 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 Commissão organisadora do Congresso. Principiou a eliminar coisas menos intimamente ligadas com a questão. Poz de parte toda a acção philantropica e de assistencia que poderia comportar o problema. Não quiz descrever com o horror que ellas inspiram as habitações das classes desprotegidas em Lisboa e no Porto. Julgou que aquelles miseros abrigos, se é que tal nome se lhes pode dar sequer, eram bem conhecidos do auditorio para quem escrevia. Não tomou a penna das indignações para verberar o egoismo ganancioso que a civilização 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, suppoz; 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 dahí 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 algebricos, 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 acceitas 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, lettras fóra do seu logar, espaços supprimidos, orthographia phantastica 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 outomno, 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.<sup>a</sup> 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 escreveu 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 typographico; mas, para compensar, veem duas, e de primeira ordem, logo na pagina seguinte.

Na decima oitava linha escreveu esta penna, Dueseldorf, assim como poderia escrever Düsseldorf; mas o revisor consultando talvez o Larousse das Escolas viu o *u* não tremado, 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 trema, ou se orthographa *ue*. Doutra modo soa como o *u* português.

O que vale é que persistiu no mesmo feitiço orthographico, na pagina 18.<sup>a</sup>, penultima linha e 19.<sup>a</sup>, 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 graphico, um *h* por exemplo, para significar que o termo representava uma ideia generica, talvez se comprehendesse, embora se não justificasse. Mas supprimir 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* typographico, 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 dinamarquezes 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 construcções operarias que se fizeram no Reino Unido.

Ora, na minha these, largamente alludo á attitudo 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.º* 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, occupam duas paginas entre as vinte que constituem a totalidade da these. Acresce ainda que mais adeante falo com alguma largueza de Bournville e da sua organização.

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.<sup>as</sup> 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 occorre perguntar se não estará esta conclusão contida na propria these.

Logo no principio, asseguro que a estatistica 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 afirmações de character 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 excellente 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 emquanto 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 «Comercio do Porto», as construcções das duas cooperativas lisboetas de construcção predial e prosigo nos termos seguintes:

«Pouco teem podido fazer por emquanto entre nós, conforme acaba de ver-se, as associações que se teem constituído 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 Poincard, 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 reconhecido fiquei aos elogios que fez ao meu trabalho o congressista sr. Luiz Candido, a ponto de levar o sr. Gamito a asseverar que não pretendia ser desprimoroso 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 codigo 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 codigo de processo civil, cujas praxes carecem de uma profunda remodelação, que o torne claro, positivo e não contradictorio, como actualmente succede.

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

Não tenho encargo de defender as corporações municipaes, mas quasi que acho justificadas as hesitações que ellas manifestam no uso das faculdades não mui bem definidas que lhes faculta o Codice 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 contraditado por um engenheiro, seguramente distincto, sobre cujo nome guarda reserva, que respeitarei, o jornal que o entrevistou.

Assenta-se nessa entrevista doutrina em parte oposta á 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 distincto 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 pozesse a concurso a linha do valle do Sado tal qual a apresenta com a ponte de Marateca, e accitasse 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 alvitada do Codigo Commercial, visto attender apenas a interesses financeiros de character mais ou menos pessoal.

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

As empresas concessionarias de caminhos de ferro são uteis auxiliares do Estado, que recorre á sua cooperação, quando não pode ou não lhe convem assegurar a construcção 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 difficil. Não é decerto a das linhas do Alto Minho, adjudicada depois de trez concursos com um só concorrente e successivamente transferida sem resultado, que offerece margem para avultados lucros, mormente com a estreita base de garantia de 5 % sobre 19:990\$000 réis por kilometro, sendo limitado a 600\$000 réis o desembolso do Estado.

Desde que uma empresa se constituiu e compromette quantias avultadas, demonstrando a seriedade do seu proposito, e topa com dificuldades extranhas á 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 indifferente 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 proposito 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 ás 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 contractos. Logo que taes empresas estão constituídas, e que demonstraram a seriedade do seu proposito pelos sacrificios de capital feitos, o Estado tem obrigação moral de evitar a sua ruina. Mais imperioso é esse dever, quando as dificuldades de obter capitales são notorias, como tem sempre succedido entre nós com a construcção de caminhos de ferro, e muito mais ao presente.

Nesses auxilios, vantajosos para o Estado, não ha prejuizo de terceiro, porque nenhuns direitos tem quem é estranho ao assumpto. E sobre a frequencia desses auxilios é eloquente toda a historia da viação accelerada, como vamos demonstrar.

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

pediu varias alterações do contracto, sendo a mais importante a relativa á epoca 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 construcção 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 contracto. Novamente foi modificado o contracto por lei de 26 de fevereiro de 1875, cedendo á 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 contracto de concessão das linhas do Sul e Sueste com subvenção kilometrica. Por lei de 25 de janeiro de 1866 foi approvedo novo contracto substituindo a subvenção pela garantia de consideravel 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 á companhia a isenção de direitos da alfandega para o material da construcção, 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 1891 foi-lhe concedido o troço de Guimarães a Fafe. De 1891 a 1900 foram concedidas successivas prorogações 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 effeito 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 approvou 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 prorogações de prazo até 1899.

Em 30 de junho de 1900 é approvedo o entroncamento em Setil. Em 11 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 prorogações 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 ellas o deposito de 8 contos de réis em vez de 50 contos de réis primitivamente fixado.

Por contracto provisorio de 25 de abril de 1905, foram substituidas algumas dessas vantagens pela garantia de juro. O contracto foi approvedo por lei de 20 de dezembro de 1906, tendo sido nesse contracto modificada 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 contractos, quando nisso haja interesse publico.

E' o criterio seguido tambem nos outros paizes. Haja em vista a revisão dos contractos, 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 construcção da linha do Sado não colhe. Uma simples empreitada de construcção, 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 empreendimento, pode e deve o Estado auctoral-a. Pois não temos um exemplo recente na carta de lei de 27 de outubro de 1909 que accrescentou 6 kilometros á 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<sup>m/m</sup> a 25<sup>m/m</sup>, a diminuição de dois annos no praso de construcção do troço de Arcos a Monção, o estabelecimento de uma estancia de excursionismo em Santa Luzia, junto de Vianna do Castello, a construcção da ponte para estrada em Lanhezes em determinadas condições.

Póde 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 Pova, a unificação de exploração, ás ligações asseguradas, a supressão do troço Trofa-Louzado e a fixação do praso das concessões da Pova e de Guimarães? Pode acaso outra empresa realizar essa fusão, já ajustada com os actuaes concessionarios do Alto Minho e que o Governo não póde impôr?

E' obvia a resposta a essas interrogações. As vantagens da fusão foram reconhecidas pelo Governo, que a auctorisou em principio e prescreveu as condições a que devia ser subordinada. As bases respectivas foram já acordadas 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 auctorição de emissão de obrigações em termos differentes dos prescriptos pelo Codigo Commercial.

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

Assim o art.º 2.º § 3.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, declara que « dependem de approvação prévia do Governo quaesquer convenções ou ajustes em que differentes empresas constructoras ou exploradoras estipulem a sua fusão, tarifas communs ou outros objectos que se refiram á construcção 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 fiscalisar a legalidade desses ajustes.

Pelo que respeita á modificação do Codigo 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 realisação de avultado capitalacções, que pode ter applicação insufficientemente productiva e não assegurar portanto juro ás obrigações. Os argumentos adduzidos no artigo anterior mantem o seu valor.

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

Nunca vi interesses pessoaes 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 difficuldades para a sua construcção. Desde que reconheci a boa vontade e o honesto proposito de levar a cabo a empresa 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 vêr, emquanto 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 accordo com a doutrina do protesto.

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

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

Preconisava-se nelle esse systema de viação e previa-se a sua extensão ás relações com Guimarães, Pova 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 inquerito 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.ª Ex.ª, em obediencia ao qual vamos expôr o que sobre o assumpto se nos offerece.

A planta que V.ª Ex.ª 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 empreendimento. Tivemos tambem occasião de ver uma memoria e desenhos por elles assignados 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 vehiculo.

As carruagens tem 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 typo de carruagens nella descripto, os resultados obtidos nos caminhos de ferro Hungaros *Arad-Czanad*.

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 systema 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 systema, 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 typo, mas que o systema 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 attingido 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 communicações locais com uma despeza moderada, comtanto 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 distinctos». Esta conclusão foi perfilhada pelo Congresso.

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

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

Porventura vehiculos automotores applicados a rampas fortes, numa região em que o habito das feiras, mercados e festas frequentes, determina enormes variações do trafego de passageiros e onde ha movimento importante de mercadorias a servir, podem constituir a base do systema de exploração, em vez de serem um accessorio util empregado como auxiliar de comboios ordinarios?

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 independencia.

A carruagem automotriz é considerada util auxiliar para intercalar entre comboios normaes, crear novas correntes de trafego, servir certas necessidades locais; não, porém, o orgão essencial da exploração de uma rede substituindo a tracção a vapor por locomotivas ou a electrica com geradores fixos.

Perguntaremos agora:

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

Podem acaso substituir-as meros *tramways*, servidos por automotrices que se não prestam, nem ás variações grandes do trafego de passageiros, nem ás exigencias do de mercadorias? Não virão as concessões deste genero inutilisar os esforços para a construcção das linhas, suscitando-lhes concorrentes? Não podem pelo contrario essas linhas ensaiar o uso subsidiario de automotrices, sem prejuizo de comboios ordinarios? 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 trafego?

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

Do mesmo modo não surtiu effeito em 1902 o pedido de analoga concessão entre Vianna e os Arcos de Val de Vez, feito pelos concessionarios da linha americana de Valença a Monsão. Esta mesma concessão, feita antes de elaborado e decretado o plano de 1900, foi annullada 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 Portuguezes* do Sr. Conde Paçõ-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.

Podem 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 Soutello 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 distancia do traçado por nós proposto para a linha de Braga a Monsão, cruzando-o até proximo da Palmeira. E' manifesto o proposito de ameaça de seguimento da linha, em concorrência com a nossa, para o lado de Guimarães e Ponte da Barca.

Nem comprehendemos como taes 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 kilometros de linhas, que, pelo plano por nós proposto e approved já em principio pelo Governo, se vão unificar com as da companhia de Guimarães e da Povia e se vão constituir assim um grupo de cerca de 300 kilometros de desenvolvimento, com a necessaria unidade de exploração, assegurando um trafego intenso de passageiros e de mercadorias.

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

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

Como V.<sup>a</sup> Ex.<sup>a</sup> sabe, fizemos um deposito de 50:000,000 e apresentámos projectos que o Governo approvou com elogio e nos quaes foi sacrificada a economia na construcção ás conveniencias de exploração.

Dispensamos consideraveis quantias com esses estudos e com a preparação da construcção. Assentamos as bases de uma fusão de empresas inteiramente accorde com o interesse geral, e para effectuar a construcção aguardamos apenas que sejam pelo Governo resolvidos assumptos que se prendem com emissão de obrigações e com o traçado do Valle do Lima.

Os sacrificios feitos demonstram pois a seriedade do nosso proposito e dão-nos jus a esperar que não serão os nossos legitimos interesses feridos por concessões que collidem com a nossa e que nem revestem a devida seriedade nem satisfazem os requisitos indispensaveis em linhas de interesse geral e de trafego importante.



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### O circuito europeu

Foi iniciada no dia 18 do mez passado esta prova de aviação, cuja importancia deve ser capital para a solução do problema da aviação pratica.

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

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

Logo á sahida de Vincennes, o aviador Semrartin foi esbarrar contra uma arvore, tendo recebidos ferimentos tão importantes, que falleceu uma hora depois.

Outros dois aviadores cahiram, sem consequencias.

Tudo isto só no primeiro dia.

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

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

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

Lelasseur cahiu á sahida de Utrecht, da altura de quarenta metros, ficando gravemente ferido. O aparelho ficou inutilisado.

### Portugal

Está já concluido o monoplano, invento de João Gouveia, cujos trabalhos foram iniciados no Arsenal da Marinha em março do anno 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 existencia dos lemes de profundidade á frente do aparelho.

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

O motor é de Derzewitch.

Por ordem do Ministerio da Guerra, ás experiencias, que deram bellas esperanças, assistiram dois officiaes, que estão elaborando o respectivo relatorio.

— Domingo ultimo realisou-se no Parque Eduardo VII a primeira parte do concurso de papagaios, devendo realisar-se amanhã a segunda parte, para a qual estão inscriptos vinte e dois concorrentes, com sessenta aparelhos.

### Espanha

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

— Nas festas que terão logar em Valencia por occasião da feira, um dos numeros do programma é um *raid* de aviação entre Valencia e Alicante.

### França

Dois tenentes que seguiam de Marselha para Nice, quizeram descer em Hyeres, mas o aparelho precepitou-se, cahindo 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 rapidos

Entraram em vigor no dia 20 do mez 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 effectuar directamente a viagem para Bayonna, Bordeus ou Paris sem se deterem em Madrid, pelos comboios rapidos, 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 vespera 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 quaesquer demoras que os passageiros possam ter em Madrid, motivadas por falta de ligação dos comboios naquella 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 supprimido o serviço de 2.ª classe nos comboios rapidos 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 differença de classe, uns 4\$000 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 epocha 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, 1\$300 em 1.ª cl., 1\$000 em 2.ª, e 700 em 3.ª; Cantanhêde, 600, 500 e 350; Santa Comba, 700, 550 e 400; Carregal e Cannas, 1\$000, 750 e 550; Nellas, 1\$500, 1\$150 e 850; Mangualde, 1\$650, 1\$250 e 950; Gouveia, 1\$750, 1\$400 e 1\$050; Fornos, 1\$900, 1\$550, 1\$150; Celorico, 2\$200, 1\$750 e 1\$350; Villa Franca das Naves, 2\$500, 2\$000 e 1\$500; Guarda, 3\$000, 2\$400 e 1\$800.

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

### Temporadas de banhos e aguas 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 Cantanhêde 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 collecções de amostras

Segundo um Aviso ao Publico que a Companhia Portugueza acaba de publicar, a partir de hoje são consideradas incluídas 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 despesas 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 despesas accessorias serão cobradas em harmonia com as disposições das respectivas tarifas».

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

### Tarifas internacionaes

Já foram submettidas à approvação 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 Africa e Cabo da Boa Esperança, das quaes já por vezes nos temos occupado. As tarifas 301 e 302 destinam-se a substituir as actuaes P. H. F. 1 e 2, e differem destas em se ter elevado a 25 % a taxa de redução que era de 15 % nos bilhetes de ida e volta; na fixação do praso 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 improrogaveis do praso 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, eguaes às 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 1\$000 réis por vagão alem da taxa do transporte.

Aquella sobretaxa deve ser paga à partida das remessas.

A Companhia não se responsabilisa pelo traspordo para material descoberto que os vagões G possam soffrer 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 Haya.

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

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

São com effeito 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 creaturas, 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 permittido pedir esmola nas ruas, centenas de rapazes trazem ao côlo 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 italianos e tyroleses, 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 ellas são construidas sobre estacaria em terrenos alagadiços, sendo preciso profundar estacas a mais de 10 metros (como verificámos numa construcção), e multiplical-as tanto que se juntam por milhares para se lançarem 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 construcções 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 esperanza 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; ahi 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, mesmo nos hotéis, que custam 3 florins ou uns 1\$200 réis por pessoa, partindo-se de manhã, pelas 9 e meia, e, pelo canal do norte, vamos parar em Broek, uma cidade liliputiana, com ruas ajardinadas, de um metro de largura e mulheres em trajos pittorescos, que nos dá a ideia de uma destas cidadesinhas 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 aguz 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 succede nos Estados Unidos, entre Nova York e Washington, é muito mais modesta.

Para variar o systema de viação e ter tempo de ver Linden, vamos até este ponto em comboio e abi, 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 assemblêa 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 característica 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 emtanto 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. E' obvio que este augmento de despesas 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, necessario 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 despesas supplementares veio finalmente elevar a 700.000 francos.

O vosso Conselho e o *Comité* de Paris opinaram que nas circumstancias actuaes seria de imprevidente e má administração destinar este saldo á distribuição de um dividendo, e propuzeram passal-o ao exercicio corrente. Indo mesmo mais longe, o vosso *Comité* mostrou querer que esse saldo fosse, desde o presente, affecto 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 assemblêa 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 immediatamente 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 exercicios vindouros terão a contar com as consequencias indirectas, senão directas, dos acontecimentos politicos.

Em virtude duma greve geral fomos levados a activar o proseguimento 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 nivel do exercicio precedente, não estamos certos de poder manter o serviço integral das nossas obrigações de 2.º grau.

Nestas condições vós concluireis que a transferencia para 1911 do saldo de 1910 era imperiosamente determinada pela mais elemental 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 logar de reembolsar o deficit ou de constituir a provisão que os representantes dos obrigacionistas julgaram necessaria.

Depois de varia discussão, a assemblêa reclamou que a materia se desse por discutida, passando-se depois ás eleições sendo, por unanimidade dos obrigacionistas portuguezes, allemães e francezes, 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 encontrem 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 bórdo e sycomoro, de tons claros em harmonia com os estofos, reposteiros e alcatifas. Lampadas de vidro fôscio 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<sup>m</sup>³ 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 janeiro 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 milhões 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 exercicio, 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 augmento de 19,2 %.

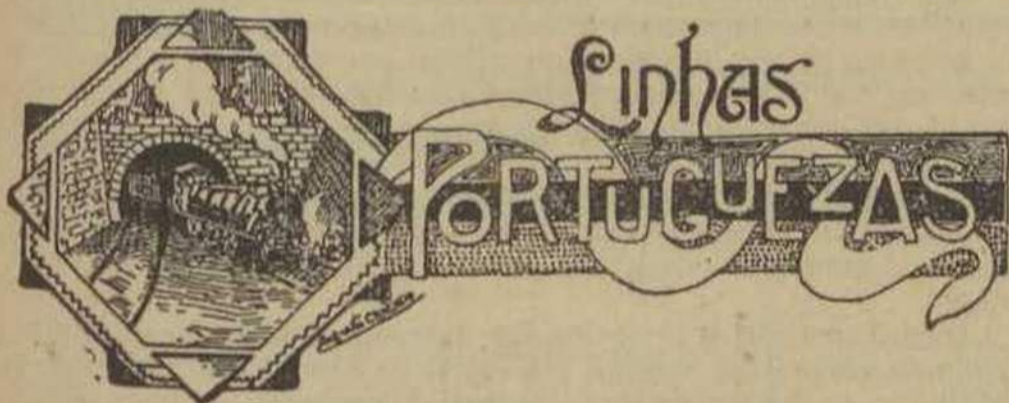
Daquelle total, 54:947 kilometros pertencem ao Estado.

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 augmento de 54,9 % sobre 1899; a de mercadorias foi de 1.825.290.000 marcos, accusando um augmento 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 liquida 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 augmentado 73,2 %.



**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — Na estação Coimbra B foi installado um posto de signalização e en-cravamentos, systema Saxby, para a segurança dos com-boios.

Foi submetido à aprovação do Governo o proje-cto de ampliação das linhas de Alcantara-Mar a Cascaes.

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 li-nha, á Companhia Industrial Portugueza.

**Benguella.** — 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 traba-lhos de construcção da linha de Mossamedes a Lubango e dahi a Huilla.

Os cento e cincoenta 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 á disposição dos nossos assignantes e leitores, prevenimos de novo que podem ser retirados nesta redacção ou pedi-dos por escripto por quem deseje obtel-os.

### 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; ar-mas, 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 nacionalisada

	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.	2.077.354	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; ar-mas, 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 4.º dos Estatutos, coube a sorte aos n.ºs 1355, 1553, 5849, 6666, 6784, 8055, 9331, de réis 450.000 e 9471, 17281, 18399, 20291, 22504, 26036, 28461, 28589, 29824, 30981, 31696, 32698, 33278, 33609, 34648, 38086, 39267, 40847, 41302, 42400, 42957, 46281, 46311, 46634, 47172, 48058, 49415, 52208, 52821, 53966, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencio-nados 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 & C.º.

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

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

Estas obrigações, de 500 frs 4 0/0 ouro, são emittidas 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 anno. São reembolsadas ao par no prazo de 70 annos, por sorteios ou por compra na Bolsa a partir de 1918.

Até a sua completa amortisação estas obrigações são privilegiadas.

Além destes privilegios de primeira ordem, gosam ainda duma garantia kilometrica estabelecida pelo Governo Portuguez.

Os trabalhos da conclusão da rede, cuja extensão attingirá 176 kilometros, foram tomados de empreitada por um empreiteiro francez. Constituiu-se uma sociedade civil para representar os direitos das 35.000 obrigações privilegiadas. As subscrições são desde já recebidas com um deposito de 100 frs por obrigação, e os titulos definitivos serão remetidos apoz 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 Snr. François Mercier.

Banco Nacional Ultramarino. — Sociedade anonyma responsabilidade limitada. — O dividendo do 1.º semestre de 1911 na razão de 3 % ou 2\$700 réis por acção, livre do imposto de rendimento, paga-se em todos os dias pares, uteis, das 10 horas da manhã á 1 1/2 da tarde, com excepção dos sabbados em que será das 10 as 12, a começar no dia 4 de julho proximo. Só se effectua o pagamento do dividendo todos os dias, conjuntamente com o juro das obrigações, a partir do dia 12 do mesmo mez.

Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 14 obrigações de 4 1/2 % coupon emittidas pela Camara Municipal de Lourenço Marques foram extrahidos os seguintes numeros:

503, 873, 1:387, 2:801, 2:811, 4:521, 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 logar na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã á 1 1/2 da tarde, com excepção dos sabbados em que será das 10 ás 12, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação 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 prediaes ultramarinas de 6 %, emittidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 15 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 por cento emittidas em 1 de julho de 1889, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

Table with columns for interest rates (De 6 por cento, De 4 1/2 por cento) and corresponding numbers. Includes rows like '6 1:083 2:011 2:852 4:153 5:260 6:420 7:284 8:351'.

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 logar na thesouraria do Banco em todos os dias impares uteis, das 10 horas da manhã á

1 e meia da tarde, com excepção dos sabbados em que será das 10 ás 12, na sua Succursal do Porto, e no Banco Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação 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 amortisação em Londres—Comptoir National d'Escompte— com a apresentação dos respectivos titulos.

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

Table with columns for interest rates (581 a 590, 1:411, 1:871, 1:971, etc.) and corresponding numbers.

São portanto prevenidos os srs. portadores destas obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1911 terá logar na thesouraria do Banco em todos os dias impares uteis, das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, com excepção dos sabbados em que será das 10 ás 12, o pagamento do juro das mesmas obrigações e o da amortisação 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 Alicante. — Temos presente o relatorio apresentado pelo Conselho de Administração aos accionistas desta Companhia, em maio ultimo, relativo ao exercicio findo.

Por elle se vé que os resultados do exercicio foram altamente lisonjeiros, tendo sido a receita liquida 67.209:861 pesetas. O dividendo a distribuir foi de vinte pesetas por acção, 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 14 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 condemnados, tão verberados, com razão, não só nos comicios como na apreciação particular daquelles que menos entram na politica.

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 approvando de afogadilho, sempre por causa da moralidade, já se vé, e a despeito do desagrado de meia duzia de cabeças de bom senso, entre as quaes se contam as de alguns ou de todos os ministros.

Entre elles, o que mais impressionou—e desagradavelmente— a opinião publica, foi o do subsidio aos deputados, vendo-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.

Lembra o proverbio do «pão do nosso compadre».

Esse subsidio que se diz ser de 4\$000 réis por sessão é, com effeito, de 6\$000 réis, porque raras vezes as sessões serão de mais de 20 por mez.

Outros projectos apresentados são todos tendentes a beneficiar a classe operaria, muito merecedora, não ha duvida, mas que não é unica no paiz.

Felizmente, o Sr. Ministro das Finanças apressou-se em impôr, em sessão de 29, a immediata discussão do orçamento, o que lhe louvamos, e todo o paiz deve louvar-lhe.

E' motivo para nos envaidecermos o ter o ministro das finanças aventado no Parlamento o alvitre da criação de cooperativas auctorizadas pelo Estado, como defeza do consumidor contra o exaggerado espirito de ganancia dos vendedores de generos de consumo.

Já em o nosso numero de 1 de novembro do anno passado, no Boletim Commercial apontamos ideia identica.

O Credito Predial conseguiu, em assembléa geral, ver approvado um convenio com os credores, pelo qual se assegura que





### Espanha

Está concluída a linha de Colmenar Viejo, esperando-se apenas a sanção official para ser aberta ao publico.

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 kilometros.

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

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

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

### França

Abre em breve a exploração o prolongamento da linha de Perpignan a Ville Franche-Vernet les Bains, comprehendida 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 a 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 franceza e com Aix-les-Thermes, com ellas irá ligar a linha agora aberta.

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

### Italia

Foram sollicitadas concessões para o estabelecimento de metropolitanos subterraneos em Genova e em Napoles.

### 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 kilometros de Ichang, estando os aterros feitos até vinte kilometros 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 a criação de bilhetes kilometricos para caixeiros viajantes.

## Companhia da Beira Alta

**Relatorio do Conselho de Administração apresentado à assemblêa geral dos accionistas, de 10 de maio de 1910.**

(Conclusão)

Os inventarios dos Armazens, tendo demonstrado a conveniencia de algumas amortisações, 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 occorrencias que se deram já no corrente anno e que tiveram uma excepcional importancia, pela gravidade que assumiram.

Trata-se, como deveis suppor, das grèves.

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

encargos que taes reclamações representavam, não podendo ser supportados 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 possiveis ao pessoal, dentro dos recursos limitados da Companhia; elevando-se, assim, os antigos vencimentos a uma média superior a 15%, além d'outras concessões que sobrecarregaram, na totalidade, as despesas a prevêr com o pessoal inscripto no nosso quadro no corrente anno, em cerca de 20%.

Os nossos agentes, influenciados uns, dominados outros, por um pequeno numero que se pôz á testa do movimento, quando foi declarada a grève da Companhia Portugueza, em 11 de Janeiro de 1911, deram tambem a sua adhesão; no emtanto, 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 á grève; sobresalindo o pessoal das Officinas e da Tracção, que, pela sua cohesão e firmeza, mereceu os nossos especiaes louvores e agradecimentos.

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

Os prejuizos causados pelos quatro dias de grève foram avaliados em Réis 5:500\$000 (ou seja o decrescimento accusado pelas receitas, em comparação com equal periodo do anno antecedente); mas felizmente essa differença já está hoje largamente contrabalançada com o augmento das receitas.

Como consequencia da grève, attribuimos a sahida do nosso antigo Director da Exploração, o engenheiro Ex.º Sr. Antonio dos Santos Viegas, funcionario distinctissimo, na mais ampla accepção da palavra e que dotado dum zelo e duma correcção inexcediveis deixou assignalada duma maneira brilhantissima e intelligente, a sua passagem por esta Companhia.

Deploramos, por isso, duplamente, a sua sahida.

Um outro funcionario, bastante dedicado e intelligente, tambem suppomos, deixou o serviço da Companhia por equal 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 difficeis.

Ao antigo Director da Exploração, o engenheiro Ex.º Sr. Antonio dos Santos Viegas, embora já tivessesmos expressado a nossa admiração pelo seu extraordinario talento e pelas suas excepçoes 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 todós 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, tambem, calorosos agradecimentos.

### Resoluções

Submettemos á vossa apreciação as seguintes conclusões:

1.º—que aproveis, 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.º6 das obrigações de 2.º grau.

De conformidade com os artigos 22.º, 33.º e 34.º dos Estatutos, tereis 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 effectivos e dois supplentes 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. Chandèze, André Walter e Jules Empis.

### Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento das disposições dos Estatutos, examinámos os balancetes mensaes da contabilidade geral da Companhia, verificámos a carteira de titulos, 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 ultimos annos, continuou no exercicio findo, a salientar os seus bons effectos, 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 tambem dos edificios, em conformidade do programma de melhoramentos que foi previamente elaborado, para não haver solução de continuidade na sua execução, que foi distribuida por um certo numero de annos, e regulada em harmonia com as previsões de recursos disponiveis, de modo a não affectar a sua despeza um determinado exercicio.

A economia com que foram effectuados todos os trabalhos extraordinarios e os de character ordinario, correspondeu o facto de não terem sido excedidas nenhuma das auctorisações de creditos; o que evidencia a notavel competencia com que foram elaborados os orçamentos; circumstancia esta que pomos em relevo, para aqui lhe prestar a homenagem da nossa admiração.

Refere-se o Relatorio á greve dos ferro-viarios 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 principio 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, afim de, no orçamento das despezas de exploração do corrente anno, ser auctorisado o augmento dos encargos; e assim, premunido e com um plano de defeza serenamente elaborado, defrontou o periodo critico da greve geral dos ferro-viarios, 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 á manifestação de sentimento do Conselho de Administração, em presença do pedido de exoneração insistentemente solicitado pelo Director da Exploração, o Sr. Antonio dos Santos Viegas, lamenta este acontecimento que nos priva da valorosa cooperação de um tão distincto engenheiro, que tem o seu maior elogio nos relevantes serviços que prestou á Companhia, onde deixou bem vincado o merito da sua acção dirigente e o alto valor da sua notavel competencia.

As contas do exercicio depois de pago o coupon das obrigações do 1.º grau, fecham com um saldo de Réis 73:812\$691, que conferimos e achámos exacto.

Nos precisos termos do Convenio e dos Estatutos, foram amortizadas 600 obrigações de 2.º grau, que importaram em Réis 10:090\$000; ficando, portanto, disponiveis, Réis 63:722\$691, que permitem a distribuição de francos 4, ás 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 Relatorio do Conselho de Administração, sem haver necessidade de recorrer á Reserva Convencional, por tudo ter sido realizado com os recursos disponiveis.

O emprego temporario das disponibilidades mereceu mais sollicitos cuidados do Conselho de Administração, afim de obter rendimentos superiores aos juros que são abonados pelos depositos nos Bancos e Banqueiros, sem perda de garantias e de caracteristica de immediata 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 funcionarios 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, poz em actividade no exercicio 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 Relatorio, balanço, contas e actos do Conselho de Administração, durante o exercicio 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 exercicio de 1910.

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

4.º Que procedaes ás eleições de dois Membros do Conselho de Administração e de três Membros effectivos e dois supplentes 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.ª e José d'Almeida Vidal.

## ARREMAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

##### Construcção 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 logar a arrematação para a empreitada de construcção de duas habitações para pessoal, na estação de Montemor.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 16\$500 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 deposito provisorio 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 ácerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 da manhã ás 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 refractario

No dia 3 do corrente mez, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 70 toneladas de barro refractario.

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

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

## ANIMATOGRAPHOS E VARIEDADES

### SESSÕES TODAS AS NOITES

**Chiado-Terrasse.** — Rua Antonio 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, acrobatismo etc.—fitas de arte.

## FREIOS DE VACUO

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

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

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

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

# AGENDA DO VIAJANTE

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. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

**CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortaveis e aceiados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação electrica — Telefone n.º 15 — Preços rasoa-veis — Proprietario: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES** Grande Hotel do Tournal.—15, Campo do Tournal, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de naxcediveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel.—Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

**MADRID** Gran Hotel de Londres. — Pri-moroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcidivel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

**PARIS** Ad. Seghers. — Representante de gran-des fabricas da Belgica, Allemanha, etc.—Rue Scribe, 7.

**PORTO** Grande Hotel do Porto. — Le mel-leur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. 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 Todi, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

**SEVILHA** Gran Fonda de Madrid. — Prin-cipal estabelecimento de Sevilha — Il-luminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

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

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

Table with multiple columns and rows listing train routes and schedules for July 1, 1911. It is organized into several regional sections: CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES, GUIMARÃES, COMP.ª NACIONAL, POVOA DE VARZIM, BEIRA ALTA, MINHO E DOURO, VALLE DO VOUGA, SUL E SUESTE.

- a Directos ou rapidos.
- b Directo a ou de Paço d'Arcos.
- c Dias 3, 12, 20 e 27 de cada mez.
- d Parte de Lisboa-P.
- e Porto-Campanhã.
- f Dias uteis.
- g Domingos, santific. e feriados.
- h Só dom. e dias sant. e 2.ª feiras e dias seguintes aos sant.
- i Segundas-feiras.
- j Segundas, quartas e sextas.
- k Quartas-feiras.
- l Seg., quartas e sabados.
- m Segundas e sextas-feiras.
- n Terças feiras.
- o Terças, quintas e sabados.
- p Terças e sextas feiras.
- q Quartas e sabados.
- r Sabados.
- s Sab. e dom. vespuras de dias santos e n'estes dias.
- t Domingos e quintas-feiras
- u Excepto às seg. e sextas feiras.
- v Nos dias 23 de cada mez.
- x Segundas e quintas
- y Domingos, quartas e sabados
- z Domingos, segundas e quintas
- aa Pelo Oeste.