

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 526

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

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro 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'Abegolaria, 27

LISBOA, 16 de Novembro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Real. — Serviço directo combinado entre Companhia Real e Sul e Sueste.

Beira Alta. — Ampliação á tarifa especial n.º 13, pequena velocidade.

SUMMARIO

Paginas

A linha de Cezimbra	337
Os concursos hygienicos	339
Parte official — Decretos de 27 e 28 de outubro e 6 de novembro — Portarias de 30 de junho e 6 de outubro do Ministerio das Obras Publicas	340
Tarifas de transporte	343
Automoveis taximetros	343
A proposito do Cinquentenario do estabelecimento dos Caminhos de ferro em Portugal — Nihil Novum	344
Ramais de Aldegallega e Montemor	344
Notas de viagem — A Audierne e a Ponta do Raz. — Trajecto perigoso. — Lendas terrificas — Um «Pardon» bretão. — Fanatismo	345
Um novo restaurante	346
Aviação e aerostação — Lisboa — França — Alemanha — Italia	347
Casa Catalã	347
Rimanach Bertrand	347
A linha de Vernet-les-Bains	347
Em pró do turismo	348
Um serviço difficil	348
Uma ponte de cimento armado	348
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	348
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	349
Recollas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	349
Linhas portuguezas — Ambaca — Malange — Companhia internacional de Vagões-leitos — Portalegre — Ramal de Aldegallega	350
Linhas estrangeiras — França — Turquia	350
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1909	350
Avisos de serviço	351
Arrematações	351
Agenda do Viajante	352
Horario dos comboios	352

A LINHA DE CEZIMBRA

Contrastando com o esteril e nocivo tumultuar das paixões politicas, nota-se no paiz a vontade de trabalhar e progredir, valorisando as suas riquezas naturaes e avigorando a sua economia.

E' mais que banal a affirmação de que o desenvolvimento da viação accelerada é indubitavelmente um dos mais poderosos factores do progresso economico do paiz.

Não se diga que nos fallecem para tanto os recursos, nem que é imprudencia temeraria e perigosa a assumção de encargos inherentes á construcção de novas linhas. Não confundamos a prudencia com a pusilanimidade.

Ha no paiz muitas linhas complementares, tributarias das actuaes, que podem ser construidas sem encargo, tendo em conta o augmento de trafego que determinam em linhas já exploradas. Mais productivas se podem tornar applicando com tino, mas sem melindre, o principio eminentemente pratico de pedir nessas novas linhas ao trafego o que elle pode pagar em troca da melhoria dos meios de transporte.

A esse criterio obedeceu como resultado mais lisongeiro a construcção do ramal de Aldegallega. Identico processo foi seguido para a do ramal de Montemor, e ha razões para esperar que será o rendimento sensivelmente egual ao encargo.

Demonstrei já em artigos anteriores que se póde fazer

identico prognostico sem sombra de receio ácerca da linha de Evora a Reguengos.

Vou agora occupar-me de uma linha, alvo de vivas aspirações regionaes e cuja construcção se me afigura sobremodo util, exequivel e oportuna.

Refiro-me á linha de Cezimbra, assim denominada no plano da rede complementar ao sul do Tejo, aprovado por decreto de 27 de novembro de 1902, no qual se lhe dava por origem o Barreiro ou o Seixal, por ponto obrigado Azeitão e por termo Cezimbra, deixando-se aos estudos a fixação da largura da via.

Ha muito que é reconhecida a importancia de Cezimbra, principalmente pela industria da pesca. A população do concelho é de 9.047 habitantes, segundo o censo de 1900, á qual se devem juntar 3.684 das duas freguezias de Azeitão, 956 de Paio Pires: total 13.707, sem falar nas freguezias visinhas do Seixal, Arruda e Palhaes que contribuirão para o trafego da linha.

Ha muito que se pensa em servir Cezimbra por um caminho de ferro. Por decreto de 22 de abril de 1874 foi feita a Filipe de Carvalho a concessão de uma linha de via reduzida em leito proprio, entre Cacilhas e Cezimbra, com 0^m,90 de largura e curvas de 50 metros.

Esse diploma, como outros congeneres de aquella epoca, era omisso ácerca da duração da concessão, nem exigia deposito de garantia.

Por decreto de 29 de dezembro do mesmo anno foi permittido ao concessionario elevar a 1^m,67 a largura da via.

Em 15 de julho de 1875, novo decreto adicionou á concessão precedente a de um ramal entre a quinta do Condé e a estação do Pinhal Novo, o que deu logar a viva discussão entre Raymundo Valladas, engenheiro do concessionario, e Miguel Paes, chefe d'exploração das linhas do Sul e Sueste, ácerca do local que devia ser escolhido para terminus definitivo das linhas do Sul e Sueste.

Malogrou-se a tentativa do concessionario. Caducou a concessão.

Em 1892 foi requerido por Alexandre SalJanha da Gama e pelo Visconde de Roboredo a concessão de uma linha de via reduzida do Seixal a Cezimbra, pela Arrentela e Azeitão, sem subvenção.

Em 1896 foi feito pedido identico por João Burnay.

O Conselho Superior de Obras Publicas foi de opinião que sendo essa linha um afluente da do Sul prolongada a Cacilhas, devia ser construida e explorada pelo Estado depois de effectuado aquelle prolongamento e que, a ser concedido, seria preciso para isso uma lei e abrir concurso.

Em 1894 houvera um pedido de concessão de *tramway* a vapor entre Seixal e Cezimbra, aproveitando portanto o leito das estradas.

Como se vê, succediam-se os pedidos de concessão, mostrando o valor attribuido á linha.

Decorridos annos, as camaras de Seixal e Cezimbra fizeram estudar uma linha de via reduzida com 1 metro de largura, e em maio de 1898 requereram ao Parlamento a promulgação de uma lei que as autorisasse a construi-la e exploral-a e, cedendo o Governo os terrenos pertencen-

tes ao Estado, concedendo a isenção de direitos ao material, e de impostos por cinco annos á empresa que se formasse.

A's camaras requerentes seria dado o direito de expropriação de uma faixa de 200 metros de cada lado da linha em terrenos incultos, pinhal, ou charneca, para serem aforados em parcellas.

Seriam ainda autorisadas a garantirem o juro de 3 % até á concorrência de 5 %, formula que provavelmente queria assegurar o juro de 5 %, com o desembolso máximo de 3 %.

O excesso do rendimento sobre 6 % seria repartido entre a empresa e as camaras.

Não surtiu effeito esta iniciativa municipal, digna de louvor, aliás.

Por occasião do inquerito de utilidade publica para a classificação das linhas complementares ao Sul do Tejo, ordenada por decreto de 6 de outubro de 1898, a commissão technica submetteu a inquerito uma linha de via estreita de Cacilhas a Cezimbra por Azeitão, com um troço de cremalheira na subida para Sant'Anna.

Em 25 de setembro de 1901 foi requerida pelo conselheiro Ramada Curto e pelo engenheiro Costa Serrão a concessão de uma linha do Barreiro ou Seixal, pelas proximidades de Azeitão, a Cezimbra e seu eventual prolongamento por um ramal a Palmella ou Setubal. A concessão seria por 99 annos, a via de um metro, com tracção electrica, em leito proprio ou aproveitando em parte o leito de estradas. Aproveitar-lhes-iam as vantagens da base 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho de 1899, sendo-lhes facultada a elevação de tarifas até os limites indicados na memoria apresentada e que corre impressa.

Era o primeiro pedido de concessão baseado num estudo minucioso e documentado, que consta da bem elaborada memoria publicada pelo distincto engenheiro, seu auctor.

Mostrava-se nella a importancia que attinge o trafego suburbano, e zona suburbana de Lisboa que era a que a linha ia servir, acrescendo a circumstancia de ser sobremodo pitoresca a região, povoada, rica de productos agricolas que afluem ao mercado de Lisboa e com o importante trafego do peixe de Cezimbra a percorrer o caminho de ferro de um a outro extremo.

Por meio de calculos, que não podem ser acusados de optimistas, chegava á cifra de 55:800\$000 réis para o rendimento.

Condenava-se na memoria o emprego da via larga por exigir um grande tunnel, ou um troço de cremalheira, soluções declaradas ambas inadmissiveis por demasiado dispendiosas.

Depois de algumas considerações sobre o emprego da via reduzida com tracção a vapor e rampa maxima de 30 m/m, dava-se a preferencia ao *tramway* electrico por comportar rampas até 100 m/m e pela frequencia, que permite, dos comboios, sendo ainda preferivel o leito proprio para essa linha ao aproveitamento das estradas por assegurar maior independencia á exploração.

Deixava-se ao estudo definitivo a escolha da origem da linha, no Seixal ou no Barreiro.

A despesa de estabelecimento, incluindo o material circulante, era calculada em 300:000\$000 réis, quantia que se nos affigura escassa, pois comprehende as seguintes verbas:

Via e estações.....	180:000\$000
Estação productora d'energia.....	64:000\$000
Material.....	24:000\$000
Despesas geraes de installação....	32:000\$000
Total.....	300:000\$000

Computavam-se em 16:000\$000 as despesas d'exploração, ficando pois 39:800\$000 de rendimento liquido, ou 13 % do capital.

Estava pendente o pedido, quando o decreto de 27 de novembro de 1902 incluiu no plano da rede complementar ao sul do Tejo a linha do Barreiro ou Seixal a Cezimbra por Azeitão, sem lhe fixar largura de via, que ficava portanto dependente do estudo, e admitindo no relatorio a possibilidade de se recorrer á tracção electrica em *tramway*.

Pelo decreto de 6 de outubro de 1898 é preceptivo o estudo das linhas classificadas, que, em relação á rede ao sul do Tejo, compete á Direcção do Sul e Suesie.

Foi-se esta desempenhando gradualmente do encargo, tendo ha pouco iniciado os estudos da linha de Cezimbra.

E' portanto oportuno o momento para examinar qual deva ser a sua origem e a largura de via a adoptar.

*

Se a linha do Sul não fôsse prolongada a Cacilhas, seria de Cacilhas que deveria partir a de Cezimbra, bifurcando-se para ir por Azeitão a Setubal. Estava naturalmente indicado o *tramway* electrico.

N'essa hypothese perder-se-ia o trafego do concelho do Seixal, que não é para desprezar.

Admittida porém a existencia d'aquelle prolongamento e da junção das duas linhas, no Barreiro ou no Seixal, o emprego de via differente da via larga determinará uma baldeação no ponto de junção, alem de outra no *terminus* fluvial.

Os passageiros sujeitar-se-hão a esse incommodo, mas a mercadoria e principalmente o peixe preferirá a via fluvial.

Para um troço de linha tão curto como o que vae de Cacilhas ao Seixal, justifica-se a especialisação do serviço da linha de Cezimbra desde o *terminus* no troço commum, em comboios distinctos dos que servem Setubal ou o Alemtejo e Algarve. Ha pois toda a conveniencia na adopção da via larga, a não ser que d'ella resulte excesso injustificavel da despesa de construcção. Alem da supressão de uma baldeação, devem-se ter em conta as vantagens que resultam do aproveitamento do material circulante e das officinas, dispensando material especial e installações privativas, que a via reduzida exigiria.

E' de notar que até Sant'Anna, proximo de Cezimbra, a construcção é d'excepcional facilidade, podendo-se orçar o custo da linha talvez em 12:000\$000 réis por kilometro.

De Sant'Anna a Cezimbra ha que vencer grandes difficuldades. Da cota 198^m, aproximadamente, ha que descer ao nivel do mar em verdadeiro funil ao fundo do qual se encontra Cezimbra, sem encostas em que se possa desenvolver facilmente um traçado de via larga, a não recorrer a extensos tuneis, incluindo um na cumeada, o que en careceria extraordinariamente a linha e obrigaria á illuminação dos comboios.

Mesmo indo ao limite de 30 m/m nas rampas, que em linhas de adherencia não deve ser excedido, e atravessando a cumeada em trincheira funda ou em tunel pouco extenso, haveria necessidade de desenvolvimento superior a 5 kilometros, o que, a não ser com tuneis helicoidaes, só se poderia obter com reversões successivas.

A estação deve ficar á beira mar por commodidade do trafego do peixe, que é o mais importante e ao qual se deve facilitar o mais possivel o accesso do caminho de ferro sem baldeações. Interpõe-se porém a villa entre a praia e a encosta, tendo talvez de passar por baixo d'ella em tunel.

Em casos taes parece que se deveria renunciar á via larga, se não houvesse a solução do recurso á cremalheira até Sant'Anna, que o distincto engenheiro a que me referi condemnou previamente, opinião de que discordo.

Não cabe no ambito d'este artigo o estudo minucioso das linhas mixtas de cremalheira, aliás interessante e util. Deixa-lo-hei para outra occasião.

Basta agora referir que são numerosas as linhas de

aderencia em que ha secções de cremalheira; que as rampas podem ir nestas a 70^m/m; rebocando-se cargas superiores a 100 toneladas á velocidade de 8 a 10 kilometros com locomotivas que, nas secções de aderencia, podem attingir velocidades assás grandes; que o custo da via de cremalheira origina um excesso de despeza calculado em 6 a 8 contos por kilometro.

Bastariam pois cerca de 2^k,5 de cremalheira para poder subir directamente de Cezimbra a Sant'Anna, um agravamento de 20 contos sobre o custo de via ordinaria, além do excesso de custo das machinas que não é consideravel.

Nestas hypotheses pode-se computar em 450 a 500 contos o custo da linha de via larga do Seixal a Cezimbra medindo cerca de 32 kilometros.

E digo do Seixal, porque sendo as principaes relações da região com Lisboa, deve-se encurtar o mais possivel o trajecto, ao que se presta a saída da futura estação do Seixal, subindo o valle de Coima até Villa Nogueira e seguindo ao norte da estrada até Sant'Anna. O traçado directo do Seixal a Cezimbra affastar-se-ia de Azeitão, que bem merece o sacrificio de um alongamento, que aliás não é grande.

Assente pois a directriz da linha e a largura da via a adoptar, desde que a via larga é exequivel e a que mais convém ao trafego, impõe-se a construcção e exploração, ou pelo menos esta, por conta do Estado.

Para não alongar em demasia este artigo, reservarei para outro o estudo dos elementos de trafego da linha, o calculo do rendimento provavel e o exame da formula que poderia ser alvitada para a sua construcção.

J. Fernando de Souza.

Trabalho

OS CONCURSOS HYGIENICOS

Acaba de realisar-se na Allemanha um concurso que merece ficar registado nas paginas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* para que seja imitado pelas nossas povoações facilmente accessiveis pela viação accelerada, e que vegetam por falta de quem as frequente.

Dois industriaes alsacianos estabeleceram um premio de mil marcos e dois de quinhentos marcos cada um, para serem attribuidos ás povoações suburbanas de Moulhouse que melhor se apresentassem num concurso de hygiene, a que seriam submettidas aquellas que pretendessem disputar o premio.

Foi encarregada uma commissão de medicos, engenheiros e architectos de percorrer cada uma das ditas povoações, e de ahí verificar não só o estado de limpeza de vias publicas, mas tambem o dos edificios escolares, das egrejas, dos cemiterios, dos locais de reunião, dos pateos, das casas, dos galinheiros, das pocilgas, dos estabulos, dos poços, fontes e nascentes, em summa, de todos os recintos ou habitados ou frequentados pelo homem.

Os pareceres apresentados por aquella commissão são curiosissimos pelas descripções que conteem e pelas quaes concluem que, de umas trinta povoações que concorreram, apenas uma merecia ser dada como exemplo.

Não era a mais populosa, nem aquella que dispunha de maiores rendimentos para conseguir o fim proposto. Grandes tinham sido os sacrificios que impozera a si propria a aldeia de Sirenz para ter um systema de esgotos aceitavel, para que as nitreiras não infectassem as aguas de alimentação, para que a igreja estivesse limpa; mas, com algumas disposições e regulamentações administrativas adequadas, conseguira manter muito satisfatoriamente a limpeza dos edificios publicos, das casas particulares e dos estabelecimentos ruraes.

Dos segundos premios apenas um foi partilhado entre as aldeias de Klingershein e Luetterbach, e a commissão lembrou a conveniencia de que desde a escola primaria

se inculcassem principios de hygiene e de limpeza aos jovens aldeãos, por isso que as outras povoações deixavam muito a desejar.

Assim como succede entre nós, não poucas eram as populações onde as creanças brincavam nos pateos á reboleta com os porcos. N'outras as queijarias eram invadidas pelas moscas, sem que de modo algum se resguardassem os productos a fabricar. As estrumeiras ficavam paredes meias em não poucas aldeias com as casas de habitação e, ao ler estas descripções da commissão allemã, vinha-me ao pensamento a estúpida apreciação de que a gente nascida no campo é mais robusta do que a da cidade.

Incontestavelmente predomina o regimen agricola em Portugal. Afóra Lisboa, Porto e alguns outros centros de menor população, longe estamos de attingir o regimen industrial.

N'essas circumstancias, as grandes agglomerações de população em pequenas areas a custo se encontram alem daquellas duas cidades em poucas mais. Talvez que apenas a Covilhã possa enfileirar com os bairros de densa população de Alfama e Mouraria, na capital, e do Barredo, Miragaya, Sé e S. Nicolau, no Porto, e por isso as decantadas virtudes do ar puro do campo e a sua influencia sobre a vigorisação da especie é possivel que sejam mais problematicas do que parecem.

A illustre escriptora sr.^a D. Virginia de Castro e Almeida escreve a este proposito no seu romance *Trabalho bemdito*:

« Parece-lhe então que a mortalidade das creanças pobres assim creadas aos trambulhões é muito maior do que as nossas?... « Mas em geral a gente do campo é mais robusta que nós e as creanças mais sadias. »

« A selecção cruel mas salutar... »

« A selecção?! Mas eu conheço as suas casas, antros infectos onde a hygiene mais rudimentar é impossivel. Como póde falar de selecção? »

« A selecção natural. Os que escapam ficam fortes. Veja V. Ex.^a uma pobre mulher do campo; é raro o casal que não tem seis, oito, dez filhos. Quantos se gabam de os vêr a todos na sua velhice? »

A terra engole os mais fracos, os que não resistem ás privações, á fome, ao frio, ás infecções emanadas dos pantanos, das estrumeiras, das podridões que os rodeiam. Os que resistem não foi o meio que os fortaleceu que os tornou robustos; foi a sua propria robustez, foi a força do seu organismo que os defendeu, que os fez atravessar os obstaculos. Se V. Ex.^a tomasse nota de todas as creanças que brincam ali nas ruas do povoado ao sol, e lá voltasse a procural-as de aqui a dez annos, poucas responderiam á sua chamada; mas as que respondessem eram fortes, póde ter a certeza» (1).

A confirmar esta asserção da illustre romancista, vem uma communicação do Congresso internacional de Medicina de Lisboa, relativa á mortalidade infantil em Portugal.

Logo de começo escreve o distincto medico e lente da Universidade sr. dr. Sobral Cid: « Em Portugal, por 1.000 crianças que nascem, morrem 137 no primeiro anno da sua existencia; a mortalidade das que sobrevivem taxa-se no segundo anno em 78 por milhar e cada uma de aquellas que ultrapassem este prazo ainda tem até aos cinco annos 58,8 por mil probabilidades de morte. » (2).

Continuando, o mesmo notavel professor observa o predominio numerico das populações ruraes e reparte o paiz em duas regiões differentes:

« Uma ao norte do Tejo, com população densa e fraca mortalidade infantil; e outra ao sul de este rio, com população fraca e forte mortalidade de crianças » (3).

Ha portanto razões para se attenda a serio á hygienização das populações suburbanas e o processo dos con-

(1) *Trabalho bemdito* p. 122 e 123.

(2) Dr. Sobral Cid. *Mortalité infantile en Portugal* p. 1.

(3) Dr. Sobral Cid. *Ob.* cit p. 2.

cursos de limpeza, como chamaram os allemães ao que se realizou em Moulhouse, deveria dar excellentes resultados entre nós.

A vida que hoje se tem nos centros urbanos impõe a alguns a necessidade de uma temporada longe das canceiras diarias, e outros procedem do mesmo modo por *snobismo*.

Certamente nas praias e estações de aguas não se descansa e, até quando ellas são muito frequentadas, os divertimentos se succedem de tal maneira que chegam a tornar-se fatigantes; mas, ainda nestes casos, é vantajosa a mudança de habitos e são proficuos ao organismo os resultados que se obteem.

A vida ao ar livre e longe dos cuidados influe em geral com vantagem, mas certamente que melhor seria que se veraneasse para sitios onde a agua que se bebe não fôsse suspeita, e onde o ar estivesse menos conspurcado ou até nada conspurcado pelas emanções de nitreiras e estabulos.

A luminosidade da nossa atmosphaera, as emanções balsamicas dos pinhaes, as sombras frescas das carvalheiras, o murmurar dos regatos predisporiam como agora para o bucolismo a alma lyrica portugueza, com a vantagem de arredar do espirito a ideia de provaveis ou possiveis infecções que não poucas vezes apavoram os que vão veraneiar, quasi sempre na maioria dos casos em obediencia a preceitos de moda.

Em 1906, realizou-se no mez de setembro em Genebra um congresso internacional de saneamento e hygiene de habitação. Compareceram representantes de povos que os Accacios e Pachecos que costumamos condecorar com a denominação de estadistas classificam como nações pouco civilizadas, e a par da Inglaterra, da Suissa, da Allemanha, Austria, Hollanda, França e Estados Unidos não fizeram má figura nem Guatemala, nem o Japão, nem o Mexico ou Costa Rica. Só Portugal é que nem sequer se lembrou de delegar áquelle congresso pelo menos o nosso representante em Berne, embora oficialmente fôsse convidado para elle. Estava-se talvez em época de combinações eleicoeiras e não havia tempo senão para procurar saber o que é que seria agradável ao parocho de Mandurelha, ou de Tourencinho, ao influente de Rabião ou de Manta de Cima, e por isso os nossos Metternichs de via reduzida esqueceram-se de responder ao amavel convite que nos fizera o Governo helvético.

No emtanto, nem por isso deixaram de ser muito interessantes os debates naquella reunião scientifica, onde se apresentaram trabalhos até de medicos e engenheiros hespanhoes (1). Uma das memorias apresentadas na terceira secção pelo architecto sr. Longeray refere-se a um inquerito do doutor Laudouzy que prova o augmento da tuberculose em muitos centros ruraes, porque o operario e o pequeno cultivador até, mal se preocuparam por emquanto com as condições hygienicas em que vivem.

Por isso aquella memoria aponta cinco condições a que deve satisfazer uma habitação rural, e que naturalmente devem existir *a fortiori* nas vivendas urbanas.

Essas condições na opinião do sr. Longeray são:

- 1.º — Agua garantida por um deposito ou uma ampla distribuição para as necessidades domesticas.
- 2.º — Esgoto perfeito das aguas servidas.
- 3.º — Bom arejamento e disposição das retretes na casa.
- 4.º — Aquecimento racional dos aposentos.
- 5.º — Ventilação perfeita dos aposentos.

Não pode entrar-se aqui no relato das condições necessarias para satisfazer a estas indicações do architecto citado, mas convem dizer que o sr. doutor Morax chefe dos serviços sanitarios do cantão do Vaud (Suissa) demonstrou num bem documentado relatorio que já em 1900

ali estava organizado um cadastro sanitario das habitações ruraes, onde se achavam inscriptas trinta mil vivendas abrigando 180.000 almas, e que já nos campos eram vulgarizadas de ha muito as noções de hygiene.

O professor sr. Louis Wuarin da universidade de Genebra versou numa memoria digna de estudo o problema dos alojamentos ruraes, e o sr. doutor S. Bieler, da escola agricola de Lausanne tratou da hygiene dos estabulos.

A protecção dos poços contra as conspurcações accidentaes e a das casas contra os mosquitos e moscas foram problemas muito bem, embora muito succintamente, tratados respectivamente pelos sr. Doutor Vitoux representante da *Presse Médicale* e Gall Valerio, professor da universidade de Lausanne.

Vê-se por este resumido elenco dos trabalhos apresentados nesta secção, que a hygiene rural comporta um conjunto de problemas que mal conhecidos são entre nós, e cuja noticia sequer bom seria que se vulgarizasse.

Paiz de indifferentes, de regalões ou de egoistas e interesseiros, só o desejo do lucro pode incitar aquelles que tomaram sem se saber porque a seu cargo a direcção dos negocios a fazer alguma coisa em favor das populações que os aturam.

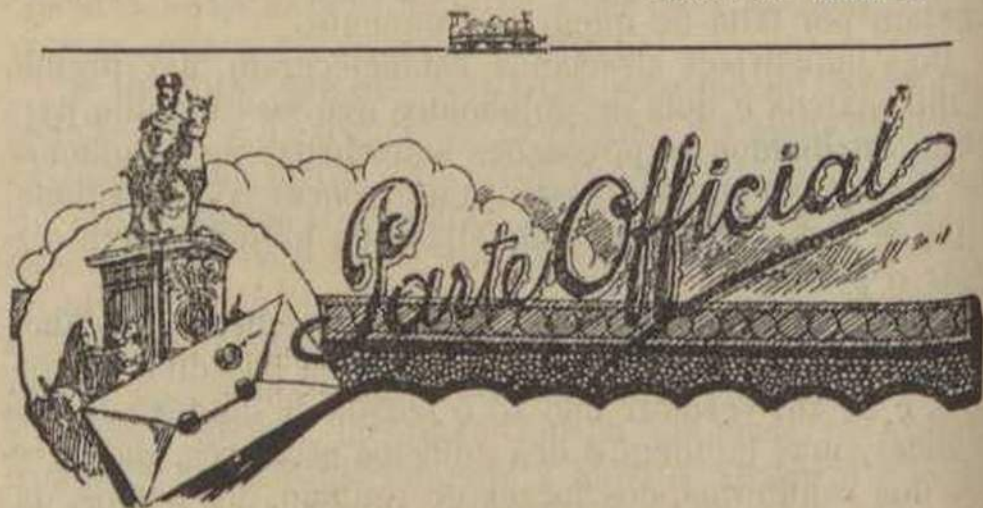
Possivel é tambem que a gloriola da classificação em concursos sirva para interessar as populações ruraes na limpeza dos povoados em que habitam.

E depois, a esperança na exploração do forasteiro que pode vir veraneiar para a terra premiada tambem ha de concorrer efficazmente para o conhecimento de principios de limpeza que, ou são mal sabidos das populações ruraes ou por vezes até inteiramente desconhecidos.

Quanto a procurar como é que se hão de organizar esses concursos, e quem ha de subsidial-os com a importancia dos premios é assumpto que não versamos agora, mas que talvez não fique mal entregue a quem trata da exploração dos caminhos de ferro em Portugal.

O exemplo dos dois industriaes alsacianos talvez podesse ser imitado com proveito pelas nossas empresas ferroviarias.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria Secretaria Geral

D. Manuel II, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as Côrtes Geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a adjudicar em concurso publico de acordo com o actual concessionario, a construcção da linha ferrea de Portalegre, nos termos das bases annexas á presente lei, e segundo as condições technicas exaradas no contrato actualmente em vigor.

§ 1.º E' motivo de preferéncia para a adjudicação a maior percentagem a pagar pela empresa adjudicatária á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ 2.º Se o actual concessionario não for o preferido no concurso, será indemnizado das despesas feitas com os estudos e construcção da linha, mediante avaliação contraditoria, e bem assim dos juros legais da quantia que se liquidar, correspondentes ao tempo que decorrer desde a data da assinatura do novo contrato de adjudicação até á data do pagamento da quantia liquidada.

§ 3.º Se o concurso ficar deserto manter-se-ha, para todos os effectos, o contrato feito com o actual concessionario, sem que este tenha direito a qualquer indemnização.

(1) Um dos mais discutidos foi uma memoria do engenheiro sr. D. Eduardo Salgado Ramos, allusiva a fossas Mouras.

§ 4.º Os depósitos provisórios e definitivo serão, respectivamente, 10:000\$000 réis e 20:000\$000 réis.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

Os Ministros e Secretários de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço, aos 27 de outubro de 1909. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *Francisco de Paula de Azevedo* — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

Bases para a adjudicação da construção da linha ferrea de Portalegre

Base 1.ª

A empresa entregará á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos prazos previstos nos contratos de concessão, a linha pronta para ser explorada, com todas as dependencias necessarias, conforme os projectos approvados, devendo-se proceder a uma vistoria prévia do estado em que é recebida.

As officinas de reparação serão limitadas ás installações subsidiarias das officinas do Barreiro que pela Administração forem julgadas indispensaveis.

Base 2.ª

A Administração explorará a linha durante o prazo da concessão, com o seu material circulante, cobrando todas as receitas e effectuando todas as despesas de policia, conservação e exploração, organizando livremente, e sem a minima ingerencia da empresa, as tarifas, horarios, e a contabilidade e escrituração respectivas.

Base 3.ª

Em pagamento da exploração reverterá para a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado uma percentagem, a fixar no concurso, superior a 44 por cento da receita bruta, calculada como adeante se indica; ou a quantia de 660\$000 réis por kilometro emquanto aquella percentagem não attingir o minimo dos 660\$000 réis.

Para os effectos d'esta base as receitas brutas serão calculadas nos primeiros trinta annos sommando o rendimento proprio da linha, liquido de impostos, com o dos impostos de transito e sello que sobre elle incidem e com o partecipe da receita liquida das linhas do Sul e Sueste proveniente do affluxo do trafego da de Portalegre, que durante os primeiros trinta annos de exploração pertence, assim como os rendimentos dos impostos, á empresa, nos termos do artigo 26.º, n.º 2.º e 6.º do contrato de 9 de dezembro de 1903, sendo o referido partecipe determinado pela forma prescrita no artigo 27.º do mesmo contrato. A somma de todas as receitas mencionadas será dividida pela extensão explorada da linha.

Base 4.ª

As obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do trafego serão executadas pela administração, por conta da empresa, ficando, porem, a cargo da mesma administração 40 por cento da respectiva importancia desde que a receita bruta exceda 1:500\$000 réis por kilometro.

Base 5.ª

O Estado garante ao concessionario, desde que a linha esteja em exploração até á linha de Ieste, o rendimento de 800\$000 réis por kilometro, e o de 900\$000 réis logo que esteja em exploração até á linha da Beira Baixa.

A construção, porem, do troço de Ca-tello de Vide á linha da Beira Baixa não poderá ser feita sem autorização do Governo.

As quantias que hajam de ser adeantadas para complemento d'estas garantias, serão, com os juros simples de 5 por cento, reembolsadas pelo Estado, que guardará para tal fim todos os excessos sobre as quantias garantidas, que por ventura devessem pertencer ao concessionario, até completa liquidação da conta de adeantamentos.

Paço, em 27 de outubro de 1909. — *Francisco de Paula de Azevedo*. — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

D. Manuel II, por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as Côrtes Gerais decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º E' autorizado o Governo a proceder á immediata construção da linha do Sado, Setubal a Garvão e á conclusão do prolongamento da linha do sul, do Barreiro a Cacilhas, para os serviços de grande velocidade, em conformidade com as bases annexas á presente lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º Construida esta linha fica o Governo autorizado a proceder á construção do ramal para Sines nas mesmas condições, na parte applicavel, estabelecidas nas bases que acompanham esta lei, logo que se verifique que, deduzidos os encargos da linha do Sado, Setubal a Garvão, o rendimento d'esta linha garante, sem encargos para o Thesouro, a annuidade a pagar pela construção do referido ramal.

Art. 3.º Fica igualmente o Governo autorizado a mandar proceder directamente, ou por concurso, á construção e exploração das linhas ferreas de via estreita classificadas e approvadas por decreto de 19 de agosto de 1907, em conformidade com as bases annexas á presente lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante.

Art. 4.º O Governo dará conta ás Côrtes do uso que fizer d'estas autorizações.

Art. 5.º E' revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretários de Estados dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, aos 27 de outubro de 1909. — EL-REI, com rubrica e guarda — *Wenceslau de Sousa Pereira Lima* — *Francisco de Paula de Azevedo* — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

Bases a que se refere a lei d'esta data

Base 1.ª

A construção da linha do Sado, desde a estação fluvial de Setubal até á ligação com a linha do sul, em Garvão, será feita conforme os projectos approvados pelo Governo e abrangerá todos os trabalhos da infra e superstructura, edificios e accessorios.

As expropriações ficarão a cargo do Governo e das camaras municipaes que á isso se obrigaram por occasião da classificação da linha.

A conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas, na parte destinada aos serviços de grande velocidade, será feita do mesmo modo, segundo os projectos approvados e comprehenderá todos os trabalhos da infra e superstructura, edificios e accessorios que resta fazer, sem prejuizo da adjudicação effectuada da empreitada de construção das pontes de Coima e do Rio Judeu.

Base 2.ª

A execução das obras enumeradas na base 1.ª será feita por empreitada geral, precedida de concurso publico, e deverá effectuar-se no prazo de tres annos, ficando subordinada ás clausulas e condições geraes das empreitadas de obras publicas de 9 de maio de 1906.

§ unico A execução dos taboleiros metallicos das obras de arte será confiada á industria metallurgica nacional.

Base 3.ª

O custo attribuido ás obras será o dos respectivos orçamentos, acrescido dos juros durante o periodo de construção e fixado no maximo de 2.400:000\$000 réis, como base da amortização a fazer.

Base 4.ª

Para pagamento da empreitada de construção serão criados e entregues ao adjudicatario os necessarios titulos de divida publica amortizaveis, eguaes na essencia aos dos emprestimos de 1905 e 1909, com garantia do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, isentos, como ellez, de impostos, e do valor nacional e typo de juro mais accomodados ás condições dos mercados financeiros.

A annuidade não poderá exceder o maximo de 143.000\$000 réis, tomada para base de licitação no concurso.

A amortização effectuar-se-ha semestralmente, por sorteio ou por conta no mercado, no prazo maximo de sessenta annos, contados a partir da data fixada para a conclusão das obras devendo os encargos de juro e amortização principiar a correr por conta do Estado somente depois d'essa data.

A respectiva annuidade será paga pela Junta do Credito Publico, para o que lhe serão entregues mensalmente, pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, as quantias necessarias salidas das disponibilidades do fundo especial criado pela lei de 14 de julho de 1899.

§ 1.º Quando essas disponibilidades forem insufficientes para a entrega á Junta do Credito Publico de alguma ou algumas das prestações das annuidades, será a quantia necessaria deduzida da prestação mensal da receita liquida entregue ao Thesouro pela referida Administração, nos termos do artigo 1.º, § 2.º, do decreto de 31 de janeiro de 1903, constituindo supprimentos do mesmo fundo especial para serem reembolsados com os respectivos encargos, logo que as disponibilidades d'este o permittam.

§ 2.º E' o Governo autorizado a reduzir de sessenta a quarenta annos o prazo da amortização comtanto que, neste caso, a annuidade não exceda a verba de 154 contos de réis.

Base 5.ª

Caso não seja possivel ou não convenha fazer a adjudicação, é autorizado o Governo a proceder directamente á construção das linhas indicadas, por empreitadas parciaes, de modo que os trabalhos fiquem concluidos no prazo previsto de tres annos.

Para esse effecto o Governo criará os titulos necessarios nos termos prescritos na base anterior, procedendo á sua venda ou mobilização nas melhores condições, comtanto que os encargos para o Estado não principiem a correr antes da conclusão das

linhas e que os encargos da mobilização não excedam $5 \frac{3}{4}$ por cento das quantias levantadas.

No pagamento da respectiva annuidade serão observadas as prescrições da 4.^a base.

Base 6.^a

Para satisfazer os encargos resultantes da construção e exploração das linhas ferreas a que se refere o artigo 2.^o do presente projecto de lei, será destinada a importancia do imposto de transito, suspenso pelo decreto de 8 de março de 1875, quando expira o prazo da suspensão.

Base 7.^a

No caso da construção e exploração ser feita por concurso publico, as condições e encargos não poderão ser superiores aos consignados no contrato de 5 de fevereiro de 1907, para a construção e exploração do caminho de ferro do Valle do Vouga.

§ unico. Exceptua-se a base da garantia de juro, que no ramal de Santa Ovaia á Covilhã, será elevada a 25:000\$000 réis por kilometro.

Paço, em 27 de outubro de 1909. — *Wenceslau de Sousa Pereira Lima — Francisco de Paula Azeredo — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.*

Sua Alteza o Principe Real, Regente, em nome de El-Rei, a quem foram presentes o programma do concurso e o caderno de encargos de construção da linha ferrea de Portalegre, d'esta data, elaborados nos termos da carta de lei de 27 de outubro ultimo e do decreto de 8 do corrente: ha por bem approvar o programma do concurso e caderno de encargos referidos.

Paço, em 10 de novembro de 1909. — *Antonio Alfred Barjona de Freitas.*

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 9 de fevereiro de 1910, á uma hora da tarde, na sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas as propostas para a construção da linha ferrea de Portalegre, nos termos das condições constantes do programma do concurso e do caderno de encargos abaixo transcritos.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 10:000\$000, feito em dinheiro ou em titulos da divida publica de valor equivalente, na thesouraria de uma das direcções dos caminhos de ferro do sul e sueste ou do Minho e Douro.

A base de licitação é a percentagem de 44 por cento da receita bruta da linha, calculada nos termos do caderno de encargos, que reverterá para a Administração, devendo as propostas fixar um numero superior áquelle.

Secretaria do Conselho, em 10 de novembro de 1909. — O Vogal Secretario, *José Fernando de Souza.*

Programma para a construção da linha ferrea de Portalegre

Artigo 1.^o — Perante a administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 6 do corrente, concurso publico para a construção da linha ferrea de Portalegre.

Art. 2.^o — A base da licitação é a percentagem de 44 por cento da receita bruta da linha, calculada nos termos do caderno de encargos junto, que reverterá para a administração, devendo as propostas fixar um numero superior áquelle.

Art. 3.^o — No dia 9 de fevereiro do anno proximo futuro, á uma hora da tarde, na sala das sessões do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas por uma commissão, constituida nos termos do artigo 10.^o das instrucções approvadas por portarias de 10 de novembro de 1899, as propostas apresentadas pelos proponentes ou por procuradores seus.

Art. 4.^o — As propostas deverão ser apresentadas em carta fechada, devendo acompanhá-las, em envolvero separado, documento comprovativo do deposito da quantia de 10:000\$000 réis, feito em dinheiro ou em titulos da divida publica de valor equivalente, na thesouraria de uma das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, e procuração bastante no caso do concorrente se fazer representar por procurador.

Art. 5.^o — As propostas serão redigidas em português nos termos seguintes:

O abaixo assinado... (nome, profissão e residencia) obriga-se a construir a linha de Portalegre em conformidade com o respectivo caderno de encargos de 10 de novembro de 1909, fixando em... por cento da receita bruta da linha a percentagem que reverterá para a administração em pagamento da exploração. (Data e assinatura reconhecida).

Art. 6.^o — Todas as propostas serão abertas e lidas publicamente pela commissão, tomando-se nota de qualquer irregularidade ou omissão de formalidades que nellas haja, e aceitando-se os protestos ou reclamações que no acto do concurso sejam apresentadas pelos proponentes para subirem á apreciação do Governo.

Art. 7.^o — Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguaes e que sejam as mais favoraveis, proceder-se-ha acto continuo á licitação verbal entre os respectivos proponentes por espaço de um quarto de hora, entendendo-se que desiste do concurso o licitante que não offerecer lance nesta licitação.

A differença entre cada lance não será inferior a $\frac{1}{10}$ por cento.

Quando não haja lances em licitação verbal, escolher-se-ha á sorte uma proposta entre as do mesmo preço, quando haja igualdade das demais circumstancias.

Art. 8.^o — Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, com excepção d'aquelle a quem for feita a adjudicação, logo que esta se effectue.

Art. 9.^o — O concorrente ao qual for feita a adjudicação deverá reforçar o deposito no prazo de oito dias, contados d'aquelle em que lhe for notificada a adjudicação, elevando-o á quantia de réis 20:000\$000, sobe pena de perda do deposito provisorio.

Art. 10.^o — O actual concessionario da linha de Portalegre poderá offerecer como deposito provisorio e definitivo o valor dos trabalhos já effectuados.

Art. 11.^o — Em todos os dias não santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estarão patentes na Secretaria da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado os projectos da linha para serem consultados pelos interessados.

Secretaria do Conselho, em 10 de novembro de 1909. — O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda.*

Cadernos de encargos da construção da linha ferrea de Portalegre

Artigo 1.^o — A linha será construida segundo os projectos approvados pelo Governo, observando-se as prescrições respectivas dos contratos de 9 de dezembro de 1903 e 9 de agosto de 1907, para o que serão elaborados e submettidos opportunamente á approvação do Governo os necessarios projectos complementares.

Art. 2.^o — Os trabalhos deverão começar no prazo de tres meses, contados da data do novo contrato, e estar concluidos no de tres annos, a partir da mesma data.

Art. 3.^o — Logo que se celebre o contrato, caso seja outro o concessionario que não o anterior, proceder-se-ha á avaliação contraditoria das despesas effectuadas pelo primitivo concessionario nos estudos e construção da linha.

Para este effeito, cada um dos dois interessados nomeará um perito, a fim de proceder á avaliação. No caso de desacordo servirá de perito de desempate um engenheiro nomeado pelo Governo.

Pelo novo concessionario será paga ao primitivo a quantia que se liquidar, nos termos usuaes de direito, sendo devido o juro legal de mora, contado desde a data do contrato até á do pagamento.

Art. 4.^o — A construção será fiscalizada pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, observando-se os preceitos applicaveis das clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 9 de maio de 1906, para assegurar a boa construção das obras e fiel execução dos respectivos projectos.

Art. 5.^o — A empresa entregará á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos prazos previstos nos contratos de concessão, a linha pronta para ser explorada, com todas as dependencias necessarias conforme os projectos approvados, devendo-se proceder a uma vistoria previa do estado em que é recebida.

As officinas de reparação serão limitadas ás installações subsidiarias das officinas do Barreiro, que pela administração forem julgadas indispensaveis.

Art. 6.^o — A administração explorará a linha durante o prazo da concessão, com o seu material circulante, cobrando todas as receitas e effectuando todas as despesas de policia, conservação e exploração, organizando livremente e sem a minima ingerencia da empresa, as tarifas, horarios e a contabilidade e escrituração respectivas.

Art. 7.^o — Em pagamento da exploração reverterá para a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado uma percentagem, a fixar no concurso, de... por cento da receita bruta, calculada como adeante se indica; ou a quantia de 660\$000 réis por kilometro, enquanto aquella percentagem não atingir o minimo dos 660\$000 réis.

Para os effeitos d'este artigo as receitas brutas serão calculadas nos primeiros trinta annos, sommando o rendimento proprio da linha, liquido de impostos, com o dos impostos de transito e sello que sobre elle incidem e com o partcipe da receita liquida das linhas do Sul e Sueste proveniente do affluxo do trafego da de Portalegre, que durante os primeiros trinta annos de exploração pertence, assim como os rendimentos dos impostos, á empresa, nos termos do artigo 26.^o, n.^{os} 2.^o e 6.^o, do contrato de 9 de dezembro de 1903, sendo o referido partcipe determinado pela forma prescrita no artigo 27.^o do mesmo contrato. A somma de todas as receitas mencionadas será dividida pela extensão explorada da linha.

Art. 8.^o — As obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do trafego serão executadas pela Administração, por conta da empresa, ficando, porém, a cargo da mesma Administração 40 por cento da respectiva importancia desde que a receita bruta exceda 1:500\$000 réis por kilometro.

Art. 9.^o — O Estado garante ao concessionario, desde que a linha esteja em exploração até á linha de leste, o rendimento de 800\$000 réis por kilometro; e o de 900\$000 réis logo que esteja em exploração até a linha da Beira Baixa. A construção, porém, do troço de Castello de Vide á linha da Beira Baixa não poderá ser feita sem autorização de Governo. As quantias que hajam de

ser adeantadas para complemento d'estas garantias serão, com os juros simples de 5 por cento, reembolsadas ao Estado, que guardará para tal fim todos os excessos sobre as quantias garantidas que porventura devessem pertencer ao concessionário até completa liquidação da conta de adeantamentos.

Art. 10.º — Continuam em vigor todas as clausulas dos contratos de 9 de dezembro de 1903 e 9 de agosto de 1907 com excepção das que são modificadas ou substituídas pelas do presente caderno de encargos.

Art. 11.º — Nos termos do artigo 66.º do contrato de 9 de dezembro de 1903, a empresa é considerada portugueza para todos os effeitos, e se for estrangeira renunciará ao seu fóro nas questões que digam respeito á execução do seu contrato, e terá a sua sede em Lisboa.

Secretaria do Conselho, em 10 de novembro de 1909. — O Presidente do Conselho de Administração, *Anton o Augusto Pereira de Miranda*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Hei por bem determinar, nos termos do artigo 9.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, e em vista da abertura de novas estações nos caminhos de ferro do Estado:

1.º Que nos quadros do pessoal administrativo das direcções de exploração dos caminhos de ferro sejam adicionados na Direcção do Sul e Sueste: 1 inspector de fiscalização, 1 chefe de 3.ª classe, 3 factores de 1.ª classe, 3 de 2.ª, 1 revisor de bilhetes de 1.ª classe, e 1 de 2.ª, 1 conductor de 1.ª classe e 1 conductor de 2.ª; na Direcção do Minho e Douro: 3 chefes de 1.ª classe, 1 fiel de 1.ª, 1 de 2.ª, 1 telegraphista de 1.ª, 1 de 2.ª, 3 factores de 1.ª e 3 de 2.ª, 1 conductor de 1.ª e 1 de 2.ª.

2.º Que o numero de escripturarios dos quadros de cada direcção passe a ser: na do sul e sueste de 15 escripturarios principaes, 26 de 1.ª classe, 40 de 2.ª e 10 de 3.ª, e na do Minho e Douro 16 principaes, 26 de 1.ª, 44 de 2.ª e 11 de 3.ª.

3.º Que aos conductores de trens e guarda-freios seja abonada a quantia de 100 réis por dia, quando pernoitem fora da sua residencia habitual, até o limite mensal de quinze dias para os conductores e dez para os guarda-freios.

4.º Que o vencimento mensal dos continuos das mesmas direcções sejam fixados em 15\$000 réis de categoria e 5\$000 réis de exercício. A execução das disposições do presente decreto fica dependente de previo cumprimento dos preceitos do artigo 9.º do regulamento das direcções approved por decreto de 16 de novembro de 1899.

O Minist o e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 28 de outubro de 1909. — REI — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*

Hei por bem determinar, usando da autorização conferida pela carta de lei de 27 de outubro ultimo, que perante a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado se abra concurso, pelo prazo de noventa dias, para a empreitada geral da construcção da linha do Sado, Setubal a Garvão, e conclusão do prolongamento da linha do sul, do Barreiro a Cacilhas, para grande velocidade, em harmonia com as bases 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª da referida carta de lei, e nos termos das portarias de 10 de novembro de 1899, 16 de setembro de 1901 e 22 de outubro de 1907.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 6 de novembro de 1909. — REI — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

Hei por bem determinar, usando da autorização conferida pela carta de lei de 27 de outubro ultimo, que seja aberto, perante a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, concurso pelo prazo de noventa dias para a construcção da linha ferrea de Portalegre, em harmonia com as bases da mesma carta de lei e nos termos das portarias de 10 de novembro de 1899, 16 de setembro de 1901 e 22 de outubro de 1907.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 6 de novembro de 1909. — REI — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas: ha por bem autorizar a Companhia Carris de Ferro do Porto a abrir á exploração publica as linhas de tracção electrica que circumdam a Praça Mouzinho de Albuquerque, no Porto, de que é concessionaria.

Paço, em 30 de junho de 1909. — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas: ha por bem autorizar a Companhia Carris de Ferro do Porto a abrir á explo-

ração publica a linha de tracção electrica entre a Rua do Campo Lindo e a Arca de Agua, na Cidade do Porto, de que é concessionaria.

Paço, em 6 de outubro de 1909. — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas*.

NOTA

Na carta de lei relativa á linha do Sado ha duas erratas a fazer:

O decreto de 31 de janeiro citado no § 1.º da base 4.ª é de 1900 e não de 1905.

O artigo a que se refere a base 6.ª é o 3.º e não o 2.º da lei.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Ampliação da n.º 13 da Beira Alta. — Refere-se ao transporte de certos volumes que excedam as dimensões de um vagão, mas a que, para os beneficiar no preço, a companhia concede que paguem pela classe especial da tarifa geral, com o numero de 2.000 kilos, reservando-se trasportal-os em dois vagões, completando a carga com outras remessas.

A não ser esta concessão, a companhia tinha o direito de taxar estes volumes como dois vagões de 6 toneladas, o que, para pequenas remessas era bastante gravoso.

O expedidor terá que declarar que isenta a companhia de responsabilidade por atrasos.

A tarifa 13 a que esta ampliação se refere é a que distribuimos annexa ao nosso numero 456 de 16 de dezembro de 1906.

Ampliação da n.º 2 da Companhia Real.

Desde 10 do corrente ficou sendo concedido retorno de taras vasias ás expedições de vinhos e outros liquidos das estações de Vidigal a Vendas Novas e procedencias do Sul e Sueste, por esta transmissão, para as de Lisboa a Braço de Prata, Alcantara Terra e Mar, Bemfica, Belem e Pedrouços.

Transporte de automoveis. — As companhias Real e da Beira Alta combinaram umas disposições especiaes, applicaveis ao transporte de automoveis, ida e volta, as quaes começaram a vigorar desde 10 do corrente.

São ellas eguaes ás do aviso ao publico que aqui distribuimos com o nosso numero 524 de 16 de outubro ultimo, sendo o minimo de 100 kilometros exigido em cada uma das companhias.

AUTOMOVEIS TAXIMETROS

A Empreza de automoveis de aluguer pôz ao serviço em Lisboa seis carros automoveis, modelo *landaulet*, novos, commodos e expressamente mandados vir para esse fim, sendo provistos de apparelho taximetro, o que é da maior commodidade para o publico.

A tabella, embora mais elevada do que, em geral, a das outras capitaes, é aindassim bastante economica, resultando mais barata do que a dos trens de praça, cuja tarifa é entre nós, carissima.

Seja um, sejam quatro passageiros, custam os primeiros 900 metros 250 réis, e 50 réis cada 300 metros mais. Assim temos que o custo do serviço é:

900 metros.....	250 réis
1.500 »	350 »
2.400 »	500 »
3 kilometros.....	600 »
4,5 »	850 »
5,4 »	1\$000 »

Se compararmos com o preço dos trens veremos que não ha trem algum que vá ao Campo Grande, a Pedrouços ou a Bemfica (distancias de 5 kilometros do Rocio) por este preço, e muito menos com 4 pessoas.

As paragens pagam-se a 600 réis a hora, 50 réis cada 5 minutos.

Os carros conhecem-se não só pelo aparelho taxímetro na plataforma, á esquerda do *chauffeur*, como por terem na portinhola um pequeno escudo com as armas de Lisboa.

Costumam estacionar no Rocio, lado oriental e na praça do Duque da Terceira, e cremos que brevemente farão também praça n'outros locais.

O que é preciso é que o publico saiba e tenha bem presente que tem á sua disposição carros que lhe fazem um pequeno percurso por 250 réis e que não o exploram, pelo facto do seu serviço ser marcado no aparelho automatico, e assim os não confunda com os outros automoveis de praça que afugentam a freguezia com os elevados preços d'uma tarifa absurda.



A proposito do Cincoentenário

DO ESTABELECIMENTO DOS

Caminhos de ferro em Portugal

NIHIL NOVUM

Uma das reliquias ferroviarias que desde os primitivos estudos dirigidos pelo engenheiro Thomas Rumbal, da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal, até ao funcionamento regular da Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes, sob a direcção do engenheiro D. Eusebio Page, tomou parte activa nos trabalhos de construcção do primeiro caminho de ferro portuguez é ainda vivo e chama-se Pedro Augusto Serrano.

Alumno da escola de desenho da Academia de Bellas artes de Lisboa, foi admittido como simples desenhador nos escriptorios de serviço tecnico estabelecidos na quinta do Cevadeiro, em Villa Franca de Xira, sob a direcção do habil engenheiro inglez Henry Law.

Findos os estudos preliminares e procedendo-se á construcção da linha de Lisboa a Santarem, sob a direcção do engenheiro John Susherland Valentin, foi Pedro Augusto Serrano nomeado chefe dos desenhadores na repartição technica.

Era tal a aptidão de Pedro Serrano e tanta foi a sua applicação no estudo profissional da sua nova carreira, que o engenheiro Valentin lhe confiava a execução dos trabalhos mais importantes de gabinete, em que Pedro Serrano se tornara da maior competencia.

Passada a administração do Caminho de ferro por varias transições até definitiva constituição da Companhia Real, Pedro Serrano acompanhou sempre sob estas diferentes phases os esforços da realisação d'este novo elemento de riqueza publica em Portugal, merecendo sempre a maxima consideração dos engenheiros João Chrysostomo, Gromicho, Couceiro, Simões Margiochi e Sebastião do Canto, conservando-se sempre como importante collaborador nas suas missões profissionaes.

Estabelecido o gabinete de serviços technicos da empresa constructora da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes no Palacio Palmella ao Calhariz, sob a direcção dos engenheiros D. Eusebio Page e João Evangelista d'Abreu, teve Pedro Serrano a maxima confiança d'estes dois eminentes ornamentos de engenharia nos trabalhos de gabinete tecnico, para a construcção das linhas ferreas de Lisboa a Badajoz e ao Porto, que levaram a termo com tão incontestavel proveito do paiz.

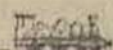
Era tal a confiança de D. Eusebio Page e João Evangelista na aptidão de Pedro Serrano, que, além de muitos outros trabalhos de importancia, o incumbiram de confeccionar um projecto da estação terminus no Caes dos Soldados, adoptando o estylo gothico tão apreciado em Portugal, mas sem para esse fim empregar dispendiosos rendilhados em pedra.

Pedro Serrano apresentou um *croquis* que, tendo agradado aos dois engenheiros Page e João Evangelista, foi por elles ordenado proceder-se á confecção dos alçados da frente e lateral. Tendo merecido aprovação este trabalho, foi incumbido de fazer vinte ou mais copias photographicas.

Pedro Serrano conseguiu obter uma prova negativa do seu projecto, e entregou os vinte exemplares ao engenheiro director D. Eusebio Page.

Enviado o projecto ao *Comité* de Paris e julgando aquella agremiação ser a sua execução muito mais dispendiosa do que a do apresentado pelo engenheiro Oppermann, foi este o preferido e posto em execução, e é o actual edificio que serviu como testa de linha até á construcção da estação do Rocio.

Por aqui se prova que a adopção do estylo gothico para o principal monumento ferroviario já tinha tido o voto de preferencia, que só por conveniencia de economia não teve effeito.



Ramaes de Aldegallega e Montemor

Terminou já o primeiro anno d'exploração do ramal de Aldegallega, aberto em 4 de outubro de 1908.

O seu rendimento proprio foi o seguinte, por trimestres:

Outubro a dezembro	2:139\$119
Janeiro a março	4:616\$375
Abril a junho	1:780\$786
Julho a setembro	2:682\$146

Total 11:218\$420

Este rendimento decompõe-se nas seguintes parcellas:

Passageiros	3:945\$640
Bagagens e recovagens	311\$396
Pequena velocidade	6:888\$090
Armazenagens e diversos	73\$300

Total 11:218\$426

O rendimento kilometrico foi de 1:020\$000 réis, a saber: passageiros 359\$000, mercadorias e gado 661\$000 réis.

No relatorio do decreto de 7 de junho de 1907 que auctorizou a camara de Aldegallega a contrair o emprestimo para a construcção do ramal, o rendimento kilometrico era calculado em 1:000\$000 réis, sendo 400\$000 réis de passageiros e 600\$000 réis de mercadorias e gado. Atribuam-se-lhe 10 kilometros d'extensão.

A extensão effectiva foi de perto de 11 kilometros e o rendimento kilometrico pouco differiu do calculado.

Vê-se como é justificado o estabelecimento de tarifas remuneradoras, embora mais altas que a tarifa geral. Para uma anuidade de 6:000\$000 réis creou-se um rendimento quasi duplo. Longe de se crearem encargos, só resultaram da providencia tomada vantagens de todas as ordens.

*

O ramal de Montemor foi aberto á exploração em 2 de setembro ultimo.

O rendimento proprio, em setembro, foi:

Passageiros	683\$230
Bagagens e recovagens	144\$488
Pequena velocidade	1:052\$672
Armazenagens e diversos	8\$015

Total 1:888\$405

Este rendimento é excepcional porque nos passageiros abrange as festas de inauguração e a feira annual e nas mercadorias refere-se a um mez de grande affluencia de productos agricolas.

Podemos supôr, sem receio de grande erro, que o rendimento medio mensal seja metade d'aquelle: o total annual pouco deve differir de 12:000\$000 réis, importancia da annuidade, conforme se previa no relatorio do decreto de 12 de junho de 1907 que auctorizou a construcção.

*

Dos factos occorridos com estes dois ramaes conclue-se que, visto a linha de Reguengos, com tarifas adequadas, poder dar rendimento superior á annuidade do capital preciso, nenhuma apreensões deve inspirar a economia do projecto de lei pendente da camara dos pares.



VIII

A Audierne e a Ponta do Raz.—Trajecto perigoso.—Lendas terríficas.—Um «Pardon» bretão.—Fanatismo.

A excursão mais obrigatoria, partindo de Douarnenez, é a da Ponta do Raz, um dos extremos do continente europeu mais prolongados para o occidente, e um dos pontos mais imponentes da costa franceza.

Da mesma estação do caminho de ferro de Orleans parte o pequeno comboio da companhia do Finisterre que vae, hoje, até Audierne, com projectos de se prolongar até o extremo, o que não lhe será difficil, visto que estas linhas são consideradas de tremvias, podendo utilizar as estradas, e esta é facil de ser aproveitada.

Os 20 kilometros de linha percorrem-se em 50 minutos. O trajecto pouco tem de interessante, e quando se toma a margem do Guyen, se a maré está baixa, o cheiro do lodo é bastante incommodo.

Audierne é uma pequena villa de pescadores e fabricas de conserva de sardinha.

Tres hoteis, dos quaes o melhor é o *de France*, em verdade rasoavel, onde passa a noite quem preferir fazer a excursão á Ponta do Raz de manhã, que é o mais commodo.

Um carro leva 12 francos por uma a quatro pessoas, demorando-se lá o tempo necessario para se vêr o sitio e almoçar.

O trajecto é de 15 kilometros, por boa estrada que offerece alguns pontos de vista apreciaveis.

Convém, como dissémos ir de manhã, porque o clima maritimo não consente a plantação de arvores, o que torna o caminho desabrigado dos ardores do sol.

A Ponta do Raz é um promontorio selvagem formado por enormes rochedos contra os quaes o mar arremete furiosamente.

A visita pode, *mas não deve*, fazer-se sem um guia, se se quizer prolongal-a até o extremo do caminho, pedregoso e difficil, que nos leva aos precipicios a pico sobre o oceano.

Passa-se o chamado inferno de Plogoff, grande e profundo tunnel sob o qual o mar se debate com horriveis estampidos, e acaba-se pela pedra que ficou tendo o nome da grande actriz Sarah Bernhardt desde que ella, na ancias das suas viagens sensacionais, ali esteve e d'ali desceu ao fundo do abysmo, presa a uma corda.

Ao lado da ponta é a bahia *des Trépassés*, um ponto a que a lenda dá um tom de tristeza que se communica a quem o contempla.

Contam as velhas balladas bretãs que antes do seculo V era ali a cidade maritima d'Is, onde reinava um tal

Grallon cuja filha, Dahut dada aos prazeres sensuaes, attrahia, cada noite, um novo amante que, pela aurora, estrangulava, mandando-o precipitar nas gargantas da bahia.

Outras contam, e é o que mais verdadeiro parece, que o nome da bahia vem do facto de, pela posição e configuração d'aquella bacia, ser ali que vinham parar os cadaveres de quantos infelizes naufragavam n'aquelles mares ericados de escolhos.

Tambem a ilha de Sein, que lhe fica em frente, e onde só vão os turistas avidos de tudo verem — porque nada tem que vêr — ilha que o mar lambe de um e outro lado, concorria para essa tetrica lenda. Ahi os habitantes punham, de noite, archotes nos chifres das vacas, attrahindo assim os navios perdidos pelas tempestades, fazendo-os despedaçar nos recifes que rodeiam a ilha, para que os terriveis insulanos lhes aproveitassem os despojos, enquanto o mar vinha amontoar cadaveres na bahia dos *Trépassés*.

Deixemos estas lugubres paragens e vamos almoçar no Grande Hotel do Raz-de-Sein, onde, por 3 modestos francos, nos servem um almoço bom e bem feito.

Hotel muito aceiado, com certos requintes de elegancia como não se esperava ali encontrar; é um bom ponto de descanso para quem vae áquella excursão, ou para os que, querendo respirar longamente o ambiente maritimo, ali se querem conservar uns dias.

Voltando a Audierne e d'ahi a Douarnenez temos nos arredores outro attractivo que não devemos desprezar.

Para quem viaja na Bretanha e queira bem observar os costumes, o que é a parte mais interessante da excursão nesta região, é obrigatorio assistir a um *Pardon*.

Todos nós conhecemos a deliciosa opera de Meyerber, o *Pardon de Ploermel* que fez o encanto dos nossos ouvidos, no theatro lyrico.

Para assistir a uma d'estas festas, o excursionista tem que ir indagando onde ellas teem logar coincidindo com a sua passagem, porque os *pardons* realizam-se em todo o Morbihan e em todo o Finisterre, ora aqui ora ali, havendo terras com dois e mais *pardons* por anno e algumas em que o festejo reveste maior importancia; e é a estes portanto, que se deve, dar a preferencia.

Assim, estando em Douarnenez em fim de agosto, não se deve perder o *pardon* de Santa Anna de la Palue, um dos melhores da Bretanha, que se realisa no ultimo domingo d'esse mez.

Para esta excursão toma-se trem que tem que fazer o percurso de 31 kilometros, ida e volta, ou de 36 kilometros se se quizer vêr a capella de Kergoat; mas quem tenha que continuar a viagem para o norte póde deixar de voltar a Douarnenez e seguir, depois da festa, a Chateaulin, cidade servida pelo caminho de ferro, por onde continuará o caminho.

Toma-se carro que em dia de festa é mais caro mas que, em todo o caso faz o caminho por uns 25 francos; trem rasoavel, para quatro pessoas, pelo dia todo.

O caminho é pittoresco, sobretudo pela animação que lhe dão, desde alvorada, os ranchos de populares que em carros, vestindo os seus fatos caracteristicos, cantando animadamente, rindo e folgando, enchem as estradas e os caminhos que conduzem a Sant'Anna.

Chegados ao local verificamos que, afinal, para nós os portuguezes, o *pardon* bretão é coisa bem conhecida — porque é pura e simplesmente a nossa *romaria*.

O mesmo fim religioso reúne os concorrentes, egreja ornamentada, sinos que repicam, grande numero de *promessas* em velas de cera e esmolos são levadas ante o altar da imagem festejada.

Em volta da egreja o arraial com as casas de *comes e bebes*, as barracas de quinquelherias, as de medalhas, registos e outros emblemas da festa, o acampamento dos que comem dos farneis sobre a relva.

Apenas a differença é que na Bretanha as ornamentações do local, da egreja e da procissão que se faz pela

tarde, são muito inferiores às das nossas festas; muito mais pobres.

O que não quer dizer que as esmolas à igreja sejam em somma inferior, mas gastando-se muito menos com o esplendor da festa, gasta-se muito mais com os padres que tomam parte nella em quantidade extraordinaria e dominam tudo como conquistadores das almas... e dos bolsos.

A missa, o *te-deum*, o sermão, são fóra da igreja, num altar armado com pobres pannos brancos e simples grinaldas de folhagem verde.

Ahi um sem numero de padres e respectivas irmãs de caridade chamam os fieis que se aglomeram aos milhares, sob um sol ardente, ouvindo as orações que acompanham em côro.

O sermão é pregado num pulpito tosco, forrado de ramagem de coberta de cama, e do alto d'elle, o sacerdote põe em relevo os milagres da santa e a interferencia que nelles tem tido a comunidade sacerdotal; verbera asperamente, os mais innocentes e puros folguedos mundanos; os passeios aos campos devem substituir-se pela permanencia na igreja; as danças são, segundo elle, uma deshonestidade; as raparigas devem empregar este tempo em resas deante do seu confessor, antes que em volteios com o seu noivo!

Prega-se, não a religião de Christo mas o fanatismo pelo padre; abuza-se extraordinariamente do espirito fraco e ingenuo d'aquellas pobres mulheres.

A procissão consta, principalmente, de mulheres e de padres e tão pobre é, que os enfeites dos andores, uns microscopicos andores, são de papel; e as raras bandeiras que marcam o caminho, simples pannos brancos.

Finalmente, nem musica ha, constando os instrumentos apenas de trez caixas de rufo que atroam os ouvidos.

Todo o dia se passa em rezas, em pregações e canticos ao Divino, só com a interrupção do tempo para almoço, que o povo emprega devorando o seu farnel regado com a cidra, a bebida bretã. Não ha danças nem descantes, porque não ha musica, nem alegria. O padre tudo impediu.

Para o regresso ha que contar com duas horas de caminho, até Chateaulin, onde se pode ficar para o dia seguinte, no hotel de *la Grande Maison*, na Grande Rue, casa modesta mas limpa e de boa gente muito agradável.

Por que Chateaulin é uma cidadesinha muito pittoresca que merece que lhe consagremos umas duas ou trez horas num passeio nas margens do canal de Brest.



UM NOVO RESTAURANTE

Não parece muito que faça sentido com a indole d'este jornal, mas emfim, como se trata de um melhoramento de Lisboa e como d'elle se tem occupado folhas de indole especial, como o nosso estimado collega *O Economista*, tambem consagramos algumas linhas a celebrar o facto de se ter inaugurado na capital um grande restaurante, como até hoje não havia, no logar do antigo café Martinho, e até — e é um dos erros dos seus proprietarios — com o mesmo nome antigo.

O effeito que a abertura d'este restaurante tem feito no publico determina-se por dois factos, ambos tendentes a produzir-lhe admiração.

Primeiro o luxo da installação. Todos acharam a casa surpreendente de riqueza, de ornamentações, e de luz.

Os convidados ao banquete inaugural vieram de lá sentindo deslumbramentos no olhar e tonturas no cerebro por causa da luxuosa installação da casa. E contavam maravilhas das paredes, da cosinha e dos espelhos, dos frescos e dos ornatos.

Os que, levados por esses enthusiasmos e desejosos de saber «o que aquillo era» lá foram comer, e pagar, vieram com outra impressão bem differente.

A admiração dos preços transformou-se a breve trecho em indignação.

Pôr na lista uma sopa por 250 já é abuso; mas cobrar essa quantia por ella é caso que indigna; ter que a pagar, até revolta!

O nosso bom lisboeta, o mesmo que abre largamente a bolsa para, sobre o elevado preço de uma corrida de trem por 400 réis, dar 300 ou 500 réis de gorjeta; o que nunca recebe troco quando dá 100 réis para pagar um café de meio tostão; o que inventou as gorjetas aos barbeiros, dando ao official, que tem ordenado, tanto como ao patrão, que lh'o paga e gasta aluguer da loja, decimas, sabão, toalhas, agua, etc. — o nosso generoso alfacinha achou muito bom ter uma alcatifa para pôr os pés, e um sextetto para lhe entreter os ouvidos, jantar num salão bem illuminado, sendo servido por creados de casaca; mas pagar mais do que no *Leão d'Ouro* ou no Paris, ali em S. Pedro d'Alcantara — é que não.

Ora nós que estamos acostumados a vêr restaurantes e a pagar segundo a classe da casa, achamo-nos bem longe de ficar de bocca aberta, quer pelo luxo da installação quer pelos preços da lista.

A casa está algo luxuosa, mas de uma falta de gosto lamentavel! Não ha ali estylo de ornamentações, não ha, sequer, logica na sua applicação. Onde deviam estar grandes espelhos foram postos uns *placards* que parecem frontarias de jazigos; sobre columnas de simulado porphiro, capiteis brancos e dourados, e sobre estes, balaustrada de faia; ao fundo, dois pannos de parede em frescos pompeanos entre ombreiras de portas de *vieux-chêne* — um contrasenso de ornamentação em cada parede, em cada canto.

Estamos por isso muito longe de considerar o Martinho como temos ouvido dizer «uma casa de primeira ordem em qualquer parte do mundo». Está limpo e rasoavelmente posto, nada mais.

Quanto aos preços tambem não são de pasmar. Casas luxuosas com boa cosinha — e a do Martinho é de primeira ordem, ao que ha dias apreciámos — fazem-se sempre pagar bem.

Uma sopa nunca custa menos de um franco, quando não dois ou mais, e ali ha sôpas desde 150 réis. Um *tournedos* paga-se por 2 francos ou 2,50, e cá só custa 300 réis. Nunca pagámos em casas de boa ordem menos de 1,50 fr. por um filete de linguado, senão ha dias no Martinho, que pagámos 250 réis.

Finalmente, se aqui duas pessoas jantam rasoavelmente, por lista, comida bem feita, sôpa, peixe, entrada, legume, assado, doce, fructa, uma garrafa de Collares, por 3\$400 réis, não achamos caso para gritar.

Sem irmos muito longe, se no recémfechado *Fornos*, em Madrid, ou no *Grand Café*, de Bordeus, comessemos a mesma coisa, pagariamos muito mais caro.

Crêmos que a origem da extranhese do publico se filia em grande parte no titulo. Foi um grande erro mantel-o, chamando café ao que hoje é restaurante. O nome do antigo dono, que nada significa, lembra as velhas tradições da casa — o nariz do Valentim e o café a meio tostão — o publico não pode conformar-se com a desappareição d'estes dois elementos.

Que lhe importa que o soalho esteja hoje alcatifado se elle cospe para o chão como antigamente?!

Em todo o caso felicitamo-nos porque Lisboa tenha um estabelecimento vasto (relativamente) bem arejado, illuminado e moderno, onde se possa comer ou tomar café, ouvindo boa musica. O que tinhamos — áparte o Tavares que é uma caixinha d'amendoas — era inferior a tudo. Mesmo no Porto havia melhor.

Felicitamos, porisso, a cidade e desejamos aos arrojados proprietarios do novo café bons resultados da sua excellente iniciativa.

E hão de tel-os.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Lisboa

Noticiam de Paris que o aviador portuguez que em Issy-Moulineau, com uma só lição conseguiu elevar-se e manobrar com um Blériot, vem a Lisboa fazer a travessia do Tejo.

França

Farman fez um vôo no Campo de Chalons em que percorreu 232.212 metros em quatro horas, desesete minutos e cincoenta e tres segundos.

Por este facto ganhou o premio Michigan que consistia em 20.000 francos em dinheiro, e objectos d'arte no valor de 12.500 francos.

Allemanha

Durante um vôo realisado em Hamburgo incendiou-se o aeroplano. O aviador que o tripulava conseguiu salvar-se apenas com ligeiras queimaduras, mas tendo que deixar-se cair da altura de cinco metros.

Italia

Durante as manobras a que se procedia com um dirigivel militar, um dos officiaes que o tripulava foi attingido pela helice, morrendo instantaneamente.



Casa Catalã

Inaugurou-se no dia 4 um novo estabelecimento em Lisboa, primeiro que enceta o commercio de productos da industria exclusiva de uma só provincia d'Espanha.

Ao persistente trabalho do distinto jornalista o doutor Ribera y Rovira, um luctador infatigavel na defesa dos interesses catalães, se deve esta iniciativa que estamos certos será de resultados seguros.

A ideia foi secundada aqui pelo sr. Americo d'Oliveira que escolheu um bom local, num edificio novo e elegante para a sua installação, e forneceu esta de uma profusa colleção de um sem numero de productos que a industria catalã fabrica e nos dão a boa impressão não só de um povo possuidor de verdadeira intuição artistica, como de uma extraordinaria perfeição de fabrico, no que a Catalunha leva a palma aos centros fabris mais adiantados.

A *Casa Catalã* ou o *Casal Catalá*, como ella se chama na lingua local, apresenta-nos productos de variadissimas industrias, como tecidos de tear e de malha, productos chimicos, perfumarias, pianos e outros instrumentos, automoveis, joalheria, machinaria, aparelhos electricos, materiaes de construcção, entre os quaes os bellos marmores artificiaes, os azulejos artisticos, os cartões-azulejo, as vitragens, os licores, lytographias e outros productos graphicos, quadros artisticos, aparelhos de illuminação, applicações varias da electricidade, correaria, artigos de borracha, de celluloid e de amianto, finalmente tudo que essas industrias podem produzir pelos processos mais modernos e mais aperfeçoados.

E sobretudo o que nos dá uma impressão de agradável surpresa é a perfeição no fabrico e no acabamento.

Um piano que ali se expõe é d'uma perfeição extraordinaria, e nem nos mais notaveis armazens das maiores fabricas destes instrumentos vimos obra tão bella, como esta, em que detalhes e conjuncto accusam uma execução primorosa.

Os vidros artisticos, os mosaicos são d'uma admiravel belleza e d'um gosto artistico impressionante.

O sr. Rovira trabalhou com esmero e os seus esforços serão coroados por um bello resultado, estamos certos.

Resta agora que a sua boa iniciativa se manifeste, como se propõe, em promover a reciprocidade, isto é, a installação da *Casa Portuguesa* em Barcelona.

Não temos tão bellos artefactos industriaes a expôr ali, nem nos propomos levar lá os productos do trabalho que na Catalunha está muito mais desenvolvido e aperfeçoado do que entre nós — por nossa culpa, bem o reconhecemos, pela nossa indolencia e falta de bom criterio.

Mas temos os nossos excellentes, fartos e variados generos coloniaes, os nossos preciosos vinhos, e alguns outros artigos especiaes, como rendas de Peniche, figos do Algarve, etc., que podemos fornecer á Espanha.

Resta que, pelas vias deplomaticas, se negocie um tratado que nos permita enviar ao reino visinho os productos de que elle é importador de outras procedencias, em troca de alguns que, sem prejuizo, antes mesmo com vantagem para o nosso paiz, d'ali podemos receber.

A Espanha é um bom freguez de cafés e cacaos; nós somos dos paizes mais productores destes generos; porque não desenvolver duma forma intensiva este ramo de commercio com os nossos visinhos peninsulares?



Almanach Bertrand

Todos os annos nos occupamos de examinar este livro e todos os annos admiramos nelle a extraordinaria paciencia, cuidado e criterio que são precisos reunir para produzir uma obra d'estas.

No volume d'este anno deparamos com uma maxima, logo na primeira pagina, que define bem os attractivos da obra. «Tudo enfada, só a variedade recreia».

Vê-se bem que é o principio que o autor tem sempre em vista, ha onze annos, para tornar o seu trabalho interessante.

Só em maximas e pensamentos — ha um ao pé de cada pagina — temos ahi annualmente 368.

Anecdotas, curiosidades, problemas, passatempos, perguntas que dão que pensar a buscar-lhes a resposta, e que pensar intelligentemente como com intelligencia foram formuladas, conselhos, notas historicas, explicações scientificas, curiosidades, illustrações graciosas, reproduções de quadros e esculturas, processos varios de pequenos recreios, vistas e panoramas de cidades, de tudo se reúne nesse precioso livrinho que nos tenta a empregar um bocado de tempo a folheal-o.

O seu coordenador, o distinto official do exercito Fernandes Costa, prima em tornal-o cada anno mais interessante, e consegue que em cada pagina a leitura se torne de maior interesse, sempre variada e util, e muitas vezes instructiva.

Porisso a edição que, no primeiro anno, foi de cinco mil exemplares, está hoje elevada ao duplo.



A linha de Vernet-les-Bains

Desde o dia 18 do mez passado, dia em que foi inaugurada a linha, que em Vernet-les-Bains, estação thermal nos Pyreneus Orientaes em que ha um bello hotel portuguez, passa uma linha electrica que segue até Montlouis, explorada pela Companhia du Midi. Em breve seguirá até Bourg Madame, onde entroncará com o troço Ax-les-Thermes-Repoll-Barcelona.

O traçado percorre uma região extraordinariamente pitoresca, servindo as povoações de Serdimá, Joncet, Olette Nyer, Tuhés, Fontpédrouse, Santo, Planés, Montlouis, povoações alcandoradas nos flancos das montanhas ou meio occultas em frondosos berços de pujante vegetação.

A linha, estensa de vinte e oito kilometros, parte da altitude de 427 metros, em Villefranche, e attinge 1.510 em Montlouis por meio de rampas cuja inclinação oscilla entre 25 e 60 millimetros por metro.

A linha é uma sequencia ininterrupta de curvas para um e outro lado, pontes, viaductos e tuneis.

A cada passo, torrentes espumantes bramem, precepi-

lando-se de rochedos que parecem perfurar o céu. O espirito do viajante hesita, sem saber o que mais deve admirar se o empolgante d'aquella natureza agreste, se a ousadia do engenheiro que creou aquellas obras d'arte. Entre estas, merece especial menção a ponte Gisclar, suspensa por cabos metallicos á altura de oitenta metros sobre a ribeira de Tet. É uma das mais ousadas construcções da Europa, em caminhos de ferro.



EM PRÓ DO TURISMO

Em França, o conselho de ministros aprovou a proposta apresentada por mr. Millerand para a criação de uma repartição de turismo, dependente do ministerio das Obras Publicas.

O trabalho distribuido a esta repartição é centralisar e pôr á disposição do publico todas as informações e esclarecimentos que interessam ao turismo, e empregar todos os meios para desenvolvê-lo, melhorando as condições de transporte, de circulação e de commodidade e hygiene nos hotéis.

Na Suissa já ha muito tempo que este serviço foi criado; existia já na Alemanha, e a Austria installou-o recentemente por vêr a sua conveniencia, e os bons resultados que elle produzia nos paizes em que estava montado.

No emtanto, por cá ha muito quem ria quando se falla nos esforços e trabalhos que a Propaganda de Portugal está fazendo desde que se constituiu.



UM SERVIÇO DIFFICIL

Durante a quinzena de aviação, que se realison em Port-Aviation, transportou o caminho de ferro de Orleans para o aerodromo duzentos mil passageiros, ou quatrocentos mil ida e volta.

No dia de maior movimento, o numero de passageiros a transportar, ida e volta, foi de cento e dez mil, a maior parte dos quaes se apresentou simultaneamente.

O serviço foi executado com toda a regularidade, excepto em um dia, um domingo em que um comboio tendo parado momentaneamente, em Juvisy, os passageiros sahiram das carruagens e espalhando-se a multidão sobre a via, houve a necessidade de cortar a corrente para evitar uma terrivel catastrophe: a morte de toda aquella gente por electrocução. Isto fez com que durante uma hora o serviço estivesse interrompido.

Para satisfazer ás exigencias do movimento para o aerodromo, foram formados quatrocentos e trinta e quatro comboios, os quaes em algumas occasiões sahiram com intervallos de quatro ou de cinco minutos.

Nos dias de maior movimento foi preciso empregar sessenta locomotivas, e seiscentas e cinquenta carruagens.

A difficuldade do serviço torna-se mais frisante se attendermos a que não foi alterado o serviço ordinario de expressos e *tramsways* de rede da Companhia.



UMA PONTE EM CIMENTO ARMADO

A maior ponte em cimento armado construida até hoje é a de Wissahickon Creek, na Philadelphia.

É ainda de maiores proporções do que a recentemente construida sobre o Sitter, na Suissa.

Mede cento e cinquenta e sete metros de comprimento e quarenta e quatro de altura. O arco maior tem oitenta metros de vão.

Na sua construcção foram empregados trescentos operarios; os trabalhos duraram dois annos.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de novembro de 1909.

Nada de importante no nosso movimento economico-financeiro e pouca animação no bolsista.

A politica mantem-se na expectativa de uma forte campanha quando el-rei regresse, de forma a promover, a opposição, uma queda do gabinete, já se vê para ella conquistar o almejado poder.

E já ameaça que se não lli'o derem vae para... outra parte. A isto chegámos! E sobre este estado de desorganisação dos espiritos que impera na nossa politica, ninguem pode prevêr o que succederá.

Se bem que se trate de puros egoismos dos partidos, o povo, a grande massa, o paiz, embora nada lhe interesse quem governa, enche-se de desanimo e cresce-lhe a desconfiança, ao ver que a cada momento se prepara uma nova borrasca, que mais retardará a epoca em que um lampejo de bom senso faça pensar na administração publica, de ha muito em abandono que tudo prejudica.

A viagem real vae continuando com brilhantes resultados; á carinhosa recepção que os espanhoes fizeram ao nosso soberano, segue-se agora o acolhimento cavalheiresco da Inglaterra onde pena é que el-rei não se demore o tempo bastante para aprender ali como se governa um povo, e que respeito tem que se manter ao principio da autoridade.

É o que mais falta entre nós. Que se veja essa opera comica que ha uma semana se exhibe ali no tribunal da Boa Hora, onde, no julgamento de um dos maiores crimes que teem emocionado a nossa capital e custou a vida a mais duma dezena de pessoas, se teem dado peripecias, e os trabalhos teem tomado um caracter de indisciplina que envorgonham um tribunal.

Os reus falam quando bem lhes parece; os advogados fazem espirito com as testemunhas; os jurados insurgem-se contra o delegado; este com outras testemunhas; o publico ri dos depoimentos e applaude as invectivas dos patronos dos reus que vão até o extremo de reprehender o juiz.

O julgamento duma celebre comedia «a Botija» não tinha mais comico, e se as sessões se realizassem á noite, este fazia concorrência aos theatros.

Profundamente triste!

Os interessados na valorisação das obrigações de 2.º grau da Companhia Real, não tendo já outro recurso, reclamaram a intervenção do Governo, fazendo constar que os pagamentos que esta companhia faz, no estrangeiro, dos abastecimentos que ali adquire, promovem o agravamento dos cambios.

Certamente que se a Companhia encontrasse no paiz todo o material de que precisa, ou quasi todo; se se abastecesse de carris para a segunda via; de locomotivas para acelerar a marcha dos comboios; de machinas-ferramentas para as suas officinas; de materias primas para as reparações, deixaria de ter que adquirir ouro para exportar em troca desse material.

Mas como não o pode fazer, só vemos meio de attender os reclamantes suspendendo-se toda a aquisição de material, deixando de conservar, de melhorar a sua exploração, retrocendo esta ao estado em que se achava quando o trajecto Lisboa-Porto se fazia em doze horas, porque as locomotivas não podiam com comboios pesados e os carris só suportavam locomotivas leves e marchas lentas.

A companhia, bem pelo contrario, tem procedido com a maior circumspeção no reforço dos seus capitais no estrangeiro, e quanto aos obrigatarios de 2.º grau, a administração faz todos os esforços e emprega toda a sua boa vontade em lhes satisfazer as aspirações.

O augmento constante das receitas permite esperar que o juro seja, este anno, melhorado.

Até lá os protestos são extemporaneos e injustificados.

A camara municipal de Lisboa pediu ao Governo para celebrar mais um contrato, com a Caixa Geral dos Depositos, para o emprestimo de 400 contos autorizado pela lei de 24 de dezembro de 1901.

Reuniu no dia 11, no Porto, a assemblea geral da Companhia Através d'Africa, approvando sem discussão o relatorio, documento que hoje começamos a reproduzir.

Nas cotações do nosso mercado manteve-se a firmeza e a tendencia para alta, gradual em quasi todos os valores e muito no-

tavel nas acções da Companhia Real que, desde 13 subiram de 67.500 a 72.000 réis a contado, e a 73.100 para fim do anno, resultado de uma subida na bolsa de Paris e da pequena quantidade d'este papel que apparece no mercado.

Tambem as obrigações do 2.º grau que ficaram, no fim do mez passado a 50.500 estão hoje a 52.560, e a 53.500 fim do anno, subida bem natural, visto constar que o seu juro será superior ao destinado no anno findo.

Os cambios mantiveram-se com leve alteração, ficando hoje a libra a 55130 compra e 55170 venda, e o Rio-Londres a 15 7/16 equivalendo a 15546 réis fracos a libra sterlina.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 30 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 11/16	46 9/16	46 11/16	46 9/16
" 90 d/v	47 3/16	—	47 1/4	—
Paris cheque	611 1/2	615	611	613
Berlim "	251	252	251	252
Amsterdam cheque	—	—	422 1/2	424 1/2
Madrid cheque	930	940	933	943

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	NOVEMBRO													
	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% Essentamento	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	—	39,90	39,90	39,95	39,95	39,95	—	—
Divida Interna 3% coupon	39,80	39,80	—	39,75	—	39,70	39,70	39,70	39,70	—	39,70	39,70	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	21,750	—	21,800	—	21,850	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1888/9	56,300	56,300	56,500	56,700	56,400	56,500	57,000	56,500	56,500	56,700	57,000	—	—	—
" 4% 1890	—	—	50,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9,000	9,000	9,000	—	9,000	9,000	9,000	—	9,000	—	—	—	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	77,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª serie	64,400	64,400	64,400	64,400	64,500	64,600	64,700	64,800	65,000	64,900	65,000	65,000	—	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	—	—	65,800	65,800	66,000	—	66,000	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	173,000	174,000	—	—	—	174,500	175,000	175,500	175,500	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	141,000	—	—	—	142,000	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	93,000	—	—	—	—	93,000	—	93,000	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	115,500	—	—	—	—	—	—	—	116,000	—	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67,500	72,000	73,100	—	—
" Companhia Nacional	7,450	7,400	7,500	7,750	7,900	7,800	7,850	7,800	7,800	—	7,800	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	86,800	86,800	87,000	86,700	87,000	87,000	87,400	87,500	87,500	87,200	87,300	87,700	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	64,300	64,300	64,300	64,300	64,300	64,400	64,500	—	65,000	65,500	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	88,000	—	—	88,200	88,200	88,600	89,000	—	—	89,500	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.º grau	—	51,200	51,500	—	51,750	—	52,000	52,600	52,600	52,400	52,200	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	72,600	72,600	—	—	72,700	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	64,900	—	65,000	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%	90,700	90,500	—	90,600	90,700	90,600	90,600	90,600	90,700	90,700	—	—	—	—
" 5%	87,200	—	87,500	87,500	—	87,350	—	87,200	87,200	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %	—	—	—	—	—	79,000	—	—	—	—	78,500	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	62,55	62,35	62,20	62,15	62,50	63	63,10	62,85	—	63,12	63,31	—	—	—
Ações Companhia Real	319	—	—	—	315	—	—	328	—	—	335	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	360	360	355	355	352,50	340	—	—	—	—	360	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	395	393	392	391,50	—	—	391,50	—	—	391,50	—	—	—	—
" Andaluzes	207	206	204	204	—	—	—	—	204	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	348,50	353	350	354,50	350	353	353	353	353	352	351	—	—	—
" Companhia Real 2.º grau	248	250	250	252	251	254	256	255	255	258	256	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	296,25	299,75	299,50	299,50	—	—	—	—	299,50	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	135	136,25	135	136	136	136	135	135	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	62,50	62,50	62,75	62,50	62,50	63	63	63,25	63	63,25	63,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	86	—	86	—	85,25	86	—	85,37	85,93	86	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas										
			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Réde geral	4 Novembro	1.073	5.127.248.000	1.073	4.956.085.000	+171.163.000	4.771.992	461.890	+103.092
	Vendas Novas	" "	70	94.793.000	70	86.424.060	+ 8.369.000	1.354.185	1.234.628	+119.557
	Coimbra a Louzã	" "	29	22.494.000	29	22.890.000	— 396.000	775.655	789.310	— 86.315
Sul e Sueste	31 Outubro	638	1.351.391.350	612	1.225.720.790	+125.670.560	2.118.168	1.921.192	+196.976	
Minho e Douro	" "	405	1.467.885.000	405	1.438.930.224	+ 28.954.776	3.624.407	3.552.914	+ 71.493	
Beira Alta	7 "	253	372.297.774	253	366.372.041	+ 5.925.733	1.471.533	1.448.111	+ 23.442	
Companhia Nacional	28 Outubro	185	142.539.747	185	130.264.635	+12.275.112	770.485	704.127	+ 66.358	
Guimarães	31 Agosto	56	91.845.245	56	87.377.440	+ 4.467.835	1.640.093	1.560.310	+ 79.783	
Porto á Povia e Famalicão	" "	64	105.702.047	64	102.190.425	+ 3.511.622	1.651.594	1.596.725	+ 54.869	
Espanholas										
			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	10 Outubro	3.681	98.517.074	3.681	99.589.246	— 1.072.172	26.763	27.054	— 291	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.650	89.982.365	3.650	90.435.842	— 453.477	24.652	24.776	— 124	
Andaluzes	10 "	1.083	16.331.879	1.083	16.643.845	— 311.966	15.080	15.368	— 288	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31 "	777	7.149.942	777	7.211.308	— 61.365	9.201	9.280	— 79	
Zafra a Huelva	4 Novembro	180	2.890.467	180	2.889.778	+ 689	16.058	16.054	+ 4	



Ambaca.—A Direcção da Companhia dos Caminhos de ferro de Loanda a Ambaca sollicitou do governo auctorisacão para alterar o horario dos seus comboios.

Malange.—Nesta linha estão sendo explorados desde o dia 1 de setembro ultimo, cento e quarenta kilometros.

Companhia Internacional de Vagões-leitos.—As carruagens d'esta Companhia empregadas no serviço dos comboios rapidos para e de Paris, em Portugal e Espanha vão ser illuminadas por um novo systema, a fim de melhorar a illuminacão.

Portalegre.—E' no dia 9 de fevereiro proximo que terá logar a abertura das propostas para a construcção d'esta linha.

Ramal de Aldegallega.—Tornou-se extensiva a este ramal a tarifa de bilhetes kilometricos da linha do Estado.



França

Foi autorisada a abertura à exploração do caminho de ferro, de interesse local, de Linze a Saint-Girons, em Landes.

Está aberta à exploração a secção do caminho de ferro, de interesse local, de Condé-sur-Vire a Granville, entre Cérences e Percy.

Turquia

Foi feita a concessão de uma linha de Tripoli a Homs, na Syria, com a extensão de 107 kilometros.

O governo turco estuda uma proposta que lhe foi apresentada para a construcção de uma linha de Sivas a Samsun, na costa do mar Negro.

Começaram os estudos para o traçado do caminho de ferro do Danubio ao Adriatico.

A linha parte da fronteira turca, em Prepelatz, dirigindo-se a Ipek e, cortando a linha do Oriente entre Mitrovitza e Pristina, continuará por Djezkowa, Priszend e Scutari, terminando em S. Giovanni di Medua.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1909

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de junho do corrente anno, accusando os livros, n'esta data, o seguinte.

Balanco da Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa em 30 de junho de 1909

Propriedade.....	59:028\$937	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Construcção.....	12 459:342\$854	—
Capital.....	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.353:350\$000
Banco de Portugal.....	—	377:476\$241
Diferença na subvenção.....	—	4.880:484\$080
Obrigações sorteadas.....	—	5:400\$000
Subvenção.....	—	57:092\$440

Somma — Réis..... 12.539:041\$577 17.273:802\$761

Transporte — Réis.....	12.539:041\$577	17.273:802\$761
Lucros suspensos.....	—	653:271\$884
Estudos além de Ambaca.....	36:842\$236	—
Accões de conta propria.....	153:000\$000	—
Papeis de credito.....	153:540\$500	—
Augmento de tarifas.....	—	1.008:826\$980
Trustees.....	£ 52.793.14	237:568\$800
Reducção em tarifas.....	—	116:385\$435
Direcção em Loanda.....	18:749\$661	—
Contracto de 20 de outubro de 1894, artigo 9.º.....	—	235:477\$710
Administrador-delegado em Lisboa.....	5:076\$832	—
Thesouro portuguez, conta nova.....	402:440\$881	—
Thesouro portuguez, conta antiga.....	5.325:498\$727	—
Letras a pagar.....	—	53:319\$249
Devedores e credores.....	41:205\$245	—
Caixa.....	4:439\$767	—
Exploração.....	689:121\$148	—
Juros a liquidar.....	—	263:141\$355
Réis.....	19.606:225\$374	19.606:225\$374

S. E. & O.

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:

799 obrigações da Companhia a 79\$500.....	63:520\$500	—
2.000 accões da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000....	90:000\$000	—
2.000 accões da Mala Real Portuguesa. (Memoria).....	20\$000	153:540\$500

Obrigações

Creadas:

9.450 de 450\$000.....	4.252:500\$000	—
47.250 de 90\$000.....	4.252:500\$000	—
	8.505:000\$000	—

Menos sorteadas:

170 de 450\$000....	76:500\$000	—
835 de 90\$000....	75:150\$000	151:650\$000
		8.353:350\$000

EXPLICAÇÕES

Somma das obrigações creadas.. 8.505:000\$000

Da qual:

Recebido dos Trustees em pagamento da construcção..... 6.186:150\$000

Diferença na emissão..... 2.296:350\$000

Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo £ 5:000.....

22:500\$000 8.505:000\$000

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Ampliação da tarifa especial n.º 7 — Grande velocidade

Desde 10 de novembro de 1909 a estação de Ponte de Sôr, situada na linha de Leste, considera-se incluída na tarifa especial n.º 7 de grande velocidade, em vigor desde 1 de janeiro de 1905, passando a vender com reciprocidade bilhetes de ida e volta para as estações constantes do quadro a seguir e os preços n'elle indicados:

De Lisboa Rocio a Ponte de Sôr ou vice-versa 3 dias, 1.ª classe 6\$550 réis; 2.ª classe 5\$090; 3.ª classe 3\$650. De Elvas a Ponte de Sôr ou vice-versa 1 dia, 1.ª 2\$100; 2.ª 1\$640; 3.ª 1\$170.

Ficam em tudo mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 7 de grande velocidade.

Transporte a domicilio na cidade do Porto

Tendo a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro estabelecido na cidade do Porto o serviço de transportes a domicilio, faz-se publico que as estações d'esta companhia estão auctorizadas a acceitar o despacho para serem entregues em domicilio n'aquella cidade, todas e quaesquer remessas de grande ou pequena velocidade, cujo transporte esteja ao abrigo das tarifas geral ou especiaes internas ou combinadas com aquella rede. Para isso basta que os

remettentes, na respectiva nota de expedição, escrevam, em letra bem visível, os dizeres — A domicílio, indicando também de forma a não suscitar dúvidas, a morada dos consignatários.

As taxas correspondentes ao transporte a domicílio serão applicadas segundo a respectiva tarifa dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em vigor desde 1 do corrente.

Por quaesquer consequências da falta de indicação, bem clara, e precisa da morada dos consignatários onde devem ser entregues as remessas, declina o caminho de ferro toda e qualquer responsabilidade.

Transporte de massas indivisíveis e objectos de grandes dimensões

No dia 25 de novembro de 1909 será posta em vigor a tarifa internacional n.º 302 de pequena velocidade, combinada com as Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á fronteira de Portugal; de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio-Dia da França e de Orleans para transporte de massas indivisíveis e objectos de grandes dimensões, de Portugal para França ou vice-versa, em transitio por Espanha.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa, que se acha affixada nos logares do costume, ou obtel-a por compra nas estações d'esta Companhia Real.

3.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 2 — Pequena velocidade

Expedições de vagões completos de vinho, vinagre, alcool, aguardente ou azeite. — Retorno de taras vazias

Desde o dia 10 de novembro é concedido o regresso á estação de procedencia, dentro do prazo maximo de 30 dias contados da data da expedição das remessas em cheio, das taras vazias das expedições effectuadas por vagões completos ou pagando como tal, das mercadorias classificadas nas 2.ª e 3.ª series da Tarifa Especial interna n.º 2 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, de Vidigal ou Vendas Novas (local ou transitio) com destino a Lisboa Caes dos Soldados, Poço do Bispo-Braco de Prata, Bemfica, Alcantara-Terra ou Mar e Belem ou Pedrouços ou vice-versa.

Para o effeito d'esta concessão serão observadas as condições estabelecidas pelo Aviso ao Publico B. 1279 de 18 de novembro de 1903 sobre o retorno de taras vazias.

Em tudo que não seja contrario ao que dispõe o presente, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade e suas ampliações.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Ampliação á tarifa especial n.º 13 — Pequena velocidade — Transporte de volumes cujo carregamento exija o emprego de dois vagões

A partir de 5 de novembro de 1909, as vigas de ferro ou de madeira, as pranchas, os barrotes, os carris, os tubos, bem como outros objectos analogos que isoladamente não pesarem mais de 1.000 kilogrammas e cujo comprimento for superior a 6,50 metros e não exceder 13 metros, exigindo, portanto, o seu carregamento o emprego de dois vagões, poderão ser taxados pelo preço da classe especial da tarifa geral, sob os minimos de 2.000 kilos e percurso de 60 kilometros, ou pagando como tal, sempre que o expedidor declarar explicitamente na nota d'expedição que se sujeita a demora, além do prazo regulamentar de transporte que a remessa possa soffrer, para ser completado com outras remessas o carregamento dos vagões empregados.

A Companhia declina, portanto, toda e qualquer responsabilidade pelos atrasos que possam occorrer até que as remessas sejam retiradas.

Não fazendo o expedidor a declaração acima indicada, estes transportes serão taxados, como até aqui, pelos preços e condições do capitulo 2.º da tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade de 6 de dezembro de 1909.



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de artigos de drogaria

No dia 19 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de artigos diversos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 50\$000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Fornecimento de 72:000 kilos de ferro granito

No dia 23 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para fornecimento de 72:000 kilogrammas de ferro granito proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 40\$000 réis e apresentar uma amostra de ferro a fornecer ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até prefazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Fornecimento de travessas

No dia 4 do proximo mez de dezembro, pela uma hora da tarde, se hade proceder, perante a Direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para o fornecimento de 77.000 travessas de pinho, em branco ou creosotadas para via larga; de 15.000, também de pinho, em branco ou creosotadas; e 10.000 de carvalho, para via reduzida.

O deposito provisorio, para poder ser admittido como licitante, que poderá ser feito em qualquer das thesourarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, ou do Minho e Douro, até ás tres horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver logar, será da seguinte forma:

Travessas de pinho, em branco, via larga 574\$000 réis; via reduzida 70\$000 réis.

Travessas de pinho, creosotadas, via larga 1:290\$000 réis; via reduzida 158\$000 réis.

Travessas de pinho, carvalho, creosotadas; via reduzida réis 145\$000.

O deposito definitivo, que também poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de cinco por cento da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas, em carta fechada, ou á Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, até ás onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste, até ás onze horas da manhã da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás quatro da tarde, nas secretarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Restaurante da Guarda

A companhia da Beira Alta arrenda o restaurante da estação da Guarda a partir de 1 de janeiro de 1910.

Acceita propostas até ao dia 30 de novembro do anno corrente as quaes devem ser dirigidas ao Director da exploração em Figueira da Foz.

As condições do arrendamento acham-se patentes na Repartição do Trafego d'esta Companhia, na mesma cidade da Figueira da Foz.

Vende-se Carris, vagões, vagonete Decauville e diverso material para empreitadas de obras publicas. Dirigir-se a Simões, pharmaceutico, Eixo, Aveiro.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe 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. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 15000 reis por dia a 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Eits a ressortis. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro; muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 12200 a 28500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estilez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1909

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sedré	Algés	C. Sedré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4	4 14	4 41	4 56
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12 5	12 20

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sedré	P. Arcos	C. Sedré	
5 30	6 3	5 30	6 1
7 40	8 13	7 25	7 56
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 57	5 31	5 57
7	7 28	7 45	8 11
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 3	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sedré	Cascaes	C. Sedré	
6 15	7 19	6	7 4
6 50	7 44	7 40	8 35
8 10	9 6	8	8 47
9 10	9 46	8 56	9 32
9 45	10 41	9 15	10 7
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
12 15	1 19	11 26	12 2
1 40	2 16	12 15	1 19
1 45	2 49	1 50	2 54
3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 19	3 15	4 19
4 49	5 16	3 56	4 32
5 20	5 57	4 28	5 14
6 10	6 46	6 15	7 19
6 15	7 19	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 51
7 45	8 49	8	9 4
9 15	10 19	9 20	10 24
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
12 15	1 15	11 26	12 2

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 30	10 2	10 20	10 50
11 19	11 51	12 14	12 43
1 20	1 52	2 20	2 49
3 10	3 42	4	4 29
3 45	4 22	6 18	6 53
7 32	8 15	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 56	5 3	6 5
8	9 4	6 3	7 45
10 19	11 25	7 36	8 40
11 45	12 20	8 35	9 5
12 20	1 27	8 43	9 45
2 20	3 27	10 37	11 38
4 35	5 10	12 41	1 42
4 55	6 2	2 39	3 40
5 37	6 41	3 35	4 13
6 15	7 24	4 36	5 37
8 19	9 27	5 28	5 58
9 37	10 21	7	8 3
11	12 8	8 32	9 30
12 20	1 30	10 32	11 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 27	10 11
8 7	8 50	10 28	11 12
10 51	11 34	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
3 27	4 10	4 47	5 29
4 41	5 24	5 45	6 29
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 5	11 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	1 15	2 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
4 29	5 21	8 2	9 20
5 44	7 2	2 39	4 6
12 33	1 56	6 18	7 45
—	—	7 55	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6 54	8 30	7 23	9 20
4 29	5 52	3 21	5 15
—	—	10	11 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
6 54	9 50	5 40	9 20
—	—	10 8	1 2
—	—	11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 15	8 35	4 15	7 4
8 36	10 28	11 27	3
5 54	7 26	8 10	9 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 25	8 1	6 35	5 15
9 45	3 18	8 50	2 40
1 46	12 25	3 6	12 33
5 30	11 17	5	10 50
6 10	11 33	8 45	6 25
9 30	7 31	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 47	9 39	3 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	5 50	8 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 58
10 20	11 58	7	8 38
5 35	7 15	3 30	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	8 11	9 7
9 35	10 35	12 34	1 32
3 27	4 30	7 48	8 45
9 5	10 7	12 10	1 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louzã	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 25	12 44	1 35	3 8
3 54	5 9	5 24	6 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
4 10	6 10	11 10	12 47
—	—	9 55	11 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 27	8 55	6 15	5 15
8	7 7	6 15	5 15
—	—	5 55	12 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
10 27	6 33	7 6	7 20
7 25	12 51	7 20	5 15
8	7 6	7 20	5 15
—	—	4 49	12 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 27	11	4 20	2 40
8	9 55	4 20	5 15
9 30	9 55	3	12 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 32	12 46	6 20	11 19
—	—	1 55	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 15	5 5	11 41
3 45	2 13	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Figueira	Caldas	
1	7 15	3 5	9 24
—	—	7 58	1 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
1 52	2 13	1 10	1 31
3 50	4 11	3 5	3 26
6 54	7 15	6 10	6 31
8 41	9 2	7 58	8 19

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
1 55	2 34	10 30	11 6
11 29	12 6	1 15	2 20
8 55	9 34	7 40	8 21

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
7 10	8 46	5	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	11 12	6 15	9 11
4 40	7 19	3 10	6 3

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 25	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
5 10	1 45	9 25	3 55
9 50	4 15	1 50	6 45
1 35	7 10	4 15	11 55

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6	6 35	5 55	6 30
q 7 25	8	8	8 35
8	8 35	9 15	9 50
9 15	9 50	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
12 55	1 30	2 50	3 25
2 50	3 25	3 35	4 38
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 22	8
8 20	8 58	9 44	10 24
h 12 30	1 8	11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	9 43	8 5	9 50
10 50	12 34	11 18	1
5 20	7 13	5 50	8
8 20	9 44	8 16	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	8 5	9 50
10 50	12 36	10 15	11 40
2 50	4 26	3	4 38
4 20	5 58	6 25	8
5 20	7 8	8 25	10 24
8 20	9 47	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Montemor	Gadanha	Montemor	
9 40	10	11 15	11 3
6 50	7 10	8 25	8 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	
8	2 39	6 8	1
5 20	12 4	3 51	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
6	10 46	6	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
8	3 25	5 55	1
5 20	11 55	11 35	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	3 55	5 20	1
5 20	2 55	8 30	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Faro	Lisboa	
a 7 25	q 3 35	a 7 15	m 3 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
6	12 30	5 10	10 24
8	12 30	4 45	6 30
5 20	6 53	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
6	9 14	7 50	10 24
a 7 25	q 3 46	6 40	6 30
5 20	5 4	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
q 10 30	2 30	9 30	10 37
10 30	11 40	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Villa Real	Portimão	
6 25	12 10	2 5	7 32

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
11 30	11 51	12	12 2



AVISO AO PUBLICO

Serviço directo combinado com os caminhos de ferro do Sul e Sueste por via Vendas Novas

Esta Companhia, conhecedora de que da parte do publico interessado nas relações do serviço directo entre as suas linhas e as do Sul e Sueste por via Vendas Novas, ha mau entendimento ácerca das condições que regem a applicação das taxas de transporte, vem, no interesse do publico, esclarecer: **que as taxas applicaveis aos transportes, qualquer que seja o destino ou procedencia das remessas, são sempre as que correspondem pelas tarifas mais reduzidas em vigor no trajecto real que as remessas devem percorrer. Isto é, as taxas são estabelecidas pelas tarifas especiaes combinadas directas, quando as haja, ou na sua falta, pela ligação em Vendas Novas, das Tarifas Geraes ou especiaes internas mais reduzidas que sejam applicaveis no trajecto real a percorrer em cada rede.**

Em caso algum, as taxas devem ser superiores ás resultantes do principio acima, que apenas tem, mas em beneficio do publico, as excepções seguintes:

Procedencias ou destinos do Sul e Sueste, desde Cabrella até Móra, Villa Viçosa, Moura, Portimão, Villa Real de Santo Antonio e futuros ramaes ou prolongamentos d'estas linhas, para:

- a) Destinos ou procedencias da linha de Vendas Novas e estações desde Torres Novas até Cascaes, Cintra ou Obidos (via Braço de Prata) todas inclusivé:

n'este caso, se o preço correspondente á Administração do Sul e Sueste, pelo trajecto desde ou até Vendas Novas, fôr superior a qualquer preço especial que haja em vigor para desde ou até Barreiro, então o preço applicavel será o de Barreiro, por mais favoravel para o publico.

- b) Quaesquer outros destinos ou procedencias das linhas da Companhia Real:

n'este caso, se o preço por tonelada, correspondente á Administração do Sul e Sueste, pelo trajecto desde ou até Vendas Novas, fôr superior ao preço mais favoravel correspondente á estação do Barreiro **menos 500 réis**, então o preço até ou desde Vendas Novas, será o de Barreiro **menos 500 réis**, não podendo, porém, descer, em caso algum, abaixo do que corresponder ao minimo de percurso previsto na Tarifa respectiva (Geral ou especial).

N. B.—Para a comparação dos preços supra, alíneas a) e b) deverá ainda ter-se em vista que quando se applique o preço de Barreiro ou o preço de Barreiro **menos 500 réis** por tonelada, se estes por condição da tarifa applicavel, forem isentos de despesas de manutenção, essa isenção será extensiva a Vendas Novas.

Ficam em pleno vigor as disposições do Aviso ao Publico B. n.º 1299 de 27 de Janeiro de 1904, de que o presente é simples esclarecimento.

Lisboa, 25 de Outubro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto
A. de Vasconcellos Porto

AVISO AO PUBLICO

Ampliação á tarifa especial n.º 13

PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de volumes cujo carregamento exija o emprego de 2 wagons

A partir de 5 de Novembro de 1909, as vigas de ferro ou de madeira, as pranchas, os barrotes, os carris, os tubos, bem como outros objectos analogos que isoladamente não pesarem mais de 1:000 kilogrammas e cujo comprimento fôr superior a 6,50 metros e não exceder 13 metros, exigindo, portanto, o seu carregamento o emprego de dois wagons, poderão ser taxados pelo preço da classe especial da tarifa geral, sob os minimos de 2:000 kilos e percurso de 60 kilometros, ou pagando como tal, sempre que o expedidor declare explicitamente na nota d'expedição que se sujeita á demora, além do prazo regulamentar de transporte, que a remessa possa soffrer, para ser completado com outras remessas o carregamento dos wagons empregados.

A Companhia declina, portanto, toda e qualquer responsabilidade pelos atrasos que possam occorrer até que as remessas sejam retiradas.

Não fazendo o expedidor a declaração acima indicada, estes transportes serão taxados, como até aqui, pelos preços e condições do capitulo 2.º da tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade de 6 de Dezembro de 1906.

Lisboa, 29 de Outubro de 1909.

O Administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.