

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 541

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

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

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albuquerque, 27

LISBOA, 1 de Julho de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste.—Tarifa especial H. g. v.; 2.ª ampliação á tarifa especial int. n.º 10, p. v.; 3.ª ampliação á tarifa especial int. n.º 1, p. v
Companhia Real.—Relações directas entre Paris e a America do Sul, via Lisboa; 14.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 8, p. v.

SUMMARY

	Paginas
O Caminho de Ferro do Norte da Ilha de S. Thomé, por Ezequiel de Campos	193
Irrigação e força motriz, por Mello de Mattos	194
Parte Official, Decretos de 19 de maio, 2 e 16 de junho de 1910 do ministerio das Obras publicas—Decretos de 16 de junho e portarias de 14 e 27 de maio de 1910 do Ministerio dos Negocios da Marinha	196
Marinha mercante	197
Exploração climaterica, por Bentes Castello Branco	197
Aviação e aerostação—Portugal—Italia	199
Uma boa ideia	199
Tracção electrica—Portugal—Espanha—Turquia	199
Um exemplo a seguir	199
Auxiliando estrangeiros	199
Viagens e transportes	200
Notas de viagem—A linha de Leste e os seus attractivos—O novo hotel de Ritz de Madrid—De Madrid á Suissa por Alirante—Albacete e as navilhas de ponta e mola—A «vega» valenciana—Jativa pittoresca—Chegada a Valencia	202
As carruagens dos tremvias	203
A electricidade no Transiberiano	203
A linha electrica de Genova a Monte Figogna	203
A volta ao mundo em vinte e dois dias	204
Commercio portuguez	204
Linhas portuguezas—Valle do Vouga—Valle do Minho—Alverca a Ericeira—Companhia Real—Lobito	204
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	204
Boletim Commercial e Financeiro	204
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	205
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	205
Linhas estrangeiras—Espanha—Franca—Turquia—Russia	206
Companhia da Beira Alta—Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 16 de maio de 1910 (Conclusão)	206
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio	206
Avistos de serviço	207
Arrematações	207
Agenda do Viajante—Horario dos comboios	208

O caminho de ferro do norte da ilha de S. Thomé

IV

Tomemos a questão nos seus termos actuaes e vejamos qual deverá ser a orientação a seguir para tirar o maximo proveito do capital já dispendido e qual outro se deve dispendir. Como facto consumado está apenas o troço Cidade-Cruzeiro da Trindade, e uma despesa importante de estudos.

—Deve-se fazer o ramal da Magdalena?

—Deve-se construir o ramal do R. Abbade?

—Que desvios, que prolongamento?

Não havendo duvida nenhuma que se vae ás apalpadelas, é urgente parar um pouco e... sondar. Paremos então; e vamos ver qual a area que pode ser tributaria do Caminho de ferro que parte da Bahia de Anna de Chaves, para depois esboçar os traçados geraes.

A ilha é agricola; nem tem outra industria, nem outra fonte de riqueza: o solo deriva para os cacoeiros as energias possantes que a terra e o clima armazenou e espalha. Se tomássemos uma carta da ilha e nella fôssemos a registar as varias fontes de producção e as suas convergencias actuaes, notavamos logo que á Bahia de Anna de Chaves, a nordeste da ilha, vem por estradas e caminhos uma boa tonelagem de exportação; que o resto della desce das montanhas por caminhos terreos ou por caminhos de ferro

para as praias do contorno da ilha, e vem depois pela via maritima buscar a mesma Bahia de Anna de Chaves, unico fundeadouro normal dos navios que demandam S. Thomé.

As mercadorias importadas seguem a marcha inversa.

Por toda a ilha a cultura extensa, desde o littoral até 500, 1.000 ou 1.600 metros de altitude a invadir montes e valles: e os trabalhos agricolas a colher e a orientar os productos da terra para os pontos de tratamento ou de expedição delles a caminho dos portos do littoral. A colheita, esparsa por toda a ilha, busca primeiro um ponto ou mais de cada propriedade, onde depois de tratada, é preparada para a exportação. Sobre a carta da ilha, se fôssemos a marcar estes logares de convergencia de productos antes de tomar o caminho do navio, ficavam registados muitissimos centros de producção—sêdes e dependencias das roças—numa distribuição bizarra relativamente á topographia da ilha, e de tonelagem muito diversa na mesma região. Era este conjunto de centros de producção, independentes entre si (depois de tomarmos as resultantes dos que fazem parte da mesma roça) que havia de ser considerado, pesando o seu valor de tonelagem e as suas difficuldades de transporte, para o estudo do sistema de viação insular.

Não tínhamos que attender á importação, que podemos, sem inconveniente, considerar distribuida proporcionalmente á exportação; nem tínhamos que pesar as villas e os centros de população, porque não tem valor na solução do problema: logarejos decrepitos á margem dos caminhos—Trindade, Santo Amaro, Guadalupe, Neves, Santa Cruz dos Angolares, Santa Anna—não valem quasi nada como centros commerciaes ou de população europea.

Vem ter a muitas praias da ilha caminhos de ferro agricolas que derivam das roças os productos em busca dos barcos que os hão-de levar á Bahia de Anna de Chaves: para o caso dos Caminhos de ferro que venham áquella bahia devemos eliminar todos os centros agricolas que tem praia e Caminho de ferro exclusivo. O que resta?

1.º—Desde as immedições da cidade para a Trindade-Santo Amaro, até 250 metros de altitude, minúsculos pontos esparsos, representativos de roças de europeus: roças Santo Antonio, Villa Dolores, Favorita, Florinda, etc.

O resto é terreno de forros, de cultura rudimentar, que nunca dará nada na mão delles, e por isso não tem influencia no problema.

Logo a seguir notam-se as roças do contorno inferior do Pótó, do lado de cima da Boa Entrada: Monte Macaco, Santa Cruz, Prados, Valle Flor, Valle Prazeres, etc.; pegando immediatamente com o Potó: Vista Alegre, Santa Margarida (e as pequenas roças Santa Maria e Maiango) Queluz, Bemfica, Pentecostes, etc., todas por baixo do Morro Mongo. E logo acima, sem solução de continuidade, as roças altas do norte da ilha: Monte Café, Quinta da Graça, Saudade, Nova Moka e S. Nicolau. Todas estas roças ficam a Oeste da Agua Grande, pelas bacias do Rio Mello, R. Diogo Nunes, e do R. do Ouro, antes do thalweg deste, e parte das roças altas estendem-se pelas bacias do R. Manuel Jorge, Agua Grande e R. Abbade, no curso superior.

2.º—Para Leste da Agua Grande até ao thalweg do R. Abbade—obstaculo natural e limite de região agricola,

que se impõe por logo estar a grande roça Agua Izé com praia e caminho de ferro privado, encontramos, a confinar com a Pinheira, o Guegue, e a seguir a Pedroma, a Laura, a Amelia e outras pequenas roças de cultura cuidada nas immediações da Trindade.

3.^o — Mais acima, pela bacia do R. Manuel Jorge, ficam as roças Milagrosa, Plateau Café, Java, Santa Adelaide, etc.

4.^o — Pela encosta esquerda do R. Abbade algumas roças muito promettedoras e outras em producção activa, desde a Cachoeira a Traz os Montes.

E' este o balanço summario das roças sem caminho de ferro para as praias, desde o R. do Ouro até ao R. Abbade, e desde o littoral do Norte da ilha até á cumiada dos Formosos. Todas ellas são directamente tributarias da Bahia de Anna de Chaves pelos caminhos actuaes, á custa de muitas fadigas.

5.^o — Agua Izé toma um tracto grande da ilha; as roças desde ahi até Santa Cruz dos Angolares, comprehendidas entre o mar e as immediações da cumiada do Cruseiro e divisorio esquerda do Yó Grande são pontos dispersos que devem ser servidos por caminhos de ferro numa direcção radial da ilha, a liga-los com as praias.

Fica-nos, pois, a encosta esquerda do Yó para ser considerada como tira de terra encravada entre o thalweg do Yó Grande e a cumiada do Cruseiro, a reclamar um meio de comunicação para as roças: Soledade, Granja, Valle Carmo, Cruseiro, Guayaquil, Santelmo, e Yó Grande.

O resto da ilha ou tem caminhos de ferro para as praias, ou tem de buscar esta solução, privada ou collectivamente.

Vemos em resumo que fica parte do norte e nordeste da ilha, bem como a encosta esquerda do Yó Grande, para ser ligada com a Bahia de Anna de Chaves, numa solução equitativa do problema, visto todas as roças estarem dependentes entre si para buscar o porto natural do embarque.

Delimitada assim a area a servir, e já semiconstruido o troço Cidade-Cruseiro da Trindade, dever-se-ha construir o ramal da Magdalena?

— Não. Como mostrei (v. n. 534), o baixo Potó não fica servido; as roças altas, que só por si dariam cerca de 1.800 toneladas de tráfego, não virão tambem ligar-se ao ramal: fica uma tonelagem insignificante, talvez menos de 1.000 toneladas de tráfego, para cobrir o custo e exploração de 8 kilometros e meio de linha que, estudada pelos engenheiros do Governo e por processos algo anachronicos, não deve custar menos (antes muito mais) de 300 contos de réis. Como o troço de penetração — 13 kilometros — da cidade ao Cruseiro da Trindade não tem tráfego proprio, devemos contar ao ramal da Magdalena mais metade daquelle troço; e assim, com os estudos, não ficará por menos (antes por bem mais) de 440 contos de réis o ramal da Magdalena. O fracasso é fatal. Se alguém se quizer dar ao trabalho de analysar a apreciação que deixo em quatro traços, verá que arbitrei uma economia feroz para os gastos de estações, accessorios dellas, e material circulante; e que nem sequer considere o minimo gasto na construcção de armazens e da gare maritima, tão indispensavel como o proprio caminho de ferro.

— Deve-se construir o ramal do R. Abbade?

— Não. Desconheço em absoluto qual a orientação dos estudos que se estão a fazer; mas sei que o ante-projecto de 1900, que bastava ter sahido do lapis do engenheiro Miranda Guedes para ser honestamente bem feito, não está em S. Thomé; e suspeito que não houve a coragem de fazer um estudo preliminar e um reconhecimento muito meticoloso de qual a directriz a estudar. O decreto é o mais vago possivel — na direcção do R. Abbade... Mas que fosse muito preciso: a engenharia do Governo por certo não sabe fóra das suas normas em S. Thomé, e então construir só o ramal do R. Abbade em seguimento ao troço de penetração é gastar mais umas centenas de contos de réis para obter apenas 1.200 toneladas de tráfego, que não podem cobrir os gastos enormes acarretados.

Mas não pode ficar assim resolvido o problema da serventia das roças que tem de buscar directamente, *via terra*, a Bahia de Anna de Chaves: porque então o caminho de ferro da cidade ao Cruseiro da Trindade ficaria apenas como um concorrente á gorada da Trindade, de macadam, mais rapido e de maior capacidade, mas talvez de tarifa não menor, porque tem 13 kilometros e aquella 7 apenas; e as roças ficavam tão mal como estão, porque justamente a estrada da Magdalena e os caminhos, que além da Trindade se dirigem ás roças, prevaleceriam, e com elles, as actuaes difficuldades e despesas.

Construir um caminho de ferro apenas para commodidade dos funcionarios que tem *passé*, e para recreio dos passageiros dos navios que fundeiam em S. Thomé não é com certeza empregar bem o dinheiro da nação.

Ezequiel de Campos

IRRIGAÇÃO E FORÇA MOTRIZ

Embora tenha bem presente aquella maxima que diz que *o eu só é digno de odio*, nem por isso deixo de falar de mim.

E' que me succede o mesmo, ao que supponho, que a toda a gente. Possuo um binoculo vulgar, mas que uso differentemente quando examino os outros ou olho para os proprios defeitos.

Quando quero vêr as faltas de outrem, o ocular fica junto dos olhos e a objectiva é que incide sobre os erros, que por isso vejo augmentados e talvez deformados. Fazendo o exame proprio, instinctivamente, a objectiva é que vae para junto dos olhos e assim succede que me passam despercebidos os defeitos pessoases.

Falo pois de mim, esquecendo o pensamento expresso por Pascal.

Que esta confissão sirva pelo menos de desculpa para a noticia que vou dar do que tive a honra de dizer em 18 de junho na Associação dos Engenheiros e que os collegas, que tiveram a paciencia de me ouvir, apoiaram e approvaram, com grandeza de animo e longanimidade de que me confesso grato.

Recentemente li os fasciculos de março e abril ultimo da *Science Sociale*, onde o sr. Léon Poincard consignou a sua opinião apoz o inquerito que fez ácerca dos nossos agricultores, maritimos e mineiros.

Este trabalho subordinado ao titulo *Le Portugal inconnu* é digno de registo e á amabilidade de um collega devo o conhecimento de um artigo publicado na *Lucta* no dia seguinte áquelle em que falei.

Ahi diz o professor sr. Innocencio Camacho: «fóra destes moldes e digna realmente de ser lida pelos que ás questões sociaes dedicam um pouco da sua attenção, appareceu ha pouco á venda uma brochura formada pelos fasciculos 67 e 68 da revista *La Science Sociale suivant la méthode d'observation*. Estes dois fasciculos são devidos a M. Léon Poincard».

De pessoa que não conheço pessoalmente, mas de quem tenho applaudido não poucas manifestações de saber e de estudo, vem pois a confirmação das duas palavras de apreciação que acabei de fazer ao trabalho do sr. Poincard e a justificação de ter d'elle falado na Associação dos Engenheiros.

Certo é que tomei apenas para objecto da minha comunicação o parecer deste illustre sociologo suiso a respeito do aproveitamento das nossas correntes de agua como productoras de enérgia e distribuidoras de fertilidade por meio da irrigação.

Embora falasse perante um auditorio que conhece *à quoi tient la supériorité des anglo-saxons; comment la route crée le type social et les grands ports de France*, não me

julguei dispensado de dar uma ideia geral do *methodo monographico*, devido ao engenheiro de minas Frederico Le Play.

Embora os trabalhos deste homem de sciencia já hoje só possam ser consultados apenas como documentos historicos, para quem quizer estudar a evolução das doutrinas da sciencia social, julguei dever dar noticia rapida das influencias intellectuaes a que na infancia e adolescencia esteve sujeito Le Play, definindo o *methodo monographico* com as proprias palavras do seu inventor.

Tomando como guia o sr. Bouchié de Belle, biographo deste notavel engenheiro e sociologo, não pude deixar de dizer, como elle, que Le Play mergulhou no mundo e viu-o viver, observando primeiro sem ordem nem plano.

Quando já possuia um material enorme de observações, colhidas em mais de trezentas familias, desde os confins orientaes da Europa até Espanha, desde a Escandinavia até á Grecia e á Turquia, é que Le Play começou a classifica-las.

Precisava de um criterio para ordenar aquelle enorme conjunto de observações e tomou como base da sua classificação o orçamento das receitas e despesas. «Não ha na existencia do operario, escreveu Le Play, um acto digno de menção que não tenha o seu logar marcado no orçamento das despesas e receitas».

Este criterio tinha a vantagem de ter em si proprio a verificação, mas a circumstancia da intervenção de uma unica caracteristica em problema tão complicado deu azo a que muitos factos não pudessem integrar-se na classificação das familias, conforme Le Play a deduziu do conjunto das suas observações.

Por isso Henri de Tourville organizou uma classificação em que interveem 25 grandes divisões, que por subdivisões, classes e sub-classes successivas dão uma nomenclatura de cerca de quatrocentos termos, em que nada se deixa ao acaso ou á phantasia.

Deu-se portanto um progresso real sobre as monographias dos orçamentos commentados de Le Play.

Exposto embora summariamente e apenas em esboço incompleto o methodo da sciencia social entrei definitivamente na analyse do *Portugal inconnu*, apenas no tocante a applicações irriguas e mecanicas das nossas correntes de agua.

Citei repetidas passagens da obra do sr. Poinard que não occulta as dificuldades technicas que encontraria a applicação irrigua dos nossos rios e ribeiras, mas não pude deixar de ponderar que bem maiores são essas difficuldades na ilha da Madeira e lá se venceram.

Certo é que não pequena admiração provoca em estrangeiros e nacionaes a obra gigantesca das levadas da *flór do oceano* e já a tal proposito referi na *Gazeta* ⁽¹⁾ o que escreveu o illustre viajante inglês sr. Koebel, de cujo livro *Madeira Old and New* dei noticia.

Uma passagem do *Portugal inconnu* levou-me a representar o papel ingrato de Cassandra, porque ainda ali se vê que, se aproveitassemos irriguamente as correntes de agua que sulcam o paiz, poderíamos ter pastagens com que alimentassemos os cavallos precisos, para a remonta do exercito. Hoje somos tributarios da Espanha ou temos que ir buscar os solipedes á Argentina.

De uma extensa citação do livro do sr. Poinard relativa á serra da Estrella destaquei o final, em que aquelle illustre sociologo pondera que seria preciso combinar o esforço para aproveitamento irriguo das aguas que ali correm com outras empresas hydraulicas destinadas a proporcionar a força e luz á industria.

Um começo de realisacão deste alvitre se encontra já no grandioso projecto do illustre engenheiro sr. Rodrigues Nogueira, de que ha pouco deu noticia a *Gazeta* ⁽²⁾.

Ainda mais adeante diz o sr. Poinard, tambem a proposito da serra da Estrella que «facilmente se tornaria um grande reservatorio de força hydraulica, cujas aguas mortas canalizadas iriam espalhar a fertilidade ao longe».

Não allude porém o sr. Poinard á enorme força perdida das nossas correntes de agua navegaveis e fluctuaveis, não refere por enquanto o muito que poderíamos fazer, atenuando por meio de represas e barragens a pronunciada declividade dos nossos rios principaes.

A Allemanha, por este meio, conseguiu tornar o Rheno accessivel a embarcações de forte tonelagem e em breve a Suissa ha de encontrar como uma realidade a definição que della dava um distincto engenheiro hydraulico.

Falando dos projectos de prolongar até Basilea a navegabilidade do Rheno, de aproveitar os lagos da Helvecia, da ampliação da navegacão do Rhodano, aquelle engenheiro comparava a Suissa com uma placa giratoria da navegacão interior da Europa Central.

Ora a atenuação da declividade do Tejo, do Douro, do Mondego, do Guadiana e de tantos outros rios originaria grandes quedas de agua productoras de energia motriz e conseguiria que a navegacão se fizesse em todo o tempo com fins commerciaes, graças á pequena velocidade da corrente nos talhões determinados pelas represas.

Ha bem mais de cem annos que um grande espirito cheio de engenho, delido no forte da Junqueira pelo despotismo do Marquez de Pombal, lembrava a construcção de diques transversaes no Tejo e no Mondego, reguladores das cheias e reservatorios de agua para irrigações. Bento de Moura Portugal, que, apesar da sua formatura em direito, sempre teve manifesta tendencia para os assuntos de engenharia e cujo livro «Inventos e varios planos de melhoramento para este reino» ainda hoje merece ser lido, preconizou as vantagens das represas nos nossos rios para o indicado fim.

Escusado será dizer que hoje quasi que se desconhece o livro apontado que, no emtanto, mereceu uma referencia do sabio inspector geral de obras publicas sr. Conselheiro Loureiro ⁽³⁾.

Havia porém um vicio de origem no alvitre de Moura Portugal. Viera cedo de mais e nascera em Avó, em plena Serra da Estrella, quasi que no coração de Portugal.

Ora aqui é que medra o anexam dos santos de casa não fazerein milagres e assim é que talvez se justifique o dito que se attribue ao sabio botanico Correia Serra.

Conta-se que elle, ao livrar-se dos malsins de Pina Manique, dizia lá fora em Londres que Santo Antonio era o unico portuguez de juizo; porque, nascendo em Lisboa, se apressara a ir viver para Padua.

Mas, fechando o parenthesis, devo ponderar que, se se permittisse que os emprehendedores de obras hydraulicas para aproveitamento de energia motriz pudessem construir barragens nos sitios onde os nossos grandes rios correm entre montanhas agrestes, se conseguiria melhorar sem dispendio para o Estado a navegacão interior e poupar alguns milhares de contos de réis de que somos annualmente tributarios ás minas de Cardiff e New Castle.

Não poucas vezes o tenho dito e escripto, mas... faço-o em portuguez e sou oriundo da vertente da Serra opposta aquella em que nasceu Moura Portugal.

No emtanto, como já falou no assunto um estrangeiro autorisadissimo, homem de sciencia, insuspeito e fazendo excepção, como character e probidade, a tantos outros que aqui veem explorar-nos, quando não é para nos expoliar, tenho esperança de que alguma coisa se fará para aproveitarmos o que hoje inutilmente corre para o mar, por certo que em dezenas de milhares de contos de réis, que se perdem.

Mello de Mattos.

⁽¹⁾ Vid. «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 511 de 1 de abril de 1909.

⁽²⁾ Vid. «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 538 de 16 de maio de 1910.

⁽³⁾ Vid. «Revista de Obras Publicas e Minas» tom. XI p. 68.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Hei por bem, nos termos do § 2.º do artigo 27.º do regulamento da caixa de aposentações e socorros dos caminhos de ferro do Estado, aprovado por decreto de 31 de janeiro de 1901, conceder a reforma ao ajudante do chefe das officinas dos caminhos de ferro do Minho e Douro, Domingos Rico, com a pensão estipulada no mesmo parágrafo, devendo a importancia da differença entre a pensão que lhe é concedida pelo presente decreto e a que lhe caberia, nos termos do § 1.º do artigo citado, ser adicionada á dos subsidios concedidos pela administração á referida caixa.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de junho de 1910 = REI. = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Convindo simplificar, em harmonia com os preceitos legais vigentes, as normas relativas á entrega do producto dos impostos de transito e sello, nos Caminhos de Ferro do Estado, nos cofres respectivos:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A entrega ao Thesouro, pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, das quantias de réis 74:272\$346 e réis 69:750\$143, importancia dos impostos de transito e sello nas linhas do Minho e Douro e sul e sueste, que ao mesmo pertencem, nos termos das cartas de lei de 14 de julho de 1899 e de 1 de julho de 1903, será feita, a partir de julho proximo futuro, por prestações mensaes iguaes de 12.001\$874 réis.

Art. 2.º As prestações a que se refere o artigo anterior darão entrada nos cofres respectivos até o ultimo dia do mês a que dizem respeito, sem dependencia da liquidação das receitas do trafego, decompondo-se nas seguintes parcelas:

Imposto de transito e adicional:

Sul e Sueste.....	3:703\$133
Minho e Douro.....	3:554\$701

Imposto do sello:

Sul e Sueste.....	2:109\$379
Minho e Douro.....	2:634\$661

Art. 3.º O excesso da receita dos impostos, em cada mês sobre a mensalidade fixa entregue ao Thesouro reverterá para o fundo especial, quando se faça a respectiva liquidação do trafego.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 16 de junho de 1910. = REI. = *João Soares Branco* = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto da parte do lanço de Vidago a Chaves, do caminho de ferro da Regua a Chaves, comprehendido entre Vidago e Moure, na extensão de 9:300 metros, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 13 de setembro de 1909: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 21 de abril ultimo, approvar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de 144:670\$000 réis, e bem assim determinar que se proceda ao estudo da variante indicada no citado parecer.

Paço, em 28 de maio de 1910. = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o ante-projecto do 2.º lanço da 3.ª secção da linha de Ponte de Sor, entre Rui Vaz e a linha de Leste: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 2 do corrente e com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado de 14, approvar o referido ante-projecto até o kilometro 19, introduzindo-se no projecto definitivo as modificações constantes do mesmo parecer e procedendo-se a novo estudo conforme as indicações do director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste;

Outrosim determina o mesmo Augusto Senhor que acòrea da ligação das duas linhas seja previamente ouvida a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Paço, em 14 de junho de 1910. = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do primeiro lanço da linha ferrea do Valle do Lima, comprehendido entre Vianna do Castello e Lanhezes, com a extensão de 16:085^m.84, elaborado pelo capitão de engenharia José Maria de Vasconcellos e Sá, apresentado pelos respectivos concessionarios Canha & Formigal: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 17 de fevereiro ultimo, approvar o referido projecto.

Paço em 16 de junho de 1910. = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes que, para a constacção da variante de Espinho, entre os kilometros 314.600 e 319.540 da linha ferrea do Norte, cujo projecto foi approvado por portaria de 21 de Março findo, seja decretada a urgencia da expropriação de treze parcelas de terreno, sendo uma, com o n.º 31, pertencente a Manuel Rodrigues de Barros, de terreno lavradio, com a area de 903 metros quadrados; duas com os n.ºs 60 e 62-A, de areal, pertencente a Marcelino José de Oliveira e Silva, com a area total de 3:520^m.28; seis, com os n.ºs 49, 49-A, 56, 81, 81-A e 84, de areal e barraca, pertencentes a Joaquim Sequeira Lopes, com a area, respectivamente, de 738^m.75, 47^m.25, 677^m.25, 279^m.89, 69^m.262 e 58^m.50; outra, com o n.º 53, de areal, pertencente a Adriano Vieira da Silva Lima, com a area de 883 metros quadrados; outra, com o n.º 58, de areal, com a area de 286^m.5, pertencente a José Antonio Pereira da Rocha; outra, com o n.º 64, de areal e pinhal, com a area de 3:017^m.50, pertencente ao Conde de S. João de Ver, e ainda outra, com o n.º 64-A, de areal, com area de 90 metros quadrados, pertencente aos herdeiros de Antonio Luiz Vaz, situadas: a primeira na freguezia de Silvalde, do concelho da Feira, a segunda e terceira na freguezia de S. Felix da Marinha, do concelho de Espinho, e as restantes na freguezia de S. Martinho do mesmo concelho, todas no distrito de Aveiro; e

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, em nome de El-Rei, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, cujas plantas baixam com o presente decreto, assinadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de maio de 1910. = PRINCIPE REGENTE. = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Pedindo a Companhia concessionaria do Caminho de Ferro do Valle do Vouga que para a construcção da estação do Eixo, do troço do ramal de Aveiro, entre Aveiro e o rio Agueda do referido caminho de ferro, seja decretada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno lavradio com a area de 307 metros quadrados, pertencente a Antonio Pinto de Azevedo e situada na freguezia do Eixo, do concelho e distrito de Aveiro; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de julho de 1859, a expropriação da mencionada parcela, cuja planta baixa com o presente decreto assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 2 de junho de 1910. = REI. = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a planta cadastral datada de 6 de abril findo, do troço do ramal de Aveiro da linha ferrea do Valle do Vouga, comprehendido entre o final da variante de Agueda (Kilometro 27.277) e o rio Vouga, cujo projecto foi approvado por portaria de 14 de março de 1909: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 6 do corrente, approvar a referida planta cadastral sem prejuizo do disposto em portarias de 2 de junho de 1908 e 17 de março de 1909.

Paço, 20 de maio de 1910. = *Manuel Antonio Moreira Junior*.

Tendo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga apresentado a conta de liquidação do complemento da garantia de juro relativa á extensão da mesma linha em explo-

ração entre Espinho e Albergaria-a-Velha e referente ao primeiro semestre do actual anno economico, periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1909: manda Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas datado de 14 de abril findo, e tendo ouvido a comissão revisora de contas, approvar a referida conta na importancia de 15:804\$900 réis, cujo pagamento fica dependente da inscrição da respectiva verba no orçamento geral do Estado, devendo esta liquidação ser considerada como provisoria enquanto se não proceder á medição rigorosa da mencionada extensão da linha.

Paço, em 28 de maio de 1910. — *Manuel Antonio Moreira Junior.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Nos termos do § 2.º do artigo 3.º do decreto de 28 de fevereiro de 1894: hei por bem transferir o Bacharel Amadeu de Magalhães Infante de La Cerda do logar de administrador por parte do Governo da Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambesia para o logar que se acha vago de administrador por parte do Governo da Companhia de Mossamedes.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de junho de 1910. — REI. — *João Antonio de Azevedo Coutinho Fragoso de Siqueira.*

Em virtude da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 9.º do contrato de 8 de agosto de 1898 entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambesia, autorizado pela carta de lei de 7 de julho do mesmo anno: hei por bem nomear o capitão de fragata Pedro Berquo para fazer parte do conselho de administração da referida companhia, na vaga resultante da transferencia de Lourenço Caldeira da Gama Lobo Cayolla para o conselho da administração da Companhia do Nyassa.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de junho de 1910. — REI. — *João Antonio de Azevedo Coutinho Fragoso de Siqueira.*

Attendendo ao que lhe requereu José Filipe Mongiardim da Costa, chefe do serviço do movimento dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, pedindo a liquidação do seu tempo de serviço:

Considerando que, pela portaria provincial de Moçambique n.º 655, de 7 de setembro de 1908, publicada no *Boletim Official* de Moçambique n.º 37, de 12 do mesmo mês e anno, o tempo de serviço prestado nesta provincia até 31 de julho de 1908 pelo requerente foi liquidado em 19 annos e 21 dias;

Considerando que desde 1 de agosto de 1908 até 8 maio de 1909 se manteve na effectividade de serviço no referido caminho de ferro, apenas com interrupção de 8 dias, em que esteve suspenso, o que prefaz 9 meses e 3 dias;

Considerando que, em 9 de maio de 1909, se apresentou ao serviço da Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, servindo sem interrupção até 14 de maio do corrente anno, o que prefaz 1 anno e 11 dias:

Manda Sua Magestade El-Rei declarar, para os effectos legais, que o referido José Filipe Mongiardim da Costa conta até á presente data 20 annos, 10 meses e 5 dias de serviço publico dos quaes 19 annos, 9 meses e 24 dias em Moçambique e 1 anno e 11 dias na metropole.

Paço em 14 de maio de 1910. — *João de Azevedo Coutinho.*

Attendendo ao que requereu Francisco José Pereira, segundo official, encarregado da contabilidade dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, pedindo a liquidação do seu tempo de serviço:

Considerando que pelos documentos existentes no processo se mostra que o requerente serviu no exercito desde 27 de outubro de 1870 até 27 de outubro de 1878, o que prefaz 8 annos;

Que servia como amanuense da 5.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica desde 1 de julho de 1886 até 31 de dezembro de 1894, ou sejam 8 annos e 6 meses;

Que serviu como sub-inspector de fazenda da provincia de S. Thomé e Príncipe desde 1 de janeiro de 1895 até 17 de outubro de 1896, tempo que lhe foi liquidado em 1 anno, 6 meses e 5 dias;

Que serviu como amanuense da 5.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica desde 7 de dezembro de 1896 até 13 de setembro de 1903, ou sejam 7 annos, 2 meses e 24 dias;

Que foi nomeado segundo official desta Direcção por decreto de 3 de setembro de 1903 e nella serviu desde 17 de setembro de 1903 até 24 de maio corrente, ou sejam 6 annos, 8 meses e 10 dias: manda o Principe Real, Regente, em nome de El-Rei, pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, declarar para todos effectos legais, que o requerente conta até esta data 30 annos, 5 meses e 4 dias de serviço publico no reino e 1 anno, 6 meses e 5 dias na provincia de S. Thomé e Príncipe.

Paço, em 27 de maio de 1910. — *João de Azevedo Coutinho.*

MARINHA MERCANTE

O vapor «Lisboa»

Na interessante visita que rapidamente fizemos no dia 23 a este esplendido vapor da Empresa Nacional de Navegação, livemos ensejo de colher algumas notas que embora insufficientes, darão contudo aos leitores, uma ideia approximada do luxo e da hygiene deste magnifico barco.

Apesar do pouco tempo de que dispunhamos para examinar todas as suas commodidades, não podemos furtar-nos ao prazer de frisar as bellas condições hygienicas com que se acham installados os refeitórios, as casas de banho, as quatro enfermarias, as cosinhas de 1.ª e 2.ª classes e todos os outros alojamentos, que pelo seu conforto fazem do vapor *Lisboa* o melhor barco da nossa marinha mercante.

A sua construcção é devida á casa Messo. D. F. W. Henderson Limit., de Glasgow.

Tem 145 metros de comprimento, 18 de bocca e 12 de pontal, tendo dado nas experiencias o andamento de 16 milhas e meia.

Para a ventilação interior possui o *Lisboa* 110 ventoinhas electricas.

As machinas de triplice expansão desenvolvem uma força de 7:500 cavallos, existindo a bordo varias bombas accionadas a vapor, bem como 3 dynamos para a producção da electricidade.

O leme é hydraulico e além das cosinhas de 1.ª e 2.ª classes possui uma outra a vapor na qual se pode fazer uma refeição para 1.000 pessoas em 2 horas e meia.

O *Lisboa*, que desloca 7.450 toneladas, comporta 120 passageiros de 1.ª, 64 de 2.ª e 100 de 3.ª, além de poder alojar 1.000 emigrantes na 4.ª classe.

A sua primeira viagem effectuar-se-ha no dia 1 de julho para a Africa Occidental e Oriental.

A tripulação é composta por cerca de 120 homens.

O novo barco da Empresa Nacional foi visitado pelos srs. Dias Costa, Moreira Junior e Azevedo Coutinho.

Agradecemos o amavel convite que nos foi feito.



Exploração climaterica de Portugal

A exploração climaterica de Portugal, consiste no aproveitamento do nosso clima com os seus agentes naturaes: — ar, sol, agua e alimentação e gymnastica para o tratamento de molestias chronicas.

A exploração climaterica baseia-se em Estações Sanitarias, que são localidades sitas nos pontos mais salubres e hygienicos do paiz, sujeitas ao mais minucioso regime hygienico, dotadas com todos os embelezamentos, commodidades e facilidades d'acesso, onde se explorem algumas das especialidades medicas da hydrotherapia, aereotherapia, bromothologia, kinesitherapia, electrotherapia, para o tratamento de quaesquer doencas rebeldes aos outros meios therapeuticos e nomeadamente das doencas provocadas pela residencia em paizes de climas extremos, tropicaes ou frigidis.

As Estações Sanitarias, como verdadeiros reductos de sanidade e escolas de biocultura, dividem-se naturalmente em tres grupos: praias de banhos, estancias de aguas minero-medicinaes e estações alpestres, para mudança de ar, nos cimos e encostas pittorescas das montanhas.

A criação de boas estações climatericas em Portugal em condições de luxo, de commodidades e de pessoal competente para poderem concorrer com as estações climatericas do Mediterraneo, as thermas allemãs, ou as estações alpestres da Suissa deve-nos trazer ao paiz uma grande quantidade de estrangeiros, vindos, quer dos paizes tropi-

caes da Africa e America, quer dos paizes frigididos do norte da Europa e da America.

A exploração climaterica é o aspecto mais interessante de todos os que póde tomar a *Industria do Estrangeiro*, embora seja tambem o mais complexo, não só pelo seu aspecto economico, isto é, pelo seu rendimento em dinheiro para o publico e para o estado, como sobre o do desenvolvimento da instrucção, do bem estar physico e moral das famílias, mas ainda pelos seus effeitos sociaes para a resolução da crise de trabalho e melhoria de bem estar das classes pobres.

Rendimento da Exploração climaterica

Pelo movimento de estrangeiros, que tem de passar pelo nosso paiz, poderemos calcular o movimento das Estações Sanitarias, onde naturalmente se concentrarão todos quantos no nosso paiz se quizerem tratar de molestias chronicas.

Nos calculos para os lucros especiaes duma empresa que se destine á exploração duma Estação Sanitaria, dever-se-hia calcular todo o movimento de receita de affluentes, quer nacionaes quer estrangeiros.

Tratando porém do assunto sob o ponto de vista do governo; isto é, encarando apenas as faces do problema, que interessam a generalidade do paiz, consideramos as Estações Sanitarias em globo e os lucros que pela criação das mesmas podem resultar para a economia nacional pela importação de dinheiro.

O movimento de estrangeiros no nosso paiz, incluindo os repatriados do Brasil e da Africa, tem sido nos ultimos cinco annos ⁽¹⁾:

Entradas	Passageiros		Total
	Para Portugal	Em transitio	
1905			
Por Lisboa (via maritima) ..	27.580	73.049	155.629
Por outras proveniencias ..	50.000	5.000	
1906			
Por Lisboa (via maritima) ..	28.447	96.674	185.621
Por outras proveniencias ..	55.000	5.500	
1907			
Por Lisboa (via maritima) ..	30.261	115.558	212.369
Por outras proveniencias ..	60.500	6.050	
1908			
Por Lisboa (via maritima) ..	31.084	140.009	243.793
Por outras proveniencias ..	66.050	6.650	
1909			
Por Lisboa (via maritima) ..	32.447	152.579	264.946
Por outras proveniencias ..	72.655	7.265	

Estes dados estatisticos auctorizam-nos a tomar para base o movimento actual de 265.000 forasteiros, calculando-lhe o augmento annual de 10 % sobre o mesmo movimento, de forma a ter duplicado em 10 annos; desprezando, para segurança de calculo, a maior percentagem a deduzir da estatistica acima, cuja progressão de cresci-

(1) Os numeros que designam o movimento de passageiros no porto de Lisboa, são officiaes e obtidos na Estação de Saude de Lisboa, onde tem sido feita a estatistica dia a dia pelas notas obtidas nas visitas de saude pelo sr. Francisco da Cunha Rego, que gentilmente no-la offereceu para a podermos aproveitar no presente estudo. Bom era que esse trabalho fosse feito officialmente e publicado todos os annos.

Os outros numeros são calculos approximados que devem ser inferiores á verdade, porque só os passageiros em transitio com destino ao Porto, são approximadamente $\frac{2}{3}$ dos que se destinam a Lisboa; — devendo ainda acrescentar-se o movimento de entrada por todos os outros portos e pela nossa vasta fronteira terrestre, incluindo o caminho de ferro.

mento já fez duplicar os estrangeiros no nosso paiz em menos de 7 annos.

Quem visita á chegada todos os passageiros que nos chegam da Africa, Brasil, etc. nota á primeira vista a palidez da face, reveladora da anemia, na quasi totalidade e, inquirindo-lhes da saude, encontra seguramente uma percentagem superior a 30 %, soffrendo de febres palustres, do figado, do baço, do estomago ou da pelle, que carecem dum tratamento mais ou menos prolongado.

Os passageiros que vão desembarcar ao Porto chegam nas mesmas condições e não nos deve esquecer que, dos estrangeiros que nos chegam por terra, ha um grande numero de hespanhoes que já hoje procuram as nossas praias de banhos e estações de aguas mineraes.

Grande numero de individuos que apenas tocam nos nossos portos ou atravessam o paiz, são doentes que procuram para tratar da sua saude a França, a Alemanha, a Suissa, ou as estações de inverno do Mediterraneo.

Grande numero destes se demorará em Portugal para fazer a sua cura, desde que aqui encontrem Estações Sanitarias de typos variados, em condições de rivalisar com as dos outros paizes europeus.

Devemos admittir tambem que a abertura do canal do Panamá e a melhoria de exploração dos nossos portos estrategicos, nomeadamente de Lisboa e Lagos, trarão á metropole portugueza um augmento muito mais rapido de forasteiros.

Ainda actuará no mesmo sentido o largo reclame que em todo o mundo hão de fazer as mesmas Estações de Saude, depois de montadas com todos os requisitos de luxo, commodidades e recursos therapeuticos.

Não peccaremos pois por exagero admittindo que venham tratar-se nas mesmas Estações de Saude 10 % do movimento actual.

Nas Estações Sanitarias balneares, a media da permanencia pode calcular-se em 30 dias.

Cada turista pode gastar por dia (elevando os preços ao que se paga lá fora):

Pensão de hotel (com extraordinarios)	2\$000
Medico e applicações therapeuticas	1\$500
Distracções etc.	1\$000
	4\$500
Durante 30 dias de cura	135\$000
Em caminho de ferro e outras despesas em diversas localidades do paiz	15\$000
Total (media individual)	150\$000

Segundo os dados precedentes entrará no paiz pela industria da exploração climaterica, annualmente, a quantia de

$$150\$000 \times 26.500 = 3.975 \text{ contos de réis}$$

Quantia esta que duplicando de 10 em 10 annos, pelos calculos feitos, attingirá, dentro de 30 annos, 32.000 contos.

Effeitos sobre a saude publica

Se por todo o paiz estivessem espalhadas Estações Sanitarias:

1.º—A mocidade portugueza iria ahi procurar a sua regeneração physica, podendo receber simultaneamente educação profissional e litteraria, accommodada ás suas condições physicas, de forma a poderem ganhar a vida e deixar de inutilisar no seu tratamento e sustento a actividade de outras pessoas.

Muitas creanças da Africa e do Brasil se viriam robustecer e educar em Portugal.

2.º—Cada Estação Sanitaria, cercada dos seus recreios hygienicos, commodidades e recursos therapeuticos, tornar-se-hia um poderoso centro de attracção, onde em grande numero havia de affluir a população indigena.

Esses frequentadores aprenderiam com os olhos e a pratica os meios de melhorar e fortalecer a propria saude

e a dos seus, d'onde a melhoria das condições medias de salubridade, que evitaria muitas doenças e livraria um grande numero de individuos da tuberculose que os ameaçava.

O desenvolvimento das praticas hygienicas em todos os domicilios tem reduzido em Inglaterra de 90 % o numero de tuberculosos! Outro tanto está succedendo na Alemanha e noutros paizes onde se cuida a serio da educação do povo, no tocante á hygiene e saude publica. O mesmo succederia em Portugal.

3.^o—Está provado por muitos milhares de curas que as praticas de boa hygiene adaptada ás condições morbidas de cada individuo, auxiliadas pelas applicações convenientes dos agentes naturaes, debelam muitas enfermidades, contra as quaes os medicamentos pharmaceuticos nada podem.

A industria de curar doenças chronicas, que hoje não existe em Portugal, reteria no paiz muitos portuguezes que hoje se vão tratar fóra e curaria uma multidão de soffrimentos em muitos adultos e velhos, levando a alegria e o bem estar ao seio de muitas familias.

(Conclue no proximo numero).

Bentes Castel Branco.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Portugal

Constituiu-se em Lisboa uma commissão para angariar fundos para auxiliar a construcção do aeroplano do invento do sr. João Gouveia.

A subscrição foi aberta por S. M. El-Rei com trescentos mil réis.

O apparelho está sendo construido nas dependencias do Arsenal da Marinha.

Italia

Reuniu em Verona o primeiro congresso juridico internacional da locomoção aerea, propondo os seguintes themas:

Natureza juridica da aviação em relação com a atmosfera navegavel; Regras de circulação aerea; Regulamentos de policia para a navegação aerea; Policia administrativa dos aerodromos; Garantias de capacidade dos constructores; Seguros contra accidentes; Dannos e indemnisações; Applicação das normas do direito maritimo ao direito aereo; Locomoção aerea e o perigocriminal; Obrigação de prestar auxilio aos aviadores; Privilegios de invenção.



Uma boa ideia

E' materia para largas discussões assentar-se definitivamente se o lugar marcado por um passageiro de caminho de ferro num compartimento, por meio de um objecto qualquer, lhe fica por isso reservado.

Um passageiro que entra em uma estação do percurso e vê desoccupado um lugar que lhe convem, pelo facto de nelle estar um embrulho, um chapéu, uma manta, etc., fica inhibido de occupa-lo? Tem o passageiro, que por qualquer motivo o deixou, direito a vir novamente occupa-lo se outro passageiro o tiver tomado, desviando o objecto que nelle estava?

A questão não é facil de resolver.

Para obviar a conflictos, que este habito de marcar logares pode levantar, foi adoptado nas linhas allemãs um meio que corta a questão pela raiz, e que as linhas francezas vão adoptando tambem.

Mediante uma quantia minima, insignificante, o passageiro quando se installa faz marcar o seu lugar pelo conductor, ficando-lhe assim officialmente garantido.

A medida é tão simples e tão commoda que a recomendamos ás nossas empresas ferroviarias.

TRACÇÃO ELECTRICA

Portugal

O Supremo Tribunal de Justiça julgou o recurso de revista pedido pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, contra a Camara Municipal, do que resulta ter a Companhia de pagar approximadamente duzentos contos de réis á Camara Municipal.

Italia

Terminaram os estudos preliminares para a introdução da tracção electrica no Cenis, de Bardoneche a Modane.

Turquia

O ministerio ottomano vae abrir concurso para a installação duma rede de tremvias electricos em Constantinopla e seus arredores, e de outra em Salonica.



UM EXEMPLO A SEGUIR

Apesar dos quadros indicando a prohibição de escarrar nas carruagens da Companhia Carris de ferro sob pena de multa, bem visiveis aos passageiros, é frequente ver infringir esta hygienica disposição.

A esse proposito acabamos de ler em um dos numeros do nosso collega *Le Tramway*, de Bruxellas, que um passageiro, que em uma carruagem de tremvia daquella cidade escarrara para o chão, fóra admoestado pelo conductor e por um fiscal que por acasa naquella ponto subira para a carruagem. Como o porcalhão se revoltasse contra as observações que lhe faziam os dois empregados da Companhia, esta apresentou queixa do facto á policia, sendo o cuspinhador recalcitrante condemnado a pagar vinte francos de multa pela cuspinheira, e dez por ter recalcitrado e injuriado os empregados que o admoestaram.

Era bom que por cá se procedesse com igual rigor para que as prescrições da mais elementar hygiene não sejam letra morta para varios porcalhões que é frequente encontrarmos aos nossos lados nos carros americanos.



AUXILIANDO ESTRANGEIROS

O *Economista* respondeu, gracejando, á nossa estranheza de que os seus artigos sobre o cacau de S. Thomé sejam de molde a dar elementos aos chocolateiros inglezes, para mais nos aggredirem, inventando o phantasma da escravidão, e diz-nos que tem outros companheiros na campanha diffamatoria.

Com effeito, nunca julgámos que o signatario dos artigos, por ser tocaiio do grande imperador, fosse com elle aparentado. Antes o podemos crer da familia do abastado negociante inglez a quem tanto auxilia com as suas noticias.

Dos jornaes que nos cita, como marchando tambem na mesma campanha contra a patria, a *Revista Colonial* nada disso diz, mesmo no artigo que cita; *Diario de Noticias* que temos sempre, nunca o fez; quanto aos outros não os lemos; é possivel que o façam, lá terão as suas razões.

Ha no nosso jornalismo a imprudencia de escrever tudo que serve para o fim demolidor, sem se olhar a que o estrangeiro nos lê e assim vamos derruindo o edificio da patria.

Cá por casa não se usa disso. Amamos muito a nossa terra para que ajudemos campanhas, embora ruidosas, contra ella.

Decididamente o articulista não é tocaiio do grande Frederico; os seus artigos é que por qualquer brasileiro serão considerados *tocaies* para o nosso paiz,

Este artigo não sahiu no numero passado, por falta de espaço á ultima hora.

VIAGENS E TRANSPORTES

Temporada de banhos e aguas thermaes

Redução de 50 por cento nas linhas da Companhia Real aos portadores de bilhetes de banhos combinados com as linhas espanholas

No sentido de facilitar o mais possível o aproveitamento da concessão dada aos passageiros portadores de bilhetes de banhos do serviço combinado com as linhas espanholas da redução a 50 % para viagens entre quaisquer estações da sua rede, dentro do prazo de validade do bilhete de banhos mediante a apresentação da photographia, concessão a que já nos referimos no nosso ultimo numero, a Companhia Real vae estabelecer que a apresentação da photographia para ser collada no bilhete possa ser feita não só na estação da procedencia do bilhete de banhos, como tambem na do destino do mesmo ou ainda nas estações terminus das suas linhas, quando se trate de bilhetes destinados a estações de linhas portuguezas suas combinadas.

Não podemos deixar de encarecer tão sympathica medida, que deve sem duvida ser recebida com prazer pelos banhistas do paiz vizinho que concorrem as estancias de aguas e praias portuguezas.

Por esta forma o passageiro que á partida, por qualquer circumstancia, não tenha podido apresentar o seu retrato, terá muito tempo para em Portugal poder adquirir e assim ter direito a disfructar duma tão util concessão.

Caldas de Carlão e de S. Lourenço

A Companhia Nacional de Caminhos de ferro poz em vigor a nova tarifa especial n.º 2 p. v. pela qual concede durante a temporada de banhos a redução de 50 % para bilhetes de ida e volta das suas principaes estações da linha de Foz-Tua a Bragança para a estação de Brunheda que serve as caldas de Carlão e para a de S. Lourenço que serve as caldas do mesmo nome.

Os bilhetes de Bragança, Macedo e Mirandella para Brunheda e S. Lourenço são validos para regresso no mesmo dia da venda, e os vendidos pelas estações de S. Lourenço e Brunheda para aquellas e para Tua, e ainda os de Tua para Brunheda e S. Lourenço são validos para regressar no dia seguinte.

— O serviço especial de banhos que, como nos annos anteriores a Companhia Nacional estabelece, de combinação com as linhas do Minho e Douro, e no qual este anno se inclue a nova estação de Vidago, principiou como nas demais linhas portuguezas, no dia 15 do mez passado e termina em 31 de outubro.

Sud-Express

A instancias da Companhia Real, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha accordou em reforçar, quando o numero de passageiros o exigir, a composição do comboio *Sud-Express* no percurso Medina-Hendaya com duas carruagens *sleepings*, até ao fim do proximo mez de agosto, passando tambem a ser reforçado de 1 de setembro em diante egualmente com duas carruagens no sentido Hendaya-Lisboa.

Passageiros entre Paris e a America do Sul

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores o Aviso ao Publico pelo qual a Companhia Real annuncia os novos preços dos bilhetes simples e de ida e volta das suas tarifas combinadas P. H. F. n.ºs 7 e 8 g. v. de Paris aos portos americanos de Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, que a partir de hoje passam a ser mais reduzidos em virtude do abaixamento dos preços nos paquetes das «Messageries Maritimes».

A seguir publicamos estes preços que passam a ser os seguintes:

Bilhetes simples	Passageiros de mais de 12 annos	CREANÇAS			
		De 12 a 7 annos	De 6 a 7 annos	De 3 a 6 annos	De 2 a 3 annos
De Paris ao Rio de Janeiro, fr.	890,85	528,35	445,45	264,20	206,25
„ „ a Santos, „ „ „	915,85	540,85	457,95	270,45	212,50
„ „ a Montevideu ou a Buenos Ayres, „ „ „	1.040,85	603,35	520,45	301,70	243,75
<i>Bilhetes de ida e volta</i>					
De Paris ao Rio de Janeiro, fr.	1.418,80	833,80	709,40	416,90	330,00
„ „ a Santos, „ „ „	1.458,80	853,80	729,40	426,90	340,00
„ „ a Montevideu ou a Buenos Ayres, „ „ „	1.658,90	953,80	829,40	476,90	390,00

Com o abaixamento dos preços destas tarifas, o movimento de passageiros entre a França e a America do Sul, já hoje importante, vae sem duvida tomar maior incremento.

O serviço dos paquetes das «Messageries Maritimes» nada deixa a desejar.

Excursões em grupos e em comboios especiaes entre França e Portugal

A Companhia Real de accordo com companhias francezas e hespanholas suas combinadas, vae muito brevemente reformar a sua tarifa especial internacional n.º 308 de g. v. para viagens de excursão em grupos e comboios especiaes com bilhetes de ida e volta de Paris a Bordenas para Lisboa e Porto ou vice versa, alterando os minimos de passageiros exigido para a formação dos grupos num sentido mais liberal do que estabelecia actualmente a tarifa e tornando-a extensiva aos grupos de passageiros de 3.ª classe.

O minimo para a formação dos grupos até aqui de 40 em 1.ª classe, 50 em 2.ª e 60 em 1.ª e 2.ª indistinctamente, passam a ser de 20 em 1.ª classe, e do numero equivalente ao minimo de cobrança exigido para a 1.ª classe para os grupos de 2.ª ou 3.ª e mixtos de quaesquer das tres classes.

Ao louvavel interesse com que os caminhos de ferro se teem ultimamente occupado das relações entre Portugal e França, se deve o importante e crescente desenvolvimento do trafego entre estes dois paizes.

Excursões em comboios especiaes e passeios fluviaes em barcos a vapor

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores a nova tarifa H g. v. dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste que entra em vigor a partir de hoje e que é destinada a substituir a que actualmente existe para identico fim.

Estabelece a nova tarifa preços para comboios especiaes de uma só viagem de ida e que são, por passageiro e kilometro: até 200 kilometros, 9, 6 e 4 réis respectivamente em 1.ª 2.ª e 3.ª classe, e de 7, 4 e 3 réis para os kilometros excedentes aos 200.

A taxa minima por comboio e kilometro é de 750 réis.

Para comboios de ida e volta as taxas são as mesmas applicadas em separado nas duas viagens como se se tratasse de dois comboios distinctos.

A taxa pelo percurso de material vazio é de 300 réis por kilometro applicado ao trajecto entre a estação de origem e o deposito de machinas mais proximo, com o minimo de cobrança de 15\$000 réis.

O minimo por comboio é de 60\$000 réis. Para barcos a vapor em correspondencia com os comboios especiaes ou para viagens simples de Barreiro a Lisboa e vice-versa: ida e volta, 15\$000 réis.

Passeios entre Villa Franca e S. Julião da Barra

Até 6 horas de duração.....	30\$000
Até 9 horas de duração, por cada hora a mais de 6.....	5\$000
De 10 a 12 horas.....	50\$000
Cada hora a mais de 12.....	5\$000

O prazo para a duração da viagem é contado desde a hora em que o vapor tiver que partir da sua atracação em Lisboa ou Barreiro, até ao regresso ao mesmo local da partida.

Sem duvida, a nova tarifa deve concorrer para o desenvolvimento no nosso paiz do gosto pelo excursionismo que de anno para anno mais se vae accentuando.

Festas em Faro

A partir de amanhã 2 até ao dia 5 do corrente, está em festa a nobre capital algarvia.

O programma das suas «festas da cidade» que este anno é ainda mais completo de que no anno passado, é deveras attrahente, e conta entre outros numeros, uma corrida de touros, batalha de flôres, em que tomarão parte carros e automoveis lindamente ornamentados, um magnifico cortejo allegorico, iluminação, fogos d'artificio, etc.

Durante estes quatro dias a bella cidade de Faro veste-se das suas melhores galas para receber com a galharda cortezia que caracteriza os seus filhos, os forasteiros que dos demais pontos do paiz alli se darão *rendez-vous* para gozarem uns dias de alegria.

Como dissemos no nosso ultimo numero os Caminhos de ferro do Sul e Sueste bem como a Companhia Real de combinação com aquelles estabelecem um serviço especial de preços reduzidos das suas principaes estações a Faro e volta válidos para os comboios ordinarios para ida de 30 de junho a 5 de julho e volta de 3 a 8 de julho.

A seguir indicamos preços das principaes estações:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Lisboa-Rocio.....	7\$320	5\$680	4\$060
Lisboa-Terreiro do Paço..	6\$600	5\$200	3\$700
Santarem.....	6\$500	5\$050	3\$610
Torres Novas.....	6\$830	5\$300	3\$790
Entroncamento.....	9\$890	5\$350	3\$820
Muge.....	6\$330	4\$920	3\$510
Coruche e Quinta Grande.	5\$980	4\$650	3\$320
Queluz.....	6\$840	5\$390	3\$840
Cintra.....	7\$100	5\$590	3\$980
Torres Vedras.....	7\$550	5\$940	4\$230
Vendas Novas e Evora...	5\$400	4\$200	3\$000
Setubal e Extremoz.....	6\$500	5\$100	3\$600
Villa Viçosa.....	6\$800	5\$300	3\$800
Beja.....	3\$700	2\$800	2\$000
Tavira.....	700	600	400
Castro Marim.....	1\$100	800	600
Villa Real de Santo Antonio	1\$200	900	700
Portimão.....	1\$400	1\$100	800

Durante os 3 dias de festa effectuam-se comboios especiaes de ida e volta de Villa Real de Santo Antonio, Olhão e Portimão para Faro.

Os apreciadores das bellezas e dos costumes do nosso risonho paiz devem aproveitar a occasião para uma visita ao Algarve, uma das provincias que mais encantos offerece aos olhos do «turista», e que apesar disso, ainda é das menos conhecidas do povo da capital.

Romaria de S. Torquato

Nos tres primeiros dias deste mez realisa-se em Guimarães a tradicional romaria a S. Torquato, uma das mais interessantes do paiz e a maior da provincia do Minho.

Segundo o programma que temos presente, as festas devem exceder em brillantismo as dos annos anteriores. Nos seus melhores numeros figuram a importante procissão religiosa que se effectua no dia 3, na qual se incorporam

carros ricamente decorados e uma grande massa coral; illuminações e fogos de artificio e o grande arraial.

A Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães, bem como a Direcção dos Caminhos de ferro do Douro em combinação com aquella companhia fazem serviço de comboios especiaes a preços reduzidos durante os tres dias das festas.

Exportação de minerio de ferro de Espanha para Inglaterra

Afim de fazer affluir ao nosso porto de Lisboa os importantes transportes de minerio de ferro da região espanhola comprehendida entre Valencia d'Alcantara e Herrueruela, a Companhia Real vae muito brevemente ampliar a sua tarifa especial interna n.º 8 de p. v. a esses transportes, creando o preço especial de 1\$020 réis por tonelada comprehendidos os direitos de evoluções, manobras e transmissão, que será ligado de officio desde a fronteira de Valencia d'Alcantara, para as remessas destinadas a Alcantara-Mar, ao preço da tarifa especial n.º 211 p. v. da Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal que esta companhia applica desde a procedencia até á fronteira.

As expedições do referido minerio deverão ser constituidas do minimo de 5 vagões completos da carga de 10.000 kilos ou pagando como tal.

Com a applicação deste preço tão reduzido é de esperar que dentro em pouco tempo venham ao nosso porto bastantes milhares de toneladas do rico minerio de ferro que das minas de Herrueruela já hoje se está exportando para Inglaterra, e que por falta dum preço bastante reduzido como o que se vae crear, ainda não tinham tomado maior incremento.

Apeadeiro de Cacia

Vae em breve ser ampliado o serviço que presta este apeadeiro na linha do Norte, dando assim a Companhia Real satisfação ás solicitações feitas pela trabalhadora população daquela localidade.

O apeadeiro passará a fazer todo o serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande velocidade, interno e combinado, com a restricção de não acceitar para expedir volumes de peso indivisivel superior a 100 kilos, vehiculos e animaes, excepto os cães e os que sejam taxados a peso segundo o artigo 53 da tarifa geral.

Por esta forma ficará o apeadeiro de Cacia em egualdade de circumstancias doutros que como o de Villa Nova d'Anjos já fazem esse serviço.

Como medida favoravel ao publico que tem interesses ligados áquella povoação e circumvizinhas, já se acha estabelecida a venda de bilhetes e despacho directo de bagagens pelo comboio n.º 3 do serviço Lisboa-Porto, tendo os passageiros e bagagens que passar em Aveiro ao comboio n.º 1525 que os conduzirá até destino.

Novas tarifas da Companhia Nacional**Transporte de madeiras**

A partir de hoje entra em vigor na linha de Santa Comba a Vizeu a nova tarifa especial n.º 9 de p. v. para o transporte de madeiras de todas as qualidades em bruto ou serradas, por vagões completos de 8.000 kilos ou pagando como tal, applicavel ás remessas de Vizeu para Santa Comba Dão e cujo preço é de 10 réis por tonelada e kilometro.

Além do preço supra indicado accrescem as respectivas despesas accessorias.

As operações de carga e descarga podem ser feitas pelos expedidores e consignatarios.

Transporte de pedra em bruto

Egualmente desde hoje começa a vigorar nas linhas de Tua a Mirandella e de Mirandella a Bragança, a nova tarifa n.º 8 p. v. para transportes de pedra em bruto por

vagões completos ou pagando como tal, a qual estabelece o preço de 7 réis por tonelada e kilometro.

Além daquelle preço cobram-se também os direitos de evolução e manobras, devendo a carga e descarga serem feitas por conta dos interessados.

Transporte de peixe fresco, salgado e salpicado

Pelo Aviso ao publico que a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste vem de publicar, desde 1 de janeiro do proximo anno de 1911, os volumes de peixe fresco, salpicado ou salgado que pesem até 80 kilos, serão taxados pelo § 3.º da tarifa especial n.º 1 g. v. e os que excederem aquelle peso pelo § 1.º da mesma tarifa.

Tarifa interna n.º 10 p. v. do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste ampliou as condições desta tarifa, concedendo o regresso gratuito das taras vazias das remessas de peixe salgado a que é applicavel a 3.ª serie da mesma tarifa.



I

A ilha de Leste e os seus attractivos — O novo hotel de Ritz de Madrid — De Madrid á Suissa por Alicante — Albacete e as navalhas de ponta e mola — A «vega» valenciana — Jativa pittoresca — Chegada a Valencia

Desde que tratamos de viagens no nosso paiz, que repetidas vezes temos perguntado porque, tratando-se de excursões de prazer, só se fala na linha do Norte, nunca se pondo em relevo que a de Leste não é tão falta de pittoresco que mereça ser posta de parte, tão absolutamente como o tem sido sempre.

A ponte da Praia; a vista de Villa Nova de Mil Fontes, tão graciosamente retratando-se no Tejo em noites de luar claro; as vetustas torres do castello d'Almourol, emergindo das aguas; Abrantes, sobre o seu monticulo, tendo aos pés a elegante ponte da Beira Baixa; este troço, só por si, constitue um attractivo. E se a velha cidade e a seguinte capital do districto, Portalegre, se animassem a pôr-se em evidencia, a tratar de si, a restaurar e melhorar as condições de habitação em hotéis — hoje, ainda, pessimos — a chamar a attenção do forasteiro por qualquer das mil formas porque se convidam extranhos a uma visita, lograriam constituir mais uns centros de irradiação, sahindo da vida monotonica de capitães de provincia, só visitadas por caixeiros viajantes, para o movimento moderno das cidades conhecidas e apreciadas pelo excursionista.

Foi pensando assim que, desta vez, como de outras, percorremos aquelle troço de via ferrea desde o Entroncamento até Valencia de Alcantara, no expresso que vae a Madrid e que hoje, com as novas machinas e as carruagens de corredor lateral, offerece commodidade bastante para se passar uma noite calmosa, mesmo sem pagar a forte sobretaxa de 4\$500 réis (fora ainda o accessorio) que nos exige a companhia dos vagões-leitos, como se Portugal fosse o paiz mais rico do mundo.

Graças ao reforçamento da via e ás bellas molas da carruagem, o ruido é muito amortecido, o que muito a este segundo factor se deve, porque, mesmo além da fronteira onde a via não é de construcção tão resistente, também pouco se apercebe o choque do carril, podendo-se dormir socegradamente.

E ha que dormir bem, para não desanimar com a vista

das nuas planicies e ondulações de terreno que vamo^s atravessando até proximo de Madrid.

Da capital da nossa vizinha Espanha bem pouco ha que dizer — nada quanto a novidades. Conservou-se a mesma com respeito a melhoramentos locais — e bastante delles carece — e só para outubro proximo, terá um, importante, na questão de alojamento, o novo hotel Ritz que vae abrir no *salon del Prado*, primeiro e importante passo, para que a sempre bella cidade coroada seja reconhecida como centro de excursões da península.

Poderíamos, e deveríamos, nós também, ter, ao mesmo tempo, um ou mais bons hotéis de grande luxo, como aquelle vae ser; mas os nossos politicos e os nossos cegos industriaes não o consentem, e nisso se comprazem, julgando que assim defendem os interesses da industria, embora com sacrificio do paiz, do que pouco se importam!

Quem vae de Lisboa para a Suissa, natural é que, de Madrid, tomasse a linha de Saragoça. Mas como uma attracção nos chamava noutra direcção, tivemos que seguir pela de Alicante que nos trazia aqui, a Valencia, de onde enviamos este primeiro capitulo das nossas notas de viagem.

O melhor comboio é o expresso que as companhias M. Z. A. e Norte ultimamente estabeleceram, trez vezes por semana, partindo de manhã da estação de Atocha para estar em Valencia onze horas depois.

Tem material muito commodo, de corredor, com lavabo e illuminação electrica, e carro restaurante da companhia dos Vagões-Leitos, onde nos servem um bem feito almoço, por 4 pesetas (720 réis), o jantar por 5 (900 réis), e uma garrafa de vinho por 1, (180 réis) ou meia por 90 réis. Custa, pois, o almoço, com café, 900 réis e o jantar 1\$080, enquanto que no nosso paiz identico serviço custa 1\$060 ou 1\$260. Já se vê que continuamos a ser considerados, pela companhia dos W. L. como gente rica.

Entre Madrid e Encina a viagem offerece pouco interesse porque a planicie é continua.

Em Albacete nota-se de curioso a affluencia, na estação, de enorme quantidade de vendedores.

De fructas? de flores? de rendas, de photographias, de doces, como é costume? Não senhor.

De navalhas de ponta e mola, desde o enorme *cuchillo* de metro de comprimento, que parece feito para furar duas barrigas dum só golpe, até o pequenino e galante brinquedo, sempre pontegudo e de resistente mola, que indica ser para creanças de mamma se habituarem ao manejo.

Era talvez desta terra o caixeiro da loja de quinquilharias que aconselhava a aquisição dum caniveteinho para brinde a uma creança de um anno.

Como se as duas companhias ferroviarias que tomaram cada uma sua parte desta linha; a de M. Z. A. até Almansa e a de Almansa a Valencia e Tarragona a que hoje pertence ao Norte e completa o percurso, tivessem escolhido homens de natureza bem differente, desde que se entra nesta ultima o aspecto muda.

A planicie succede-se a montanha, o tunnel, a ponte, o grande aterro; o aspecto tropical ao terreno escaldado; a palmeira do deserto ergue-se por toda a parte; as terras quentes, argilosas, vermelhas, onde a vinha se espreguiça de um verde brilhante, não longe da copada e escura ligueira; as casas marinhando pelo montes, os rios sem agua e o ceu sem nuvens.

A sahida do tunnel de Mariaga um bello panorama se nos depara: é o principio da enorme, interminavel *vega* ou horta Valenciana, o fructeiro da Espanha e até de boa parte da Europa, porque os fructos desta região constituem um bom elemento da exportação espanhola, indo abastecer os mercados belgas, allemães e inglezes e até um pouco dos americanos.

E' a enorme riqueza desta região bem fadada pela natureza.

Em breve parámos deante duma cidade dum aspecto pittoresco em extremo.

Jativa é toda construída na falda duma montanha coroada por um castello arabe, cujos muros amealhados serpenteiam até o valle, por entre centenares de palmeiras.

As casas são todas em estylo arabe, com os seus minaretes e azulejos berrantes; na estação passeavam mulheres de tez trigueira e olhos profundos e negros, estylo arabe tambem, puras descendentes da afamada Lucrecia que tão terrivel nome accentuou na historia.

No seguimento da viagem vae-se juntando á riqueza agricola o traço vehemente do grande movimento industrial. Chaminés de fabricas disputam, em altura, com os coqueiros.

Começam tambem as linhas ferreas irradiando para todos os lados: de Jativa a Alcoy e ao Puerto, de Carcagente a Denia, de Silla a Culera, como que preparando-nos para em Valencia nos encontrarmos no tronco de nada menos de oito linhas pequenas, além das duas principaes.

Uma grande claridade se ergue ao norte. É a aproximação de Valencia, onde vamos parar na estação antiga enquanto a nova se eleva dos seus fundamentos com toda a imponencia dum edificio moderno.

A impressão da entrada guardamo-la para outro artigo porque ella vale bem que a detalhemos.



AS CARRUAGENS DOS TREMVIAS

Não é só em Lisboa que o publico se queixa de que durante o inverno circulem nas linhas carruagens abertas, expondo os passageiros ao frio e á chuva, e fechadas durante o verão, asfixiando os passageiros dentro de estufas onde o ar fracamente se renova.

Por toda a parte se enferma do mesmo mal, que tem por origem o não poderem as companhias immobilisar capital em um duplo parque de material.

No estrangeiro usa-se, para obviar em parte aos inconvenientes das intemperies, fazer circular durante o verão carruagens automotrices fechadas a que vão atreladas carruagens abertas.

Mas muitos paizes ha, onde as bruscas alterações meteorologicas inutilisam esta medida, porque repentinas chuvas cahindo, a carruagem fechada é insufficiente para conter todos os passageiros, e quando o sol volta e com elle o calor, a carruagem aberta é tambem insufficiente para conter os que nella procuram logar.

Os americanos, sempre praticos, tanto cogitaram na maneira de resolver este inconveniente que por fim acharam e actualmente o problema está resolvido.

A solução, a principio apresentada, de construir carruagens transformaveis não servia, porque embora util nos paizes em que as mudanças de regimen meteorologico, não são habitualmente bruscas, deixavam de se-lo nos outros por a transformação não poder ser feita durante o percurso, no momento necessario.

Procuravam pois o meio desta transformação ser feita em qualquer ponto, e já hoje circulam em varias linhas de tremvias electricos carruagens chamadas *duplex*, que em poucos instantes, em plena linha, podem passar de abertas a fechadas, e reciprocamente.

As paredes destas carruagens são formadas por caixilhos de grossos vidros, escorregando uns sobre os outros sobre ranhuras.

A construção desta carruagem é simples e pouco dispendiosa, sendo altamente elegante.

Fechadas, apresentam todas as garantias contra o frio e a humidade. Como as actuaes carruagens fechadas, podem descer os vidros até meia altura, apresentando o mesmo aspecto das actuaes.

Quando os caixilhos estão corridos a toda a altura, apresentam o mesmo aspecto das actuaes carruagens abertas, com estribos ao longo que na occasião se faz descer.

O interior é simples e reúne todo o conforto exigivel em uma carruagem de tremvia.

Os assentos são dispostos perpendicularmente ao eixo longitudinal do vehiculo, á direita e esquerda duma coxia central para o serviço quando a carruagem está fechada, e tal qual no das nossas carruagens actuaes.

Era de toda a conveniencia para o publico que a Companhia que explora a viação em Lisboa fosse adquirindo carruagens deste modelo á medida que tivesse necessidade de renovar ou augmentar o seu material circulante.

Já que tão caro nos faz pagar os seus serviços é justo que o seu material reúna o maximo conforto possivel.



A electricidade no Transiberiano

Os comboios de luxo que fazem actualmente o serviço entre Moscou e Irkutok estão providos de uma instalação electrica que serve para a illuminação e aquecimento das carruagens, para varias applicações na carruagem-restaurante e para fornecer fogo aos fumadores em cada compartimento.

A corrente é produzida, a sessenta e cinco volts, por um dynamo da força de cinco cavallos posto em movimento por meio de uma turbina a vapor accionada por uma caldeira especial.

A vigilancia da instalação e seu funcionamento estão a cargo de um electricista.

Para evitar embarços no caso possivel de qualquer desarranjo no systema productor, na parte inferior de um dos vagões está collocada uma bateria de acumuladores, a qual garante os serviços que deixamos indicados durante quatro horas.

Em cada compartimento e nos corredores ha duas lampadas fixas em globos fôscos. Ha além destas, nos compartimentos, lampadas portateis que os passageiros podem collocar á vontade sobre as mesas.

A illuminação total dum destes comboios representa o valor illuminante de mil vellas approximadamente.



A linha electrica de Genova a Monte Figogna

Dentro em pouco os milhares de peregrinos que de ha seculos vão da Liguria, do Piemonte, da Lombardia, da Corsega, de Venesa, de toda a Italia em romaria a Monte Figogna, deixarão de fazer a custo a ascensão do Monte, em que empregavam tres fatigantes horas, dispondo de uma linha electrica que de Genova os conduzirá ao santuario.

É no alto do Monte Figogna, a 817 metros de altitude, que se eleva a capella em honra de Nossa Senhora de la Garde, o mais antigo e celebrado santuario de toda a Italia.

A linha, que mede um metro de largura, parte de Cero, na margem direita do rio Polcevera, em frente da ponte nova que liga a estrada provincial á estrada de Campi.

Colleia em torno da montanha num percurso de nove kilometros e termina um pouco antes de chegar ao cume.

O serviço será feito, a principio, com quinze elegantes carruagens, com capacidade, cada uma, para setenta passageiros. Quando a affluencia de publico fór grande serão organisados comboios de tres carruagens, que partirão de Piazza Principe, no centro de Genova, utilizando a linha electrica da cidade.

Estes comboios partirão de vinte em vinte minutos, effectuando-se o trajecto, ida e volta, em uma hora.

A linha é do systema de tres carris.

Estão já concluidos os trabalhos de infraestrutura, e de obras d'arte, taes como pontes, viaductos, aqueductos, muros de apoio, e um tunel de oitenta metros.

Estas obras importaram em 1.200.000 liras, ou 240 contos de réis da nossa moeda.

As despesas de exploração estão orçadas em 300.000 liras, ou sessenta contos da nossa moeda.

A volta ao mundo em vinte e dois dias

Quando a volta ao mundo era feita pelo estreito de Magalhães, o minimo tempo em que se podia realiza-la era em tres annos.

Hoje, seguindo o itinerario Londres, Tcheljabinsk, Vladivostok, Awomori, Yokahama, Vancouver, Brokville, Nova York, Londres, pode fazer-se a volta ao mundo em vinte e dois dias, isto é, approximadamente a quinquagesima parte do tempo.

Graças á electricidade, a velocidade no Transiberiano é de 90 kilometros; a velocidade dos paquetes é de 25 milhas.

Nestas condições, o percurso por terra gasta nove dias e o percurso por mar treze, que perfaz os vinte e dois dias exigidos.

COMMERCIO PORTUGUEZ

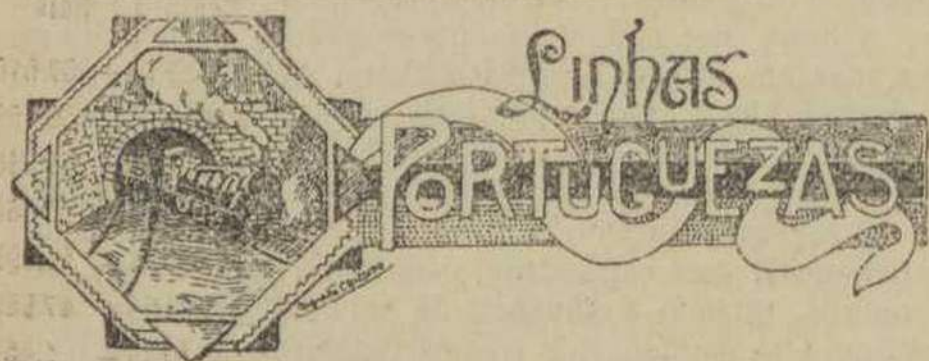
Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1909 — janeiro a setembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	2.055.249	2.401.170
Materias primas para as artes e industrias	19.831.788	19.865.172
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	4.926.741	5.126.681
Substancias alimenticias.....	15.234.217	14.817.415
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	3.308.881	4.404.169
Manufacturas diversas.....	3.831.934	3.925.794
Taras.....	93.505	87.696
Total.....	49.282.318	50.658.097

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	3.358.190	3.064.334
Materias primas para as artes e industrias	5.145.554	4.904.138
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.457.568	824.096
Substancias alimenticias.....	11.167.966	11.402.732
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	117.470	83.929
Manufacturas diversas.....	1.572.273	1.491.397
Total.....	22.819.021	20.770.626



Valle do Vouga.—Foram feitas as sondagens no Ribeirinho, em Eixo, proximo de Aveiro, para o pontão do ramal, estando bastante adeantados os trabalhos em ambas as margens.

Valle do Lima.—Foi approvedo o projecto do primeiro lanço desta linha, comprehendido entre Vianna do Castello e Lanhezes.

Alverca á Ericeira.—As camaras municipaes de Loures, Mafra e Villa Franca pensam em fazer uma representação ao governo para que este insista junto da Companhia Real afim de ser construida a projectada linha de Alverca á Ericeira.

Companhia Real.—Foi já sujeita a experiencias a nova locomotiva para mercadorias, construida nas officinas da companhia.

Reboca 800 toneladas e é semelhante ás construidas pela casa Maffet, com jogo movel na frente, systema Bissel.

Brevemente deve entrar em serviço, em vista do satisfactorio resultado das experiencias.

Lobito.—Chegam já ao kilometro 290 os trabalhos de construcção desta linha.

As terraplanagens estão terminadas em toda a linha, na extensão de 320 kilometros.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino.—A partir de amanhã começa a effectuar-se o pagamento do dividendo do primeiro semestre á razão de 25700 por acção, das dez da manhã á uma da tarde.

Companhia das Aguas de Lisboa.—Começa hoje o pagamento das obrigações correspondentes ao primeiro semestre deste anno.

Em Lisboa o pagamento é feito na sede da Companhia, no Porto no Banco Alliança, e em Londres e Bruxellas nas agencias do Comptoir d'Escompte de Paris.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de junho de 1910.

O facto mais palpitante da quinzena foi a subida ao poder do novo ministerio.

E se dizemos palpitante é por habito de empregar esta phrase pois que entre nós a subida ao poder de qualquer ministerio não dá palpite a ninguem. Ultimamente, em Portugal, muda-se de ministerio como quem muda de casa... todos os semestres.

Ministerio novo quer dizer continuacão da mesma peça com substituições em todos os personagens. Os actores são differentes, mas as scenas são as mesmas. E a peça que constantemente se representa tem por titulo—como uma de Shakespeare—Muito barulho para nada.

A respeito de orçamento 1910-1911, nada.

Nem vale a pena pensar em politica financeira.

Da questão do Credito Predial resultou já o suicidio de um chefe de familia que liquidou com a morte as responsabilidades que porventura teria no caso.

Se o exemplo fosse seguido haveria grande movimento nas agencias funerarias. E as liquidações seriam mais honrosas.

Foi levantada a suspensão de pagamentos, e vae ser feita uma chamada de 55000 réis por acção.

Corre o boato de que varios capitalistas que negaram o seu auxilio á Companhia quando consultados a esse respeito pelo anterior ministro da fazenda, mudaram de opinião, desde que occupam as cadeiras do poder as novas figuras ministeriaes.

Pode ser que seja calunnia, mas tambem pode ser que seja verdade. E eis aqui um raciocinio que por certo mr. de La Palice não engeitaria.

A accrescer ao caso do Credito Predial apparece agora, ao que consta, o facto do novo thesoureiro da Caixa Geral dos Depositos não querer assumir a responsabilidade dos objectos preciosos arrecadados na casa forte, sem que se proceda a um rigoroso inventario desses valores, em vista do estado cahotico em que encontrou os volumes que os encerram: uns arrombados, outros sem nota de proveniencia e outros não condizendo o conteúdo com as indicações.

Parece que esta confusão data de ha muito, e que ha tencão de, apoz o inventario a que vae proceder-se, fazer-se leilão de todos os objectos de depositos antigos que se julgue não poderem ser reclamados.

A ser verdade tudo o que acima deixamos exposto, parece-nos que o tal leilão deve ser uma maneira facil de illubar de responsabilidades quantos tenham concorrido para a confusão existente.

Tudo pode ser.

O que era porem conveniente é que se acabasse de vez com esta situação alarmante, em que duvidas surgem a todo o momento sobre a honestidade de muitos e a tranquillidade de todos.

A atmosphera de desconfiança que reina no mercado resente-se de maneira desgracada na nossa vida commercial.
E não só em Portugal como no estrangeiro.

O mercado, consequencia aliás natural, resente-se do caso do Credito Perdial accentuando-se a escassez de transacções.

O papel do Estado continuou a manter-se a 3 % por ter diminuido a offerta. Só as *sopeirinhas* subiram.

O papel bancario quasi não teve movimento.

Os cambios melhoraram. A Libra comprava-se hoje a 4\$780 réis e vendia-se a 4\$830 réis. O Rio-Londres fechou a 16 ³³/₃₂ equivalente a libra a 14\$355 réis fracos.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	50	49 ⁷ / ₈	48 ⁷ / ₁₆	48 ⁵ / ₁₆
" 90 d/v	50 ³ / ₈	—	48 ¹³ / ₁₆	—
Paris cheque	571	573	588	590
Berlim "	234 ¹ / ₂	235 ¹ / ₂	244 ¹ / ₂	242 ¹ / ₂
Amsterdã cheque	397	399	409	411
Madrid cheque	885	895	915	925

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JUNHO												
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,6	38,65	38,65	38,85	38,80	38,80	38,95	—	38,95	38,95	39	—	40
Divida Interna 3% coupon	38,50	38,50	38,50	38,80	38,75	—	38,95	—	38,95	38,95	—	—	40
" 4% 1888, c/premios	21,900	—	—	—	—	21,800	—	—	—	21,700	—	—	—
" 4% 1888, 9.	59,000	—	58,800	59,300	58,500	—	—	—	—	59,200	—	—	—
" 4% 1890	—	50,800	—	—	—	—	—	—	9,100	9,100	50,800	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	9,050	9,050	—	—	—	—	—	9,050	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	82,000	82,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1905, ob. (C.º de F.º Est)	81,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª serie	67,800	67,600	67,500	67,500	67,500	67,500	67,400	—	67,300	67,200	67,000	—	—
" 3% 2.ª serie	67,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	68,400	68,100	68,000	68,000	—	67,800	67,800	—	67,800	67,800	67,800	—	67,800
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	178,000	178,000	—	—
Ações Banco de Portugal	—	178,000	178,000	178,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	144,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	—	99,800	100,000	100,000	—	100,000
" Lisboa & Agores	—	111,700	111,700	111,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	5,800	—	5,800	—	—	—	—	78,000	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	78,500	—	78,000	78,500	78,600	78,600	—	—	78,000	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	65,400	65,600	65,300	65,800	—	—	—	—	—	86,300	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.ª gran	—	—	—	—	—	—	—	—	53,300	53,300	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.ª gran	52,500	52,800	53,000	53,850	53,700	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.ª gran	—	—	74,000	—	—	—	79,000	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	67,000	—	67,000	—	—	—	—	67,000	75,000	77,000	—	77,000
" predias 6%	76,000	76,000	—	75,600	—	69,000	67,000	—	67,000	75,000	77,000	—	77,000
" 5%	72,000	72,000	—	70,000	—	60,000	60,000	—	—	71,500	72,000	—	72,000
" 4 1/2%	—	72,000	72,000	72,000	72,000	—	65,000	—	—	71,500	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	67,95	68,20	68,25	68,10	68,05	68	68	68,20	68,20	68,20	68,20	68,30	—
Ações Companhia Real	—	345	350	350	355	—	365	—	358	360	362	363	—
" Madrid-Caceres-Portugal	37	38,25	—	—	—	35	37	35,75	35	35,25	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	426,50	429	425	420	421	414	420	415	—	—	—	—	—
" Andaluzes	264	260	260,25	243	247	245	247	241	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.ª gran	350	358,50	359,50	357	357	356	356	357	355	355	354	352	—
" Companhia Real, 2.ª gran	271	270	275	277	274	275	—	274	—	276	—	276	—
" Companhia da Beira Alta	—	316	318	317,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	146	—	—	140	142	139	137	137	141	141	140	—
Londres: 3% portuguez	68	68	68	68,25	68,25	68,25	68	68,25	68,25	68,50	68,50	68,50	—
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa	88,50	88,87	—	—	—	—	—	88,25	—	88	88,50	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA					
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1909-10			
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes							
			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis			
Portuguezas												
	Companhia Real..	Rêde geral	17	Junho	1.073	2.552.685.000	1.073	2.480.101.000	+ 72.584.000	2.379.016	2.311.370	+ 67.646
		Vendas Novas...	"	"	70	43.801.000	70	47.340.000	— 3.509.000	625.728	675.857	— 50.129
Coimbra a Louzã		"	"	29	10.052.000	29	11.338.000	— 1.286.000	346.620	390.965	— 44.345	
Sul e Sueste.....	10	"	638	635.526.880	638	563.394.477	+ 72.132.403	996.123	883.063	+ 113.060		
Minho e Douro	"	"	418	693.295.000	418	688.533.243	+ 4.761.757	1.658.600	1.647.208	+ 11.392		
Beira Alta	20	Maio	253	175.016.575	253	163.011.904	+ 12.004.671	691.765	644.315	+ 47.450		
Companhia Nacional	27	"	185	61.366.538	185	59.571.549	+ 1.794.989	490.924	489.473	+ 1.451		
Guimarães	31	Março	56	27.491.790	56	27.410.529	+ 81.261	490.923	489.473	+ 1.450		
Porto à Póvoa e Famalicão	30	Abril	64	48.317.105	64	45.042.583	+ 3.274.522	754.954	703.790	+ 51.164		
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas			
Norte de Espanha.....	10	Junho	3.681	53.943.598	3.681	52.442.781	+ 1.500.817	14.654	14.246	+ 408		
Madrid-Zaragoza-Alicante	"	"	3.664	48.374.129	3.664	47.071.681	+ 1.302.448	13.202	12.847	+ 355		
Andaluzes	"	"	1.083	10.183.793	1.083	8.350.511	+ 1.833.282	9.403	7.710	+ 1.693		
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp	"	"	777	3.949.494	777	3.844.516	+ 107.978	5.083	4.944	+ 139		
Zafra a Huelva	17	"	180	1.536.820	180	1.521.565	+ 15.255	8.537	8.453	+ 84		

**Espanha**

Vão muito adiantados os trabalhos de construção da linha de Betanzos.

Os comboios de material chegam já a Puente deume, metade da extensão da linha, devendo em outubro chegar ao Ferrol.

Espera-se que em dezembro possa a linha ser inaugurada.

França

Foi aberta a exploração a linha de Guise a Wimpy e Hisson, na rede do Norte.

Esta linha, de uma só via, e de um metro de largura, mede 39.249 metros de extensão.

Turquia

Começaram os estudos para o traçado da linha de Trebisonda a Erzerum.

Rússia

Um grupo de proprietários e industriaes da região pediram auctorisação para procederem aos estudos necessários para a construção de uma linha entre Kiew e Balta.

Esta nova linha diminuirá 83 verstas ao percurso de Kiew a Odessa.

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 16 de maio de 1910.

(Conclusão)

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento das disposições dos Estatutos, temos a honra de submeter á consideração da Assembléa Geral dos Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, o nosso parecer sobre o relatório, contas e balanço do Conselho de Administração, referentes ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1909.

A nitida exposição dos factos occorridos durante o anno de 1909, consignada no lucido relatório do Conselho de Administração, dispensa quaesquer esclarecimentos subsidiarios, pelo que, só nos cumpre assegurar a sua exactidão, pelo conhecimento directo que delles tivemos, nas sessões que todos os mezes se realisaram e nas quaes pormenorizadamente ficámos ao corrente de todos os acontecimentos e das providencias postas em pratica para a boa gerencia dos Negocios da Companhia.

Os resultados do exercício, foram satisfactorios, tendo em consideração os diversos accidentes que dificultaram a expansão do tráfego, por occasião das grandes inundações e os encargos do descarrilamento do Sud-Express; occorrencias essas, de grande importancia, mas que puderam ser muito attenuadas as suas consequências, pelas acertadas e immediatas ordens do Conselho de Administração e pela eficaz cooperação do Director da Exploração e do pessoal superior e agentes da Companhia.

A mais severa economia, aliada ás mais austeras regras de Administração, foram seguidas, sem desfalecimento e com pertinacia, de modo a alcançar os maximos resultados nos serviços da exploração, para que opportunamente fossem prevenidas as consequências de qualquer perda de receitas.

As obras extraordinarias para a consolidação da linha, registaram importante incremento durante o anno, e com as 5 locomotivas adquiridas, novos progressos se asseguram, e que collocam a nossa Companhia em situação de poder amplamente corresponder aos serviços que lhe competem.

Mencionando com muita satisfação estes resultados, entendemos cumprir um acto de integra justiça, pôr em destaque os valiosos serviços e a extraordinaria dedicação do nosso Administrador Delegado o Ex.^{mo} Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, para neste parecer lhe consignar o nosso louvor e agradecimento.

Associando-nos ás elogiosas referencias do Conselho d'Administração aos funcionarios superiores e agentes da Companhia, aqui lhe tributamos a homenagem do nosso reconhecimento.

A conta de exploração, depois de effectuado o serviço das obrigações de 1.^o grau, apresenta o saldo de Rs. 70.031.5602, do qual foi deduzido o custo de 580 obrigações de 2.^o grau, que foram amortizadas na importancia de Rs. 9.164.5000, ficando assim disponiveis Rs. 60.867.5602, que nos termos do art. 13.^o dos Estatutos, permite a distribuição de francos, 3,75, a cada obrigação de 2.^o grau.

Tendo verificado a exactidão de todas as rubricas do balanço fechado em 31 de Dezembro ultimo, reconhecemos com muita satisfação a melhoria operada na situação da nossa Companhia e nessa conformidade, somos de parecer:

1.^o— Que seja aprovado o Relatório do Conselho de Administração, assim como as contas e balanço do exercício de 1909; 2.^o— Que aproveie a distribuição de francos 3,75, ás obrigações do 2.^o grau, impostos a deduzir, para liquidação do exercício de 1909; 3.^o— Que nos termos do art. 22.^o dos Estatutos, aproveie a seguinte escala para a saída dos Administradores nos triénios a seguir:

Em 1910: — Conselheiro Julio Marques de Vilhena e Dr. Eduardo Burnay.

Em 1911: — Conselheiro Francisco Cabral Metello e Jules Empis.

Em 1912: — Conde do Cartaxo.

4.^o— Que louveis o Conselho d'Administração, Comité de Paris e Administrador Delegado, pelo zelo e dedicação com que tão notavelmente geriram os negocios da Companhia.

Lisboa, 29 d'Abril de 1910.

O Conselho Fiscal: — Conde de Mendia, Henry Burny & C.^a e José d'Almeida Vidal.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 540)

Receitas da exploração

O mappa seguinte mostra as receitas da exploração liquidas de reembolsos e impostos:

Designação	Receitas do tráfego em 1909				Diferenças sobre 1908
	Réde propria	Setil a Vendas Novas	Coimbra a Louzã	Total	
Passageiros	2.338.031.5705	24.808.9907	16.409.5548	2.379.250.5160	+ 33.677.5295
Mercadorias em grande vel....	381.672.8334	12.625.5157	1.256.8258	395.553.5749	+ 22.921.5408
Mercadorias em pequena vel..	2.917.409.332	69.979.381	8.142.5072	2.995.530.5783	+ 163.275.8875
Receitas diversas do tráfego ¹	348.762.859	3.915.8997	1.862.8477	353.641.5333	— 13.566.5370
Total.....	5.985.876.5230	110.429.5442	27.670.5355	6.123.976.5027	+ 206.308.52.8

¹ Armazenagens, assignaturas, despesas de estações, etc.

O exercício de 1909 é caracterizado por uma melhoria no tráfego de mercadorias.

As receitas da linha de Vendas Novas augmentaram 10.667.5724 réis, apesar da interrupção produzida nesta linha no mez de dezembro por motivo das inundações. A linha de Coimbra a Louzã deu, apesar de identica interrupção, um ligeiro augmento de réis 838.5459.

PASSAGEIROS

O numero de passageiros augmentou de 433.124.

O percurso médio de passageiros diminuiu de 34,3 kilometros em 1908 a 33,4 kilometros em 1909 e a receita média por passageiro e comboio diminuiu igualmente de 354 réis a 328 réis, tendo a receita media por passageiro e kilometro passado de 10,315 réis a 10,129 em 1909.

A relação entre os logares occupados e os offerecidos diminuiu de 22,26 % em 1908 a 20,49 % em 1909. Este facto explica-se porque, ainda que uma grande quantidade de passageiros tivesse preenchido os comboios, o numero de logares offerecidos em média por comboio augmentou em maior proporção. A média de logares offerecidos por comboio passou de 224 a 245.

O numero de passageiros de distancia inteira (numero este que mede a intensidade média do tráfego de passageiros na linha) passou de 204.254 em 1908, a 210.957 em 1909.

Os mappas seguintes mostram que o tráfego nas linhas suburbanas concorreu bastante para o movimento das receitas de passageiros:

Receitas das linhas suburbanas:		1908	1909	Diferenças
Subúrbios de Lisboa	Lisboa a V. ^a Franca	66.906.5100	72.128.5380	+ 5.221.5980
	Lisboa a Cintra ...	137.719.5230	151.208.5690	+ 13.489.5460
	Lisboa a Cascaes ..	199.633.5120	219.416.5660	+ 19.783.5540
	Coimbra á Figueira....	29.191.5970	32.474.5580	+ 3.282.5610
	Porto a Aveiro.....	142.356.5880	141.492.5275	— 864.5605
Receitas de as ignaturas:				
Subúrbios de Lisboa	Lisboa a V. ^a Franca	7.932.5160	8.860.5900	+ 928.5740
	Lisboa a Cintra ...	20.667.5540	20.919.5510	+ 251.5970
	Lisboa a Cascaes ..	44.875.5450	51.140.5840	+ 6.265.5390
	Coimbra á Figueira....	42.5300	58.5500	+ 16.5200
	Porto a Aveiro.....	3.590.5470	4.141.5130	+ 550.5660

E' este facto que explica a redução do percurso e da receita por passageiro.

As receitas provenientes dos bilhetes de banhos do mar augmentaram 12:619\$629 réis.

Anos	Numero	Productos	Anos	Numero	Productos
1900	18.613	75:975\$118	1905	32.842	101:213\$386
1901	24.702	89:979\$119	1906	32.297	116:281\$618
1902	27.896	97:450\$482	1907	37.678	119:286\$114
1903	28.587	102:734\$211	1908	38.082	120:022\$725
1904	36.669	103:705\$450	1909	41.086	132:642\$354

(Continúa).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Linha de Valle do Corgo

Pelo presente se annuncia que os comboios — mixtos — n.º 1303 e 1304, da linha do Corgo, passam a effectuar-se, diariamente, entre Villa Real e Vidago, durante os mezes de julho, agosto e Setembro do corrente anno; com o horario indicado no cartaz — A-70 — desta Direcção, datado de 7 de maio proximo passado.

Mais se annuncia que, durante os referidos mezes, se estabelecerá, entre as estações de Vidago e Pedras Salgadas, um serviço de comboios nocturnos, com o seguinte horario:

Comboio n.º 1309: — Aos domingos e quintas-feiras — Partida de Vidago ás 11 horas da noite; chegada ás Pedras Salgadas ás 11-42 da noite.

Comboio n.º 1310: — A's segundas e sextas-feiras — Partida de Pedras Salgadas á meia noite; Chegada a Vidago ás 12-33 da noite.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Horario dos comboios

A partir de 28 do corrente o comboio expresso n.º 1346, que segundo o horario em vigor se effectua até 31 d'Outubro e parte de Cintra ás 8-57 da tarde, terá paragem no apeadeiro de Barcarena, sendo a sua marcha modificada como segue:

Comboio n.º 1346	Horas
Cintra.....	Partida 8-34 da noite
Mercês.....	" 9 " "
Cacem.....	" 9-08 " "
Barcarena (ap.)	" 9-12 " "
Queluz.....	" 9-17 " "
Amadora.....	" 9-22 " "
Lisboa-Rocio..	Chegada 9-37 " "

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Estrada districtal n.º 40. — Lanço da Ponte Nova ao limite dos districtos do Porto e Braga

No dia 2 do proximo mez de Julho de 1910, pela 1 hora da tarde, se hade proceder, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e numa das salas da Estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada do pavimento completo, entre perfis 6 e 39 do lanço da Ponte Nova ao limite dos districtos do Porto e Braga, estrada districtal n.º 40.

O deposito provisorio para poder licitar será de doze mil e quinhentos réis (12\$500), e deverá ser feito na Caixa Geral dos depositos ou suas Delegações, ou em qualquer das Thesourarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado, até ás tres horas da tarde do ultimo dia util anterior ao do concurso.

O deposito definitivo será de 5 % do preço da adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno d'encargos, os desenhos e bem assim as medições e o resumo da série de preços, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás quatro da tarde, nas secretarias das duas Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado e na Direcção das Obras Publicas do districto do Porto.

Fornecimento de 5.250 kilogramas de vidro em chapa

No dia 8 do proximo mez de julho á 1 hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se hade proceder ao concurso publico para o fornecimento de 5250 kilogramas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de trinta mil

réis (Rs. 30\$000) ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco 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, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e na Secretaria da Direcção do Minho e Douro e do Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Caminho de ferro de Valença a Melgaço. — Lanço de Valença a Monsão

Taboleiros metallicos das pontes sobre os ribeiros do Manco e Gadanha e para a passagem metallica de Monsão

No dia 14 julho de 1910, pela 1 hora da tarde, se hade proceder, perante a Direcção destes caminhos de Ferro e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 173\$125 réis e poderá ser feito, até ás 3 horas da tarde da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul Sueste.

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

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no Serviço de Construcção desta Direcção, em Campanhã, rua Pinto Bessa, n.º 60, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 6 de Julho proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do Agente de Leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do art. 108 da tarifa geral desta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 6 de maio de 1910 bem como doutros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e doutras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retira-las pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 5 do dito mez de Julho inclusivé das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 15:436, de Bombarral a Lisboa-R, 1 barril de aguardente, com 65 kilos, a Joaquim Loureiro; 1:097, de Elvas a Lisboa-P, 1 caixa com tecidos, com 123 kilos, a Joaquim Marques Nunes da Costa; 44:148, de Cintra a Amadora, 25 volumes de mobilia, com 756 kilos, a José R. Portella; 1:842, de Lisboa-Central a Payalvo, 1 caixa de quinquilharias, com 28 kilos, a José Mathias Araujo Junior; 1:359, de Abrantes a Torres Novas, 3 caixotes de louça, com 70 kilos, a Joaquim Adre; 48:358, de Braço de Prata a Lisboa-R, 2 barris de vinho, com 53 kilos, a A. Almeida; 15:550, de Belem a Figueira da Foz, 1 caixa com vinho, com 22 kilos, a Dr. Agostinho Antonio Souto; 5:423, de Alcantara-T, a Payalvo, 1 caixa com oleo, com 40 kilos, a José Mathias Araujo Junior; 26:666, de Valença a Lisboa-P, 3 caixas com papel, com 440 kilos, a Ferreira das Neves; 20:228, de Caes do Sodré a Paço d'Arcos, 1 barril com borras de gaz, com 260 kilos, a Companhia dos Telephones; 1:246, de Braço de Prata a Vendas Novas, 1 debulhadora agricola (montada), com 4.200, kilos a João Marianno da Piedade.

Venda de papel velho

No dia 11 de julho pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva desta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 86.000 kilos de papel velho.

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU Gran Hotel Viscaya.—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

BRAGA-BOM JESUS 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 acaçados—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 inexcusaveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

LISBOA Canha & Formigal.—Artigos de merceria.—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 Ad. Seghers.—Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc.—Rue Scribe, 7.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro—sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuade Justo M. Estle-lez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1910

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
				Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				C. Branco Covilhã C. Branco				Lisboa Evora Lisboa				Regoa Barea d'Alva Regoa							
				7 12 7 15 9 23 10 7				2 42 7 14 10 2 12				6 10 46 6 10 24				5 40 10 25 4 30 8 58							
PART. CHEG. PART. CHEG.																							
C. Sodré Algés C. Sodré								Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Regoa Vidago Regoa							
9 15 9 29 9 40 9 55								12 30 5 20 7 10 10 16				8 2 39 6 8 10 24				5 30 9 40 5 25 9 35							
9 28 9 42 10 8 10 25								a 4 10 7 15 — —				5 20 12 4 3 51 10 24				Regoa Villa Real Regoa							
4 4 4 14 4 41 4 56								Lisboa-R. Figueira Lisboa R.				Lisboa Villa Viçosa Lisboa				12 30 1 45 4 10 5 20							
5 40 5 54 6 20 6 35								7 30 2 15 5 10 — —				8 3 25 5 55 1 6 30				6 55 8 18 12 49 1 56							
11 25 11 39 12 5 12 20								Lisboa-R. Alfarellos Lisboa-R				Lisboa Moura Lisboa				V. Real Vidago V. Real							
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.								6 17 1 26 11 35 6 51				8 3 55 5 20 1				11 51 4 10 10 30 12 44							
								8 7 6				5 20 2 55 8 30 6 30				11 22 10 45 10 30 12 44							
C. Sodré P. Arcos C. Sodré								Caldas Alfarellos Caldas				Lisboa Faro Lisboa				Vidago P. Salgadas Vidago							
5 30 6 3 5 30 6 1								12 20 6 59 3 9 23				a 7 25 q 3 35 a 7 15 m 3 35				11 11 11 42 11 12 12 33							
7 40 8 13 7 25 7 50								Figueira Amieira Figueira				Lisboa Villa Real Lisboa				Livração Amarante Livração							
10 10 10 38 8 49 9 15								12 19 12 40 12 59 1 20				6 12 30 5 10 10 24				10 15 11 6 6 45							
11 30 11 58 10 50 11 16								3 25 3 46 4 10 4 31				8 12 30 4 45 6 30				5 15 6 3 35 4 20							
1 1 28 12 10 12 36								11 33 11 54 12 11 12 35				5 20 6 53 — —											
2 20 2 58 1 40 2 6								7 24 7 45 8 36 8 57															
4 52 5 20 3 10 3 36								Figueira Alfarellos Figueira				Lisboa Portimão Lisboa											
5 24 5 57 5 31 5 57								1 40 2 17 1 55 2 34				6 9 14 7 50 10 24											
7 7 7 28 7 45 8 11								10 40 1 15 2 40 3 19				a 7 25 q 3 46 6 40 6 30											
8 30 8 58 9 10 9 36								1 9 2 16 1 10 1 46															
12 30 1 3 — —								6 40 7 12 7 40 8 22				Portimão Tunes Portimão											
Mais os de Cascaes, excepto os a.								7 47 8 28 8 55 9 34				q 1 30 2 30 9 30 10 37											
								Figueira Porto Figueira				Portimão Villa Real Portimão											
								7 20 1 57 9 39 3 44				6 25 12 10 2 5 7 32											
C. Sodré Cascaes C. Sodré								VALLE DO VOUGA															
6 15 7 19 6 7 4								Espinho Oliv. d'Azem. Espinho				Faro Olhão Faro				St. Comba Vizeu St. Comba							
6 50 7 44 7 40 8 35								11 30 1 4 1 30 3 3				11 30 11 51 12 12 21				a 4 45 6 42 5 15 7 32							
8 10 9 6 b 8 8 47								Espinho Albergaria Espinho				Faro Villa Real Faro				11 15 1 6 1 30 5 26							
a 9 10 9 46 a 8 56 9 32								8 30 11 30 3 50 6 47				3 43 6 2 8 10 31				11 5 1 22 8 20 10 11							
a 9 45 10 41 a 9 15 10 7								4 35 7 33 7 30 10 30															
a 19 40 11 16 a 9 56 10 32								7 40 10 37 3 35 6 30															
10 45 11 49 10 50 11 54																							
12 15 1 19 a 11 26 12 2								BEIRA ALTA															
a 1 40 2 16 12 13 1 19								Figueira Pampilhosa Figueira				Porto Famalicão Porto				Porto Pedras-Rubras Porto							
a 1 45 2 49 1 50 2 54								7 50 9 25 5 15 7 10				e 5 57 r 7 16 r 4 18 e 5 37				9 50 10 20 5 30 5 59							
a 3 10 3 46 a 2 26 3 2								2 25 4 10 9 55 11 40				4 45 7 31 6 9 8 35				Porto Modivas Porto							
a 3 15 4 19 3 15 4 19								7 5 8 55 4 25 6				9 33 12 12 11 1 31				r 4 15 4 58 i 5 10 5 59							
a 4 49 5 16 a 3 56 4 32								Pampilh. Mangualde Pampilh.				Porto Braga Porto				Porto Povoa-Varzim Porto							
b 4 47 5 37 b 4 28 5 14								9 25 12 45 6 15 9 20				8 36 9 5 8 8 25				6 7 35 4 10 5 31							
b 5 20 6 10 a 5 26 6 2								Pampilh. V. Formoso Pampilh.				Nine Braga Nine				10 15 11 25 5 30 7 9							
a 6 10 6 46 6 15 7 19								4 25 1 9 35 3 55				8 36 9 5 8 8 25				4 55 6 5 8 20 9 28							
a 6 15 7 19 a 6 56 7 32								9 50 4 a 1 50 6 45				9 58 10 35 9 22 9 49				6 20 7 47 f 12 1 8							
a 7 40 8 16 b 7 5 7 51								a 1 35 7 2 4 15 11 55				1 25 1 55 11 11 29				f 7 15 8 25 g 2 35 3 41							
7 45 8 49 8 9 4												5 49 6 20 12 50 1 17				g 9 5 10 15 f 8 40 10 14							
9 15 10 19 9 20 10 24												8 12 8 48 5 10 5 37											
a 10 40 11 16 a 9 56 10 32												g 9 57 10 28 7 29 8 2				Porto Famalicão Porto							
10 45 11 49 10 50 11 54												g — 10 28 g 9 23 9 48				8 35 11 38 7 20 11 12							
b 12 25 1 15 a 11 26 12 2																2 15 5 18 1 30 6 10							
Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.								SUL E SUESTE															
9 31 10 3 10 18 10 48								Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Vianna Porto				Povoa Famalicão Povoa							
11 19 11 51 12 14 12 43								6 6 35 5 55 6 30				f 4 45 8 47 g 8 16 11 8				4 50 0 10 6 10 7 30							
1 20 1 32 2 20 2 49								q 7 25 8 8 35 9 15 9 50				g 7 10 9 48 — —											
3 8 3 35 4 4 29								10 50 — 11 25 12 25 1				Porto Valença Porto				a Directos ou rapidos.							
5 45 6 16 6 24 6 51								— — 11 5 11 40				8 5 12 43 — 9 51				b Directo a ou de Paço d'Arcos.							
6 17 6 45 9 1 9 30								2 50 3 25 m 3 3 35				a 12 10 3 31 5 20 — 9 51				c Dias 3, 12, 20 e 27 de cada mez.							
Mais os de Cintra, excepto os a.								Pampilh. Mangualde Pampilh.				4 30 8 49 a 9 20 12 45				d Parte de Lisboa-P.							
								9 25 12 45 6 15 9 20				6 5 11 20 2 50 7 21				e Porto-Companhia.							
												— — f 4 10 10 26				f Dias uteis.							
																g Domingos e dias santificados							
																h Só dom. e dias sanc. e 2.ª feiras							
																e dias seguintes aos sanc.							
																i Segundas-feiras							
																j Segundas, quartas e sextas.							
																k Quartas-feiras.							
																l Seg. quarta e sabados.							
																m Segundas e sextas-feiras.							
																n Terças feiras.							
																o Terças, quintas e domingos.							
																p Terças e sextas feiras.							
																q Quartas e sabados.							
																r Sabados.							
																s Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
																u Excepto às seg. e sextas feiras							
																v Nos dias 23 de cada mez.							
																x Serviço supplementar incerto.							
																y Domingos, quartas feiras e							
																z Sabados.							
																a Sab. e dom. vespersa de dias							
																santos e n.ºs dias.							
																t Domingos e quintas ter s							
				</																			



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL H—GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 28 de maio de 1910)

COMBOIOS ESPECIAES E PASSEIOS FLUVIAES EM BARCOS A VAPOR

Em vigor desde 1 de Julho de 1910

TITULO I

COMBOIOS ESPECIAES

PREÇO DE APPLICAÇÃO GERAL

Comboio só de ida

		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Por passageiro e kilometro percorrido....	{ até 200 kilometros	9 réis	6 réis	4 réis
	{ pelos kilometros excedentes	7 »	4 »	3 »

Taxa minima por comboio e kilometro percorrido..... 750 réis

Comboio de ida e volta

Taxa-se pelos preços acima indicados a ida e a volta em separado como se fossem dois comboios distinctos.

Percurso de material vasio

Tendo o comboio origem em estação onde não haja deposito de locomotivas acrescerá aos preços precedentes a taxa de 300 réis por kilometro, applicada aos trajectos entre a estação de origem do comboio e o deposito de locomotivas mais proximo; e para os comboios só de ida igual taxa tambem ao retorno do material vasio desde a estação de destino do comboio até ao deposito d'onde a machina tiver partido.

O minimo de cobrança pelo percurso do material vasio será de 15\$000

N. B.— São consideradas, para este effeito, depositos de locomotivas, as estações de **Barreiro, Vendas Novas, Casa Branca, Villa Viçosa, Beja, Moura, Saboia, Tunes, Faro e Villa Real de Santo Antonio.**

Minimo de cobrança por comboio 60\$000

TITULO II

ALUGUER DE VAPORES

a) Barco a vapor em correspondencia com os comboios especiaes, ou para viagem simples de Barreiro a Lisboa e vice-versa:

Viagem de ida ou de volta 15\$000

b) Passeios no rio, entre Villa Franca e S. Julião da Barra:

Até 6 horas de duração.....	30\$000
Até 9 horas de duração, por cada hora a mais de 6	5\$000
De 10 a 12 horas.....	50\$000
Cada hora a mais de 12.....	5\$000

O praso para a duração da viagem é contado desde a hora em que o vapor tiver que partir da sua atracção em Lisboa ou Barreiro, até ao regresso ao mesmo local da partida.

CONDIÇÕES DO TITULO I

1.^a— As requisições do material para estes comboios, que podem ser formados com carruagens de mais d'uma classe, deverão ser feitas com a antecedencia de 15 dias, pelo menos, d'aquelle em que se pretende realizar a excursão e dirigidas ao serviço do Movimento d'estes Caminhos de Ferro, em Barreiro, por interme-

dio da estação de origem da excursão. Serão devidamente formuladas no competente modelo, fornecido pela estação, e entregues ao respectivo chefe acompanhadas do depósito de 50\$000, como garantia ao aluguer do material requisitado e ás avarias que, pelos alugadores, possam ser causadas no material.

Realizada a excursão e verificado o estado do material, será este depósito liquidado, até 8 dias depois d'aquelle em que a excursão terminar.

2.^a— A Administração reserva-se a faculdade de não satisfazer estas requisições, quando assim julgar conveniente.

3.^a— O requisitante deverá effectuar, na estação de partida, pelo menos 8 dias antes d'aquelle em que se inicia a viagem, o pagamento do custo da excursão.

§ 1.^o— Feito este pagamento é obrigatorio o aluguer do comboio, salvo caso de força maior, ou prohibição por ordem superior.

A Administração julgará dos casos de força maior, sem recurso, e não será responsavel no caso de prohibição. Em taes casos a Administração obriga-se a restituir as quantias recebidas, tanto pelo depósito de garantia como de aluguer, se este já estiver pago, quando fôr superiormente impedida a excursão.

§ 2.^o— A Administração só fará entrega dos competentes bilhetes ao requisitante, depois de pago o custo total do comboio.

4.^a— As requisições para estes comboios serão consideradas sem effeito, quando o pagamento a que se refere a condição 3.^a, não fôr realizado com a antecedencia e pela forma n'ella estabelecida.

§ 1.^o— Se o comboio se não realisar por motivos estranhos á responsabilidade da Administração, reverterá, em favor d'esta, a importancia do depósito de 50\$000, salvo se o motivo fôr o previsto no § 1.^o da condição 3.^a

§ 2.^o— A Administração reembolsará ao requisitante as quantias á data recebidas, quando, por sua culpa ou responsabilidade, fôr suspensa a viagem ajustada, antes ou depois de começada.

Em caso algum, porém, poderá ser obrigada ao pagamento de qualquer indemnisação.

5.^a— Os bilhetes fornecidos para estas excursões são nullos para quaesquer outros comboios ou barcos a vapor.

§ Unico.— Nos dias em que forem annunciados serviços especiaes não se effectuarão comboios, ou viagens de recreio, entre os pontos comprehendidos nos respectivos cartazes.

6.^a— Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apelar, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á do destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo.

E-lhes prohibido: no primeiro caso, interromper a excursão antes de terminada; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da origem do regresso da excursão.

7.^a— A viagem de volta deve começar dentro do praso maximo de 24 horas, contado da hora de chegada da excursão á estação de destino.

§ Unico.— Poder-se-ha exceder este praso até ao triplo, mediante pagamento da sobretaxa de 20\$000 por fracção indivisivel de 24 horas de augmento. Se o addiamento da volta, dentro dos limites marcados n'este §, fôr requisitado depois de ter sido ajustada e organizada a viagem, a Administração poderá recusar-o; e, em todo o caso, reserva-se plena liberdade de alterar o horario e marcha do comboio de volta, como julgar conveniente para o serviço geral.

8.^a— Não se regista bagagem nem quaesquer outros transportes, para estes comboios. Os objectos de uso proprio dos passageiros, taes como: malas de mão, caixas, latas, saccoes, barris, etc., com comidas ou bebidas para consumo immediato dos excursionistas, velocipedes, pequenos petrechos de caça ou de pesca,apparelhos photographicos ou para observações, instrumentos musicos portateis e mais artigos analogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para a Administração, no *fourgon* sempre que n'este houver espaço disponivel, sem prejuizo para o serviço do comboio.

9.^a— A Administração reserva-se o direito de escolha do material em que se hão de realisar estas excursões. Unicamente se compromette a realisar-as, fornecendo os logares requisitados e das classes tambem ajustadas.

10.^a— Salvo auctorisação especial, o material não poderá ser ornamentado nem levar distinctivo ou signal particular.

CONDIÇÕES DO TITULO II

1.^a— No itinerario *a* a lotação maxima de cada barco é de 400 passageiros; no itinerario *b* este numero é reduzido a 300 passageiros.

2.^a— A requisição dos vapores para viagens simples entre Lisboa e Barreiro deve ser feita com a antecedencia de 4 horas n'aquella estação e 3 n'esta, acompanhada com o depósito de 10\$000, que será liquidado pela forma prescripta na condição 1.^a do TITULO I.

3.^a— O pagamento deve ser feito ao chefe da estação no acto da requisição.

4.^a—A Administração reserva-se o direito de não satisfazer estas condições e não aceita reclamações quando, por motivo attendivel, o barco deixar de attracar, á ponte, á hora indicada pelo requisitante.

5.^a—Para o effeito do itinerario *b* é obrigatoria a presença a bordo de um pratico do rio, que, por documento official, apresentado ao serviço do Movimento, mostre sel-o, o qual será contractado e pago pelos promotores do passeio.

6.^a—As condições 5.^a, 9.^a e 10.^a do TITULO I, restrictas no que dizem respeito a material, aos barcos a vapor, teem plena applicação a este TITULO II.

CONDIÇÕES GERAES DOS TITULOS I E II

1.^a—Nos preços d'esta tarifa não está incluído o imposto do sello.

2.^a—Não se concedem meios bilhetes nem se permite mudança de classe.

3.^a—Em tudo que não sejam contrarias ao que na presete se estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

A presente annulla e substitue a tarifa especial H de grande velocidade datada de 28 de julho de 1905.

Lisboa, 27 de julho de 1909.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira

Exp.^{te} n.^o 1384



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

2.^a AMPLIAÇÃO

À

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 9 de Junho de 1910)

DESDE 20 DE JUNHO DE 1910

As condições geraes d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

É concedida a devolução gratuita das táras vasias ás remessas de peixe salgado a que se applica a 3.^a série, nos termos da respectiva condição geral de applicação das tarifas especiaes.

Lisboa, 7 de Junho de 1910.

B. n.º 120

Exp.^{te} n.º 1:410

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

3.^a AMPLIAÇÃO

À

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1

DE

GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 17 de Junho de 1910)

A partir do dia 1 de Janeiro de 1911, as remessas de peixe fresco, salpicado e salgado, em volumes de peso não superior a 80 kilogrammas, serão taxados pelo § 3.º d'esta tarifa, sendo applicado o seu § 1.º ás remessas d'igual natureza cujos volumes excederem o referido peso.

Lisboa, 21 de Junho de 1910

B. n.º 121

Expte n.º 1:401

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,

de Salamanca á Fronteira Portuguesa, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio-dia da França, de Paris-Orleans e das Messageries Maritimes

AVISO AO PUBLICO

Relações directas entre Paris e a America do Sul, via Lisboa

A partir de 1 de Julho de 1910 as tarifas especiaes P. H. F. n.ºs 7 e 8 de grande velocidade, que desde 25 de Julho de 1905 regulam o tráfego directo de passageiros entre Paris e a America do Sul por via terra em egualdade de preços com a via maritima no percurso Bordeus-Lisboa, são modificadas como segue, a pedido da Companhia das Messageries Maritimes:

BILHETES SIMPLES

De Paris-Quai d'Orsay aos portos abaixo designados, ou vice-versa		Passageiros de mais de 12 annos	CREANÇAS			
			De 7 a 12 annos	De 6 a 7 annos	De 3 a 6 annos	De 2 a 3 annos
		Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Rio de Janeiro	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	65,85	65,85	32,95	32,95	-
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro) ⁽¹⁾	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
	De Lisboa ao Rio de Janeiro (por mar)	725,00	362,50	362,50	181,25	181,25
	Total	890,85	528,35	445,45	264,20	206,25
Santos	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	65,85	65,85	32,95	32,95	-
	De B rdeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro) ⁽¹⁾	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
	De Lisboa a Santos (por mar)	750,00	375,00	375,00	187,50	187,50
	Total	915,85	540,85	457,95	270,45	212,50
Montevideu ou Buenos-Ayres	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	65,85	65,85	32,95	32,95	-
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro) ⁽¹⁾	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
	De L shoa a Montevideu ou Buenos Ayres (por mar)	875,00	437,50	437,50	218,75	218,75
	Total	1.040,85	603,35	520,45	304,70	243,75
⁽¹⁾ Em consequencia do augmento de 20 a 25 % do imposto para o Governo hespanhol, aos preços totaes accrescem as importancias na frente indicadas quando se escolha a viagem por terra		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
		2,85	2,85	1,45	1,45	-

BILHETES DE IDA E VOLTA

De Paris-Quai d'Orsay aos portos abaixo designados, ou vice-versa		Passageiros de mais de 12 annos	CREANÇAS			
			De 7 a 12 annos	De 6 a 7 annos	De 3 a 6 annos	De 2 a 3 annos
Rio de Janeiro	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	Francos 98,80	Francos 98,80	Francos 49,40	Francos 49,40	Francos -
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	150,00	150,00	75,00	75,00	37,50
	De Lisboa ao Rio de Janeiro (por mar)	1.170,00	585,00	585,00	292,50	292,50
	Total	1.418,80	833,80	709,40	416,90	330,00
Santos	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	98,80	98,80	49,40	49,40	-
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	150,00	150,00	75,00	75,00	37,50
	De Lisboa a Santos (por mar)	1.210,00	605,00	605,00	302,50	302,50
	Total	1.458,80	853,80	729,40	426,90	340,00
Montevideo ou Buenos-Ayres	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	98,80	98,80	49,40	49,40	-
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	150,00	150,00	75,00	75,00	37,50
	De Lisboa a Montevideo ou Buenos-Ayres (por mar)	1.410,00	705,00	705,00	352,50	352,50
	Total	1.658,80	953,80	829,40	476,90	390,00

O presente annulla e substitue para todos os effeitos o Aviso ao Publico B 1463 de 28 de Dezembro de 1905.
Lisboa, 22 de Junho de 1910.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Aviso ao publico

14.ª AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8—PEQUENA VELOCIDADE

Transportes de minerio de ferro procedentes de Hespanha via Valencia d'Alcantara

A partir de 1 de Julho de 1910 será applicado no percurso das linhas d'esta Companhia aos transportes de **minerio de ferro**, effectuados por expedições do minimo de 5 wagons completos da carga minima de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal, e procedentes das estações das linhas de Madrid a Caceres e a Portugal **comprehendidas entre Valencia d'Alcantara e Herreruela, ambas incluidas, com destino a Alcantara-Mar, o preço 1\$020 réis por tonelada**, comprehendidos os direitos de evoluções, manobras e transmissão. Este preço será ligado *de officio* ao da **Tarifa especial n.º 211** de pequena velocidade da **Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal** applicavel aos referidos transportes desde a procedencia á fronteira de Valencia d'Alcantara, deixando, portanto, as remessas de minerio de ferro nas condições supra indicadas, procedentes das estações de Valencia d'Alcantara a Herreruela para Alcantara-Mar, de ser taxadas pela tarifa especial M. L. n.º 1 A de pequena velocidade, combinada com aquella Companhia e em applicação desde 1 de Agosto de 1890, a qual em tudo o mais continua vigorando.

Esta Companhia reserva-se a faculdade de ampliar até o dobro os prazos supplementares de transporte de que trata a 3.ª das Condições gèraes d'applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade.

Ficam em vigôr as condições da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade em vigor desde 10 de Outubro de 1903 e suas ampliações, em tudo que não seja contrario ao que no presente se estipula.

Lisboa, 25 de Junho de 1910.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto

B. 1874