

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 557

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

Engenheiro-consultor

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Março de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa especial n.º 7 de g. v.; idem, P n.º 43 g. v.
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — 2.ª ampliação à tarifa especial n.º 6, g. v.

SUMMARIO

	Paginas
Monção a Melgaço, por J. Fernando de Souza	65
Instrução profissional, por Mello de Mattos	66
Parte oficial — Portaria de 14 de fevereiro de 1911, do Ministerio do Fomento	68
Explicações sobre a Linha do Sado, por J. Fernando de Souza	68
O Orient express	70
Notas de viagem. — A Baden Baden. — A concorrência e os hoteis. — Uma cidade atraente. — Lichtenstein. — Passeios para abrir o apetite.	70
Tracção eléctrica — Portugal — Japão	71
Album das casas recommendedas	71
Viagens e transportes	72
A industria das locomotivas em Inglaterra	73
Indústria portuguesa	74
Bilhetes kilometricos em Espanha	74
A nova linha de Roma a Nápoles	74
Annuario Commercial	75
A reconstrução do transiberiano	75
Luiz Zurdo y Olivares	75
Parte financeira	75
Carteira dos Accionistas	76
Boletim Commercial e Financeiro	76
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	77
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	77
Um novo desporto	78
Uma estação gigantesca	78
Os caminhos de ferro em França	78
Tabuleta eléctrica	78
O tráfego nas linhas dos E. G. P.	78
Ros Inventores portugueses	78
A nova estação de Toledo	79
Linhos portuguesas — Vídago a Chaves — S. Thomé — Zambezia — Cezimbra a Cacilhas — Caminhos de Ferro Portuguezes	79
Linhos estrangeiras. — França — Inglaterra — Italia — Brazil — Perú	79
Arrematações	79
Agenda do Viajante	80
Horário dos comboios	80

Monção a Melgaço

O decreto de 16 de fevereiro de 1900, que classificou as linhas complementares ao norte do Mondego, considerou como tal o prolongamento da linha do Minho, Valença a Monção e Melgaço, de via larga.

A comissão técnica, encarregada de delinear esse plano e de o submeter a inquérito, ponderou no seu relatório que a passagem de outra linha ferrea paralela na margem direita do Minho e a impossibilidade de continuação da linha além de Melgaço, pareciam aconselhar, à primeira vista, a adopção da via reduzida para esse troço de Valença a Melgaço. «As facilidades de construção e a conveniência de trazer à linha principal o tráfego que lhe pertence, conduzindo, sem trasbordo, os passageiros e as mercadorias pelo caminho que lhes oferece melhores condições de tracção, o mesmo é que abrir livre curso, sem derivações possíveis, ao affluent, no ponto em que elle vai engrossar a corrente geral do maximo trajecto, levaram a comissão a preferir a via larga, aconselhando a execução gradual em duas etapas: uma de Valença a Monção, outra de Monção a Melgaço.

A linha paralela e proxima, pouca influencia era atribuída, por passar de perreio o rio Minho, sem pontes que permittam a passagem facil.

Estava, é certo, concedida desde 1894 uma linha americana desde Valença a Monção, cujos concessionarios tinham a pretensão de usufruir as vantagens da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 e quizeram depois obter a transformação do tramway numa linha de leito proprio em parte da extensão e com 1 metro de largo.

Depois de varios incidentes, que foram em tempo historiados na *Gazeta*, o sr. Conde de Paçô-Vieira, então ministro, resistindo com a maior firmesa aos empenhos dos seus correligionarios politicos, e firmando-se no parecer do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, recusou todos os favores pedidos pelos concessionarios, mandou estudar o prolongamento de via larga e declarou caduca a concessão, logo que expirou o prazo respectivo, desembaraçando o terreno para a construção.

Acha-se muito adeantado o lanço de Valença a Monção com 16 kilometros d'extensão, e estaria já concluido sem uma infeliz variante da Urgséra logo no começo do lanço, que agravou o custo da construção e foi motivo de demoras.

A estação de Monção deu, tambem logar a não poucas dificuldades.

Primeiro surgiram pretenções locaes destinadas a favorecer interesses de individuos sob color do bem geral, como é uso e costume.

Vieram depois exigencias excessivas do Ministerio da Guerra para a cedencia do terreno preciso, querendo-se fazer de Monção uma estação militar de primeira ordem. Chegou-se por fim a acordo, mas no delineamento da estação era preciso ter em conta a comunidade futura de serviço com a linha de via reduzida de Braga a Monção que vinha ali entestar na via larga.

O plano ultimamente elaborado pelo distinto engenheiro Vasconcellos e Sá, attende cabalmente todas as exigencias da exploração, assegurando relações faciles e mutua independencia das duas linhas.

E' de esperar que dentro em pouco se conclua a construção e se abra á exploração provisoria o troço de Valença a Monção, mesmo sem esperar pelo acabamento da estação, que pode ser feita pouco a pouco e sem procrastinar a abertura do troço.

Tinha sido mandado elaborar o projecto do lanço seguinte, Monção a Melgaço, de que vamos dar noticia. Foste dividido em duas partes: uma com 9,5 km de extensão; Monção a Vallinha, da qual existe projecto completo, e a outra de Vallinha a Melgaço com 12,5 km, de que ha ante-projecto.

A linha sae da estação de Monção, atravessa a E. R. n.º 23, que fica em passagem inferior e continua entre ella e o rio até a passar de nível ao k. 17 em S. Martinho do Pezo.

Além de Vallinha ha duas soluções, que ambas foram reconhecidas, uma pela base da serra da Cumieira e outra a par da E. R. n.º 23, solução preferivel, apesar de haver duas extensas rampas de 18%.

No primeiro troço ha 5.606,71 em alinhamentos rectos e 3.593,29 em curvas, cujo raio minimo é de 250m em 10.

Em perfil ha 4.980^m em patamar e 4.220^m em pendentes, sendo de 15^{m/m} a inclinação maxima.

O volume das terraplenagens é de 147:288^{m³} ou 16^{m³} por metro corrente.

Além das obras de arte correntes ha 2 pontões de 3^m, 1 de 3,6^m, uma passagem inferior de taboleiro metallico de 10^m, o viaducto de Lavanda de 16^m de altura com o taboleiro de 1 tramo de 36^m e a ponte de Rio Mouro, de 1 vão, com o taboleiro metallico de 36^m e 4 muros de suporte, sommando 217^m.

O custo orçado é de 187:100\$000 réis, ou 20:336\$960 réis por kilometro, em que as obras de arte figuram por 5:200\$000 réis.

O orçamento decompõe-se nas seguintes parcellas:

Expropriações.....	19:587\$490
Terraplenagens.....	50:558\$465
Obras de arte correntes.....	11:265\$995
" " especiaes.....	27:288\$000
Muros.....	9:974\$405
Obras accessoriais.....	12:294\$240
Via.....	38:690\$455
Estações.....	14:323\$000
Telegrapho.....	681\$490
Caminhos de acesso.....	2:338\$000

Ha no troço o apeadeiro de Torre ao k. 3,63 e a estação de Vallinha ao k. 8,93.

Além de Vallinha ha os apeadeiros de Vailadares e Penso e as estações de S. Martinho do Penso e Melgaço.

O Pezo fica a 1.600^m, com a comunicação assegurada pela E. R. n.º 23, sendo impossivel servir melhor aquella estancia de aguas, por ter a linha de ir a Melgaço, seu terminus obrigatorio.

São numerosas as obras de arte, a saber: 1 ponte de 140^m com 3 vãos, 1 tunnel de 140^m, 1 ponte com 1 tramo de 60^m entre 2 arcos de 15^m, 1 de 3 arcos de 15^m, 2 de 15^m, 1 tunnel de 160^m, 1 ponte de 10^m, 1 com um tramo de 100^m, 1 de 60^m, 1 com tramo metallico de 20^m entre 2 arcos de 15^m.

Na variante ha 1 ponte com 2 arcos de 15,3^m, 1 vão de 15^m, 2 com 1 vão de 10^m, 1 com 1 vão de 100^m, 1 tunnel de 160^m.

O accidentado do terreno torna numerosas e importantes as obras de arte em troço de pequeno trafego.

O prolongamento de Monção a Melgaço deve, pois, custar mais de 500 contos para servir uma zona interessante por ter uma estancia de aguas valiosa, mas demasiado estreita, que se extende entre o rio Minho e a serra do Penedo.

A população dos concelhos de Monção e Melgaço é de 40:000 habitantes, segundo o censo de 1900; parte della não utilisa o troço considerado, que, se algo vale, é pelo seu tributo á linha do Minho com um percurso assás longo.

Duas soluções poderiam ainda ser consideradas para facilitar a construcção. A primeira é o barateamento da via larga pela adopção de condições technicas mais restrictas e perfeitamente justificadas em linha de pequeno trafego. Porque se não ha de descer nas curvas ao raio de 200^m, ou mesmo de 180^m, e subir nas rampas até 20 ou 25^{m/m}?

Está hoje reconhecido que o material rígido ordinario pode passar sem inconveniente nas curvas apertadas, e em região de pequeno trafego, dê comboios leves, portanto, não ha inconveniente em ter uma secção de carga reduzida.

Essas modificações reduziram consideravelmente o custo do lanço, tornando-o talvez compativel com a modestia do trafego que é destinado a servir.

Outra solução poderia ser adoptada, que se me afigura preferivel.

Está concedida a linha de via reduzida de Braga a Monção, onde entesta com a via larga. Porque não ha de ter esta ali o seu terminus, prolongando-se a via reduzida até Melgaço? E' exactamente onde o terreno é accidentado, que mais avulta a economia resultante das condições

technicas da via reduzida, curvas de 75^m a 100^m e rampas de 25^{m/m}. Pouco importa a baldeação em Monção. Entre nós tem se dado demasiada importancia a esse onus, aceitável sempre que seja aconselhado por considerações ponderosas.

O acrescentamento desse troço á concessão das linhas do Alto Minho, nas mesmas condições destas, originaria um encargo maximo de 13 contos proximamente, metade do que resultaria da construcção da via larga.

E' solução que se me afigura prática e, como tal, digna de ponderação.

J. Fernando de Souza.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Tirar partido immediato do que se aprende nas escolas é hoje uma preocupação que justificadamente prende a attenção de todos quantos se ocupam de assumtos pedagogicos.

Não poucos são os congressos que se teem reunido para dar uma feição prática ao ensino e um dos que mais a serio tratou da Instrução profissional foi o que de 16 a 19 de novembro de 1908 se reuniu em Paris, como complemento dos trabalhos do congresso de Liége de que falei no numero antecedente. Foram apresentadas ali memorias sobre instrução technica que merecem fixar a attenção dos que teem a seu cargo a organização do ensino.

Num paiz como o nosso em que por emquanto se não tem cuidado senão desconnexamente do assumpto, é isso tanto mais digno de attenção quanto se vê que a administração procura inquirir do estado do nosso ensino.

Com efeito, pouco dias depois de tomar conta do cargo de director geral da instrução secundaria, superior e especial, o sr. doutor Angelo da Fonseca dirigiu uma circular ao professorado dos lyceus para que propuzesse a maneira de tornar pratico e immediatamente applicavel o ensino lyceal.

Não se atreve quem traça estas linhas a versar um problema pedagogico tão importante como é o dos estudos secundarios. No entanto, não pode deixar de observar que em Portugal ha a tendencia a aristocratisar o ensino.

Os institutos industriaes de Lisboa e Porto que, de principio, eram destinados a fornecer bons contramestres e directores de fabricas ás industrias, que principiavam a desenvolver-se, em breve entraram pelos metaphysismos do calculo transcendent, armaram aquelles andaimes, como lhe chama o doutor Fauville, na sua *Physico-Chimie*, com que se esconde o bello edificio das sciencias physicas, por detrás de umas pseudo-deduccões mathematicas, e foi-se tornando preciso, para satisfazer ás aulas, entrar em assumtos theoricos de sciencia pura, desprezando-se a pratica.

Como resultado immediato, os institutos forneciam assumtos theoricos, muitas vezes incompletos, mas incapazes de dirigirem uma officina, um estaleiro e muito menos uma fabrica. No entanto, sabiam que na alta geodesia se corre a duplas observações zenithaes e que, nos nivelaimentos de precisão, se fazem correccões da refracção atmospherica.

Quem isto escreve lembra-se de um alumno distinto de um dos institutos industriaes que lhe falou muito a serio nos cuidados necessarios para levantar com rigor os perfis transversaes de uma estrada. A posição da mira, a do instrumento, a maneira de visar, contando com os méniscos dos copos do nível d'agua, tudo eram dificuldades insuperaveis para o pobre rapaz. Quando observou como se operava, ficou em duvidas sobre a competencia technica de quem traça estas linhas. Em breve, porém, se despojou de aquella farrapagem pseudo-scientifica e hoje, se estas letras, lá no ultramar onde se encontra, chegarem ás suas

mãos, por certo que se ha de sorrir dos receios que, ao sair da escola, lhe inspiravam até as palavras «perfil transversal».

As escolas industriaes, se se fizer abstração de muito poucas, não deram o que de ellas era lícito esperar. Se o Instituto Industrial e Commercial de Lisboa se transformou na *Universidade da rua Formosa*, como dizem alguns dos que frequentam aquelle estabelecimento, as escolas industriaes andam a preparar-se para liceus, com toda a inutilidade verbal de um ensino sem prática na maior parte de ellas.

Num livro que nos deve ser insuspeito, *Le Portugal inconnu*, do sr. Leon Poinsard, depara-se-nos esta passagem: «com a escola primaria é necessário ligar o ensino profissional, que deve continua-la e completa-la. De elle se ocupou tambem o legislador portuguez mas não foi tampouco decisivo aqui o resultado. Ha pouco mais de vinte annos um ministro muito bem intencionado teve a ideia de improvisar toda uma rede de escolas industriaes. Decretou que houvesse uma, em cada districto e mandou vir um certo numero de professores estrangeiros para lhes organizar o ensino, para installar laboratorios, officinas, collecções, bibliothecas. Mas era preciso dinheiro e era o que mais faltava. Desanimados, em breve os professores voltaram para os seus respectivos paizes. Que ficou de sua grande empreza? Excepto as escolas de Lisboa, Porto e Coimbra, já se não encontram senão simples cursos de desenho, portuguez e francez. (1)

Mais adeante, depois de examinar a evolução espontânea das escolas de Lisboa, Porto e Coimbra, consegue aquelle notável publicista:

«Em summa, pelas razões que expuzemos precedentemente, a industria portugueza encontraria vantagem, especializando-se de um modo geral nas industrias de luxo e de gosto. A direcção que espontaneamente tomaram as escolas profissionaes, bem demonstra que esta especialização corresponde a uma tendencia caracterizada da tradição nacional e tambem ao impulso das circumstancias. Depara-se ahí uma indicação que seria erro despresar». (2)

Numa conferencia preparatoria do congresso a que já nos referimos, o sr. A. Villemain examinava, em 15 de fevereiro de 1908, o estado do ensino profissional em França.

Para uma de essas escolas parisienses concluiu que, despesando a quota parte de juros, amortisação e conservação, a despesa anual era de 240.000 francos.

Por alumno que continuou a profissão, a cidade de Paris despendeu 8.850 francos ou ao par 159.8300 réis.

Esta escola, que se occupa de uma profissão de luxo, a industria do livro, exige um concurso de entrada e a certidão de estudos primarios.

Num centro de população com tres milhões de habitantes, a custo ali entram 80 alumnos, dos quais unicamente 40 continuam o curso e de estes só 25 é que permitem na profissão que estudaram ali.

Ampliando a sua analyse para além da escola Estienne, consegue que de 600.000 crianças annualmente empregadas na industria e no commercio, só 19.000 recebem uma instrução profissional theorica e prática, pouco mais um complemento de instrução theorica mas muito pouca prática; de maneira que um minimo de 475.000 crianças ficam sem instrução profissional alguma.

A continuar a proceder-se como até agora com as escolas profissionaes, precisava a França, segundo a opinião do conferente, de despender 250 milhões de francos por anno com a sua instrução profissional.

Como isso seria impossível até num paiz extraordinariamente rico, como aquelle, o conferente procurou outra solução para o problema, que trata, aliás, com toda a amplitude.

Primeiramente, pronuncia-se contra a limitação das horas de trabalho, de que resulta uma desorganização das officinas, de maneira tal que os patrões preferem não empregar aprendizes a sujeitar-se a horas diversas de saída para o pessoal, como succederia se empregassem rapazes de 13 a 18 annos de idade, conjuntamente com outros individuos de mais idade.

O desenvolvimento do machinismo na grande industria obriga a especializar o trabalho, mas esta causa de prejuízo no aprendizado é impossível desvia-la.

Já o mesmo entende o conferente, que se não dá com o desejo de salario immediato que a carestia da vida impõe.

Referindo-se mais adeante aos programmas de ensino primario, não hesita em dizer o conferente que a collectividade apenas cumpriu para com a criança a metade menos interessante da sua obrigação.

Nenhum de nós pode negar a meu ver, que na escola primaria lhe ensinaram muitas coisas de que nunca precisou na sua vida de operario. Desenvolveu-se deante de nós um programma theorico demasiado completo, ao passo que não existia o programma pratico».

«Parece-me, diz mais adeante, que uma criança filho ou filha de operario, de pequeno patrão, de pequeno cultivador, quando entra na vida, encontra-se logo em presença de dificuldades práticas de um trabalho de que lhe não inculcaram sequer os primeiros elementos e para cuja solução não lhe é de utilidade alguma toda a instrução theorica que lhe ministraram».

Proseguindo nesta ordem de ideias, entende que os industriaes, comerciantes e agricultores devem impôr-se aos governos para que reduzam a metade o programma theorico da escola primaria, substituindo-o por noções práticas rudimentares do ofício que as crianças naturalmente hão de seguir.

Claro está que os programmas práticos terão que variar conforme as regiões em que se encontram as escolas.

Dissertando sobre instrução agrícola, publicava aquelle que isto escreve no numero 16.º da *Gazeta das Aldeias* correspondente a 19 de abril de 1896 o seguinte, que se amolda, pelo menos parcialmente, ao que sustentou em Paris o sr. Villemain, quasi doze annos depois: «um dos meios de que me parece que devia lançar-se mão, era coarctar pelo ensino as ideias que se vão incutindo no espírito dos pequenos aldeões, tendentes a determiná-los a abandonar a lavoura, reformando o ensino primario e dando-lhe uma seção prática, a par dos rudimentos de leitura, escripta e contas que se ensinam.

«Munir as escolas de uma granja, que seria dotada de um material de lavoura que pudesse comparar-se com o que se emprega usualmente, ensinar aos rapazes como é que se pode construir uma boa nitreira e adubando uma porção de terreno com estrume de ella tirado e outra com um estrume qualquer e lavrando e semeando em igualdade de circumstâncias o terreno, mostrar praticamente as vantagens do adubo proveniente da nitreira, ensinar a conhecer as epiphitas que atacam os vegetais e principalmente os processos para as combater, fazendo tudo com experiências comparativas, indicar, em summa, os melhores sistemas de cultura e fazer bem gravar no espírito das crianças aquellas phrases de Cicero que parece que Portugal nunca soube «omnium rerum ex quibus aliquid acquiritur, nihil ut agricultura melius, nihil uberior, nihil dulcior, nihil homine libero dignius» seria um meio de provar praticamente que a agricultura não deve ser o apanágio dos pobres e dos ignorantes, mas que requer tanta actividade, tanta inteligência e mais robustez do que as chamadas profissões liberaes».

Fechando aqui esta digressão convém notar que o sr. Villemain entende dever distribuir-se por trez graus o ensino prático. No primeiro ensinar-se-ia a criança a tra-

(1) «La Science Sociale», numero de Outubro-Novembro, p. 360.

(2) Obra cit. p. 302.

balhar com as ferramentas usuais, usando de matérias primas vulgares, ferro e madeira, em exercícios apropriados à idade do educando.

Na segunda classe, o que se refere ao comércio e à parte comercial das indústrias, constituiria todo um programa, que deveria, no entanto, ser elementaríssimo.

O terceiro grau teria um ensino teórico muito mais desenvolvido como preparatório para as chamadas profissões liberais.

Este ensino elementar, para os que melhores disposições mostrassem, deveria ser completado em escolas práticas secundárias e mais tarde em escolas superiores.

No entanto, logo a seguir da saída da escola primária, entende o sr. Villemín que deveria existir o aprendizado na oficina, mas subordinado a um contrato escrito.

Sem esse documento é impossível estipular as obrigações recíprocas do patrão e do aprendiz.

Ha patrões que mandam fazer aos aprendizes trabalhos diversos dos que conveem num bom aprendizado.

Também ha aprendizes que pouco se importam com o trabalho, tornando-se insuportáveis. Muitas vezes quando estão empregados com bons patrões, se percebem que principiam a ser uteis, quebram o contrato, por saberem que actualmente não recae sobre elles sancção penal alguma.

Desvia-se algum tanto do intuito que tínhamos ao escrever este artigo, tudo quanto se refere a contrato de aprendizagem, e por isso passando de leve sobre o que a este propósito disse o sr. Villemín, notemos que elle entende que o ensino prático em todos os seus graus deve caber à iniciativa das câmaras de comércio, dos sindicatos profissionais, em summa, de entidades conhecedoras das necessidades locais do ensino prático.

E' pois uma descentralização do ensino o que o conferente propõe e que justifica com a discussão que pouco antes se dera no congresso de Bordeos.

As sociedades ou corporações encarregadas da organização económica do ensino profissional, teriam a seu cargo todo um programa que assenta nos preceitos seguintes:

1.º estabelecer o número de operários empregados na especialidade industrial ou comercial das suas associações.

2.º determinar o número de aprendizes que devem instruir-se anualmente, calculando os segundo a média da permanência dos operários na indústria considerada.

3.º determinar o número de aprendizes que incumbem a cada unidade comercial ou industrial.

4.º determinar a importância da taxa de aprendizado baseada sobre o custo médio de cada aprendiz.

5.º estudar os tipos de contrato de aprendizagem.

6.º submeter o aprendizado a esses tipos e vigiar que se cumpram.

7.º discutir e fixar com os municípios as possibilidades de cursos teóricos, seus horários, etc.

8.º estudar e preparar todas as convenções referentes a estas questões, com o estado, os departamentos, as comunas e as câmaras de comércio.

9.º estudar e vigiar, quando preciso, a criação de oficinas de aprendizado.

10.º visar os certificados de saída dos aprendizes.

11.º designar, apesar de concurso, os aprendizes com certidão de aprendizado que forem aptos para receber uma instrução superior, prática e teórica.

12.º receberem das câmaras de comércio a quota relativa à sua gerência e ordenar e vigiar a aplicação della.

Ha pois toda uma série de problemas no aprendizado profissional que devem ter-se em vista; mas será isso possível, quando a instrução depender não só de mais de uma direção geral dentro do mesmo ministério, mas até de ministérios diferentes, como sucede, não só entre nós, como também em França?

E' o problema demasiado complexo para se resolver em algumas linhas, e por isso, depois de expôr ainda algumas opiniões discutidas no congresso internacional da indústria, da edificação e das obras públicas em 1908, talvez seja possível fazer-se uma synthese do que é útil seguir-se em Portugal, a este propósito.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido à aprovação superior o projecto de reparação da ponte sobre o rio Ceira ao quilómetro 10,420 do caminho de ferro de Coimbra a Lousã: ha por bem o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas, datado de 26 de janeiro findo, aprovar o referido projecto.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paços do Governo da Republica, em 14 de fevereiro de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Explicações sobre a linha do Sado

Continua a serie de entrevistas e comunicados acerca da linha do Sado. Tendo havido alguns, referencias à minha humilde individualidade e à parte que tomei nas diligências para a construção da linha, careço de contrapor a afirmações inexatas os factos, tais quais ocorreram, anotando ao mesmo tempo, de passagem, algumas opiniões apresentadas.

Quem tenha seguido na *Gazeta* a exposição de tão importante assunto nas várias fases porque tem passado, facilmente corrigirá as inexactidões que vem a lume.

E' pecha, porém, das ephemeris publicações jornalísticas, o exercerem fugaz impressão, que depressa se desvanece, após leitura distraída, tornando-se, pois, necessárias, indispensáveis até, as repetições.

Occupo-mo desde 1898 da linha do Sado, sem outro interesse ou propósito além do empenho do profissional e do patriota em ver realizado um alvitre útil que aventara.

Tiveram essas diligências inicio numa conferência da Associação dos engenheiros civis em 1898, na qual insisti na conveniência de se dar às linhas do Sul e Sueste por complemento indispensável a linha do Sado. Como relator da Comissão técnica de 1898 e, mais tarde, como secretário do Conselho de Administração, no seio deste e junto dos ministros, nos trabalhos oficiais como nas lidas jornalísticas, esforcei-me desinteressadamente por fazer vingar a idéia concebida, sem influência de preocupações políticas, nem de amor próprio profissional.

As complicações que o estudo da directriz fez surgir, levaram-me por vezes a modificar opiniões anteriormente proclamadas, sem pejo de o fazer, como é dever de todo o homem de bem que procura chegar à verdade, ainda mesmo que haja de contradizer-se, porque em dado momento viu melhor a questão.

Entendi sempre que, salvo impossibilidades praticas de ordem technica ou economica, havia conveniencia em fazer da linha do Sado o prolongamento do ramal de Setubal para simplificar a exploração, evitando nas tão ramificadas linhas do Sul e Sueste, mais uma bifurcação e pondo o valle do Sado em relações directas com Setubal e o seu porto.

Tudo dependia, pois, do estudo da passagem de Marateca. Promovi que fosse este confiado ao distinto engenheiro Vasconcellos e Sá, cujo notavel reconhecimento hydrographico veiu demonstrar a exequibilidade de aquella passagem sem dispendio incomportavel.

Por occasião da visita do Sr. Conde de Paçô-Vieira a Setubal em 26 de abril de 1903, nenhuma duvida tive em fazer ali uma exposição publica do assumpto.

Veiu mais tarde o projecto definitivo da travessia, elaborado com superior competencia pelo sr. Santos Viegas, com o qual collaborara o sr. Vasconcellos e Sá, completando o estudo hydrographico anterior. Julgou o Conselho Superior que não convinha adoptar a solução proposta, e alvitrou que se passasse o esteiro mais a montante, onde nada houvesse que recear da acção das vagas para a conservação das obras e se dispensasse a ponte girante.

Com a saida de Setubal parecia que só podiam essas condições ser realizadas, contornando o esteiro, o que dava um alongamento inadmissivel e caro.

Na impossibilidade de ver aprovado o traçado directo e perante os inconvenientes da segunda solução, alvitrei a bifurcação em Palmella, porque assim afastava a linha o menos possivel do traçado directo para Lisboa, com pequeno alongamento sobre o traçado pelo Pinhal Novo e deixava o entroncamento a poucos kilometros de Setubal, podendo-se ainda compensar o alongamento delle resultante por uma distancia de aplicação das tarifas, igual á do traçado directo.

Propuz o estudo dessa variante, que se effectuou. A economia prevista era de 180 contos, havendo um encurtamento de 3 kilometros para Lisboa e um alongamento de 10 kilometros para Setubal.

Era uma solução conciliatoria que tinha prós e contras, lembrada unicamente com o proposito de achar uma saida practica das dificuldades que ameaçavam eternizar a questão e fazer adiar indefinidamente a construcção da linha.

Entendi que devia procurar esclarecer a opinião e por isso fui espontaneamente a Setubal, sem que ninguem me pedisse ou insinuasse, fazer uma exposição do assumpto, prompto para responder a quaisquer duvidas ou objecções que fossem formuladas.

Poderia refugiar-me no commodo remanso do gabinete burocratico, em vez de ir affrontar a contradicção, frisando por vezes a des cortezia.

Pois essa norma de proceder foi delicadamente apreciada ha dias, por um articulista, nos termos seguintes: «até houve tambem um technico officioso, que se prestou á tarefa, vindo a Setubal desdizer-se do que já tinha dito, mas perdendo por completo o seu tempo».

Nem a todos é dado comprehender normas sobranceiras ás pequeninas paixões de soalheiro. Esse technico fui eu. Prestou-se á tarefa, porque a si mesmo a impos, sem que ninguem lh'a insinuasse ou impozesse, nem sequer de tal se lembrasse.

Quiz fazer luz sobre a questão, sem preoccupações de amor proprio, não recuando perante a aparencia de uma contradicção. Não se contradisse; manteve-se na linha de coherencia prompta a reflectir perante os obstaculos de ordem practica. Não deixou de afirmar que julgava a melhor solução o traçado de Setubal, com tanto que fosse directo, e como a este se contrapunha o juizo do tribunal technico competente, procurara a solução que mais se aproximava daquella e menos prejudicava Setubal, onde não tinha

interesses pessoais, nem pretendia grangear adeptos. O que queria era que a linha se fizesse.

O lucido espirito do distinto engenheiro, o sr. Pires de Sonza Gomes, poz em relevo, no seu notavel parecer sobre a variante de Palmella, a excellencia da solução, obtendo para ella o beneplacito do Conselho superior.

Em artigo do *Economista*, cujas boas intenções a meu respeito são manifestas e *captivantes*, faz-se com singular perspicacia a revelação de que fui eu quem sugeriu a variante de Palmella.

«Ora, segundo pessoas bem informadas a idéa da saida de Palmella, a tal solução conciliatoria, partiu exactamente do sr. Fernando de Sôuza, o qual defendeu as vantagens do novissimo traçado... convindo ainda notar que o *Radical de Setubal* (29 de janeiro de 1911) declara que os palmellenses foram instigados por S. Ex.^{as}.

Se o articulista se desse ao trabalho de folhear a colleção da *Gazeta*, encontraria, no numero de 1 de agosto de 1905, em artigo firmado por mim, o trecho seguinte:

Reconhecendo que as rasões opostas pelo Conselho Superior á solução, tão seductora, da passagem na foz de Marateca eram dignas de toda a ponderação; repugnando-me que numa linha destinada a encurtar o trajecto para o Algarve se alargasse este consideravelmente logo na sua origem, sem economia de vulto na construcção; notando que o primeiro troço do ramal de Setubal entre Pinhal Novo e Palmella pouco se afastava da linha recta que une aquelle entroncamento com a Camarinheira, ocorreu-me uma variante de Palmella á Camarinheira, que sem alongar muito o trajecto para Setubal, o encurtava bastante para Lisboa e tornava facil e rápida a construcção, dispensando ainda tramo girante em Marateca.

Ahi tem o *Economista* proclamada a paternidade da variante, como o foi publicamente na conferencia de Setubal. Encontrei deante de mim uma dificuldade; procurei-lhe a solução, expul-a e defendi-a, conforme a minha consciencia de profissional me dictava.

Nada tive com as representações de Palmella a favor da variante, nem as de Setubal contra; uns e outros estavam no seu direito.

Quanto ás variantes de Grandola e Lousal, foram pedidas ha tempo, uma pela Camara Municipal de aquelle concelho e obteve parecer favoravel das estações consultivas, com os quaes o sr. ministro do fomento se conformou e com razão, não tendo tido no caso outra interferencia; a segunda pelos concessionarios da mina, ha proximamente um anno, tendo-se chegado a resultados muito satisfactorios para o trâsiego da linha e ainda com economia na construcção. Bem avisado andará, pois, o sr. ministro do fomento, se a aprovar.

O primeiro lanço da linha, da actual estação ao caes, foi construido pelo Estado achando-se gastos cerca de 97 contos. A Camara ficou obrigada a um adeantamento de 40 contos por lei de 1901, quando ainda nada estava decidido sobre a directriz da linha do Sado.

Malograram-se todas as diligencias para tornar effectivo esse adeantamento, até que se celebrou um acordo, que prescrevia a sua aplicação nas obras do terrapleno da estação conjugadas com a doca.

Foi notada a divergência de cifras da economia da variante por Valdera, indicadas por mim e pelo habil engenheiro, o sr. A. Bual, que a tem estudado. Calcula elle a economia em 300 contos, quando eu a calculei apenas em 200. Essa discordancia explica-se em boa parte pelo facto de ter eu abstraido da estação fluvial de Setubal por considerar o seu custo parcella commun aos dois orçamentos.

Seja qual for a directriz da linha do Sado, o porto de Setubal não pode deixar de ter importancia para o seu trâsiego, devendo a estação ser desafogada e apta para a sua função. Grave erro seria, a meu ver, restringir as suas proporções.

A experiecia de todas as linhas mostra quão caro saem no futuro as economias realisadas na installação das estações.

Tambem não concordo com as affirmações de aquelle engenheiro acerca dos nossos portos. Se a escassez de recursos nos aconselha a não os dispersar por muitos portos e a escolher de preferencia os de Lisboa e Leixões para os dotar com os requisitos modernamente exigidos pela grande navegação, não devemos por isso descurar os outros, nem baixal-os todos á categoria de portos de cabotagem.

Não são quantidades despreziveis para o commercio da Alemanha os portos de Bremen, Dantzig, Lubeck e outros, além do de Hamburgo. Entre nós não são portos de simples cabotagem os de Villa Real de Santo Antonio, de Lagos, de Setubal, esse bem proximo de Lisboa.

Assim, em 1906 entraram em Villa Real 268 vapores, 163 dos quaes de mais de 1.000 toneladas e 13 de mais de 2.000; em Lagos 138, sendo 42 de mais de 1.000 toneladas e 3 de mais de 2.000; em Portimão 171 sendo 68 de mais de 1.000 toneladas e 2 de mais de 2.000; em Setubal 205 sendo 72 de mais de 1.000 toneladas e 1 de mais de 2.000.

Pois não tem a Inglaterra os dois portos carvoeiros de Cardiff e Newport, a dois passos um do outro, por assim dizer? Se no porto de Setubal ha um trafego de certo valor e é susceptivel de melhoria mediante obras que não são muito dispendiosas, tem aquella cidade incontestavel direito a que se lho valorise. Porque não hão de sair por elle os minérios, o sal e outros productos da região, com economia facil de realizar?

Na estação fluvial de Setubal não se deve contar apenas com o trafego do peixe. Muitas outras mercadorias o podem aproveitar e por isso ao construir-a não se deve adoptar o criterio predominante da economia, nem partir da hypothese que a linha do Sado só é tributaria do porto de Lisboa.

*

E basta de explicações, dadas uma vez sem exemplo.

Nos debates sobre esta questão todos os argumentos tem sido adduzidos pró e contra as diferentes soluções possiveis.

Advoguei o traçado directo por Setubal; em vista das dificuldades que suscitava, lembrei a variante de Palmela desde que o sr. Santos Viegas chegou a melhor solução pela variante, que estudou, saindo de Setubal, esforcei-me por que fosse esse o projecto aprovado, e de 1907 até ha pouco fiz o que pude para promover a construcção da linha, desejoso sempre de a ver servir Setubal e de evitá-la nas linhas do Sul mais uma bifurcação.

Da variante de Valdera e da sua adopção, aplicando-se a obras no porto de Setubal a importancia da economia realisavel dirão as estações competentes, resolvendo o assumpto pela forma que mais convém aos interesses do Estado.

Preferiria o traçado Santos Viegas, saindo de Setubal, sem pretenções, porém, a ser a minha opinião a mais autorizada, nem a censurar o proposito de encurtar o itinerario para Lisboa, effectuando uma economia valiosa.

O essencial é que a linha se faça e que fique, nos seus traços geraes, adequada á importante função económica que lhe pertence.

J. Fernando de Souza.



O ORIENT EXPRESS

Em resultado das diligencias empregadas pela Direcção geral do Caminho de ferro da Romania junto das Administrações estrangeiras, a partir do proximo dia um de maio, o Orient-Express, Paris-Bukarest-Constança e Ostende-Bruxellas-Constança, realizar-se-ha trez vezes por semana e não apenas duas, como agora sucede.

A duração do trajecto do Express Berlim-Bukarest-Constança, será abreviada de quatro horas, a começar no dia um do proximo mez de março, tendo este comboio correspondencias directas de e para Hamburgo, Colonia e Francfort.



XVII

Baden-Baden. — A concorrência e os hoteis. — Uma cidade attrahente. — Lichtental. — Passeios para abrir o apetite.

Tomando de novo a linha que vem a Appenweier onde temos bellas carroagens directas para Baden-Baden, vae-se a Oos, estação de onde um pequeno ramal de 5 kilómetros, nos conduz a Baden-Baden, a afamada estação de aguas da Alemanha do Sul.

Tem uma fama de fausto esta estação, que atemorisa, por certo, os turistas que querem viajar economicamente. Diz-se que ali se concentra a sociedade mais elegante da Prussia, que despende dinheiro a jorros em funcções, em passeios, em apostas nas corridas, em logares nos concertos e theatros.

Tudo isto assim será, e com effeito, a sociedade que enche aquelles jardins do Casino, a que, em algumas noites, assiste aos espectaculos nas salas; a que joga nas corridas e no *law tennis*, a que toma logar no balão dirigivel que, duas vezes por dia, faz um giro por sobre a cidade emocionando os que, de cá de baixo, tem uma certa inveja de não poderem dispor de 100 francos ou de 100 grammas de coragem para arriscar as costelas em vôos aereos, essa sociedade é, com effeito, da mais fina, da mais elegante e da mais rica.

Mas isto não impede que os que olham a despesas e se contentam em viver modestamente o possam conseguir, e para mais, com todo o conforto, mesmo mais agradavelmente do que em pontos de somenos importancia.

E que Baden-Baden tem nos seus 58 hoteis, 57 pensões e 11 sanatorios, logar para todos os preços, desde os luxuosos aposentos em que o alojamento e comida não custam menos de 25 marcos (cerca de 55800 réis) por dia, e para os que querem salão, casa de banho, etc., custa o duplo ou mais, até as confortaveis casas particulares e mesmo hoteis onde se obtém quarto e comida pelos modestos 4 marcos e meio, por dia, ou pouco mais dos nossos 15000 réis.

Nesses estabelecimentos, disseminados por toda a cidade e montanhas que a cercam, ha o enorme numero de 5.723 leitos, alguns dos quaes se alugam, sem comida, pelos modicos 2 marcos.

Eis porque, de ricos, modestos e mesmo pobres, vão ali por anno 80.000 banhistas e passeiantes, desde meados de abril a meados de outubro. A força da concorrência é, porém, de maio a setembro.

Como exemplo de hotel elegante, commodo em preços e em alojamento, citaremos o que escolhemos, o Terminus, em frente da estação, onde o quarto com uma cama custa 2 a 4 marcos, tendo todos os confortos, como electricidade, aquecimento central, maravilhosa mobilia, estojos, etc. O almoço custa 2 marcos e o jantar 2 e meio ou 3. E á sahida somos acariciados pelo amavel gerente, o Sr. Bilharz: os homens, com um album de vistas da cidade; as senhoras com um ramo occultando uma caixa de bonbons.

A estação thermal de Baden-Baden é situada no bonito valle de Oos entre graciosas colinas no extremo da Floresta Negra.

Desde o tempo dos romanos, na *Civitas Aurelias Aquensis*, tem o engenho humano, auxiliado pela natureza, tornando aquelle delicioso logar, uma das mais encantadoras estações de aguas, conhecida em todo o mundo.

Para quem vem do sul, Baden é a chave de ouro com

que fecha o seu passeio na Floresta Negra, cujos ultimos contrafortes servem de horizonte á graciosa cidade balnear e dão distracção aos sens visitantes; cortados, como estão, por bem conservadas estradas de montanha, salpicadas de *chalets* e *villas* pittorescas, e algumas mesmo principescas vivendas que se occultam entre a ramada sobre a qual emergem as suas torres ponteagudas, como a gosar desse tapete de verdura que as suffoca, e que constitue como que um immenso parque em que a cida-de se espreguiça.

Essa luxuriante vegetação, por toda a parte, esses caminhos entre floresta deixando ver, pelas aberturas desta, os mais ridentes panoramas; o clima temperado, fresco no verão e pouco frio no inverno, graças á posição de Baden abrigada dos ventos do norte pelos contrafortes da floresta, a acção salutar das suas aguas, as distracções que, verão e inverno, a Repartição Municipal de turismo offerece aos visitantes, mercê da sua bellissima organisação; as commodidades que a bonita cidade tem para viver, quer permanente quer eventualmente; as medidas de hygiene que teem sido adoptadas tornam-a uma cidade cosmopolita em que se vive bem e onde se gosta de estar mais tempo do que o que a uma visita destinavamos. Foi o que nos sucede.

Ha dois annos foi-lhe annexado o logar de Lichtenstein (cujo nome se traduz por Valle da Luz) e estabelecido um treinvia electrico que liga a cidade a este encantador arabalde.

As aguas das suas fontes thermaes (44.^o a 69.^o c) são consideradas as mais radioactivas da Allemanha, sendo empregadas com exito contra a gotta, calculos renaes e da bexiga, rheumatismos, catarras e outras enfermidades dos orgãos respiratorios, dificuldade da digestão, anemia, doenças dos paizes tropicaes, a neurasthenia, as doenças do coração, etc.

Além dos estabelecimentos officiaes, ha numerosos sanatorios para tratamento de todas as enfermidades.

Como distracções o Kurhaus, chamada a Casa da Conversa, é o centro de toda a vida mundana de Baden.

No jardim ha concerto quatro vezes por dia, sendo os da noite executados por grande orchestra, ou bandas militares que ali veem de todo o paiz; nos luxuosos salões dão-se bailes, concertos, representações, chás, etc.; muitas vezes ha nos jardins, fogos de artificio e brilhantes illuminações.

No theatro exhibem-se operas, dramas, comedias e operetas, por vezes pelos artistas mais celebres.

Algumas tardes organisam-se, festas na sala dos Cavaleiros do Velho Castello; outras vezes são elles dadas no Parque da Cidade.

Na época da afluencia de banhistas organisam-se luxuosas batalhas de flores. E nem calcula, quem não as viu, como elles são brilhantes, ali onde a flor acompanha a vila todo o anno, a ponto de haver numerosos edificios que inteiramente se cobrem de madresilvas e outras caprifoliaceas.

No primoroso parque ha bons taboleiros de *tennis*, e de *croquet*; proximo de Oos, o campo de *golf*; para o outro lado, carreira de tiro e, por fim, o hyppodromo onde as corridas internacionaes que se dão todos os annos, são universalmente conhecidas.

As que se realizaram desde 19 até 28 dagosto ultimos tiveram 10 premios no valor total de 637.500 francos, ou seja mais de 150 contos de réis.

Bem organisados serviços de omnibus-automoveis facultam agradaveis passeios aos arredores, alguns mesmo de certo modo longinquos como o de Hundseck de que nos aproveitamos, que é verdadeiramente encantador.

A estrada a partir de Lichtenstein (até onde apenas subimos 34 metros) começa a elevar-se em forte rampa e segue, em serpenteados, pela montanha, ora por entre florestas, ora deixando-nos ver, do alto, panoramas admiraveis.

Esta subida eleva-nos 734 metros, tendo partido do largo da estação do caminho de ferro á altitude de 152 e atingindo, na praça em frente do hotel Kurhaus, de Hundseck, 886 metros.

Muitas outras excursões podem fazer-se de Baden, para diferentes pontos e ainda é de Baden que mais commoda, facil e economicamente se faz a visita da Floresta Negra, graças á existencia ali de empresas de automoveis que se alugam para qualquer passeio.

Uma visita ao velho castello é tambem interessantissima, tendo-se, lá de cima, um panorama extensissimo a admirar. Pode-se ir a pé, mas fique o leitor sabendo que é um bom passeio para depois do almoço. Chega lá, já com vontade de jantar.

TRACÇÃO ELECTRICA

Portugal

Estão encetadas as negociações para que a Camara Municipal do Porto tome a seu cargo a viação electrica da cidade, não se tendo chegado ainda a uma deliberação positiva.

 A população do concelho de Lamego tem continuado a instar junto do ministro para que seja feita a concessão da linha entre a Regoa e Lamego.

Japão

Em 1900 havia em todo o imperio nove companhias de trenvias explorando sessenta e seis kilometros, e transportando quarenta milhões de passageiros.

Em 1909, o numero de companhias chegava a vinte e seis, explorando 435 kilometros, e transportando 268 milhões de passageiros.

ALBUM DE CASAS RECOMMENDADAS

Já no anno passado nos referimos a esta publicação que os Srs. Magalhães Domingues & Comp.^a encetaram então, e nessa occasião o fizemos com a nossa admiração pela bellesa deste album, a sua excellente disposição e aspecto.

A nova edição, do anno corrente, que acabámos de receber, mais vincula os creditos desta luxuosa obra, sem duvida a mais rica de todas as que, neste genero, teem aparecido entre nós.

Os progressos e melhorias que neste segundo anno lhe foram introduzidos, são importantes, salientando-se a junção de delicadas gravuras e a ampliação do seu texto em que se dá uma summula de indicações de «o que ha de maior interesse em Lisboa e no Porto», como pretexto para chamar a attenção para os centenares de annuncios (cerca de 400) que se intercalam nas paginas, annuncios de uma aprimorada execução typographica, que são um bello specimen do aperfeiçoamento a que esta industria chegou, entre nós, nas suas manifestações artísticas.

Tambem pelo que se refere a annuncios, o *Album* progrediu, sendo em muito maior numero os que este anno publica, o que prova que o commercio reconheceu a utilidade de fazer o seu reclamo numa publicação que dá a lei da elegancia, e por ella chama a attenção, estando patente em todos os clubs, hoteis, gabinetes de leitura, etc.

Entre elles, os annunciantes, a casa de vinhos de colares, marca F. C. não se contentou só com o annuncio typographic, mandando ainda executar, pela trichromia, uma bella estampa de duas paginas; muitos illustraram o seu reclamo com finissimas photogravuras, executadas, todas, nas aperfeiçoadas officinas Pires Marinho.

Finalmente o *Album das casas recommendadas* é um livro que reune o util ao agradavel e que faz gosto consultar.

VIAGENS E TRANSPORTES

Armazenagem gratuita nas estações de Alcantara-Terra e Lisboa-Caes dos Soldados

Devem ser postas em vigor dentro em breves dias as disposições da Companhia Portugueza relativas ás restrições das concessões de armazenagem gratuita nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara Terra, a que nos referimos no nosso ultimo numero.

Essas disposições que já foram aprovadas pelo Governo são do theor seguinte:

Tarifa especial interna n.º 2 de p. v. — *Vinhos, aguardentes, azeite, uvas esmagadas, etc.* — Mercadorias transportadas ao abrigo das 1.ª, 2.ª ou 3.ª series desta tarifa quando destinadas a embarque: 15 dias de armazenagem gratuita em Lisboa-Caes dos Soldados mas com restrição ao maximo de 300 toneladas por consignatario, quando embora não destinadas a embarque, mas que hajam sido transportadas ao abrigo dos preços especiaes A e B de § 2.º desta tarifa, 5 dias á chegada na estação de Lisboa-Caes dos Soldados até ao maximo de 100 toneladas por consignatario.

Tarifa especial interna n.º 3 de p. v. — *Madeiras, lenhas, matos, etc.*

a) Matto, motano ou lenha: 10 dias á chegada na estação de Alcantara-Terra até ao maximo de 50 toneladas por consignatario;

b) demais mercadorias dos grupos 1, 2 e 4: 5 dias á chegada nas estações de Lisboa Caes dos Soldados e Alcantara-Terra e até o maximo de 100 toneladas por consignatario.

Tarifa especial interna n.º 9 de p. v. *Diversas mercadorias*.

Continua em vigor a condição 2.ª desta tarifa pela qual são concedidos 10 dias de armazenagem á chegada a Lisboa-Caes dos Soldados ás remessas destinadas a embarque.

Tarifa especial interna n.º 11 de p. v. — *Batatas, cereaes, legumes, farinhas, etc.*

a) Batatas: 8 dias á chegada nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra até o maximo de 100 toneladas por consignatario.

b) demais mercadorias: 5 dias á chegada nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra até o maximo de 50 toneladas por consignatario.

Tarifa especial interna n.º 13 de p. v. — *Carvão, cortiça, etc.*

A concessão de armazenagem de que trata a condição 2.ª desta tarifa, é reduzida, pelo que respeita á estação de Lisboa-Caes dos Soldados, a 12 dias á chegada e limitada ao maximo de 100 toneladas por consignatario.

Tarifa P. n.º 7 de p. v. combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro — *Mercadorias diversas*.

a) Mercadorias da 2.ª secção (líquidos): 15 dias á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados mas sómente quando destinadas a embarque e até o maximo de 300 toneladas por consignatario;

b) Mercadorias da 3.ª secção (madeiras, etc.): 5 dias á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados até o maximo de 100 toneladas por consignatario;

c) Mercadorias da 9.ª secção (cebolas alimenticias e alhos): 10 dias á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados, mas sómente quando destinadas a embarque;

d) Mercadorias da 11.ª secção (cereaes, legumes, farinhas, etc.): 5 dias á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados e até o maximo de 50 toneladas por consignatario;

Tarifa N. B. n.º 6 de p. v. combinada com a Companhia da Beira Alta. — *Diversas mercadorias*.

a) Batatas: 15 dias á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra e até o maximo de 100 toneladas por consignatario;

b) Cereaes e legumes secos: 5 dias á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra e até o maximo de 50 toneladas por consignatario.

Tarifa M. L. I. A. de p. v. combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid-Cáceres-Portugal — *Varias mercadorias*.

a) Carvão vegetal: 12 dias á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados ou Alcantara-Terra e até 100 toneladas por consignatario.

b) Quaesquer outras mercadorias quando destinadas a embarque: 30 dias de armazenagem á chegada em Lisboa-Caes dos Soldados e quando não destinadas a embarque 5 dias á chegada nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra.

Batatas e pimentão procedentes de Hespanha (fronteira de Villar Formoso) 8 dias de armazenagem gratuita em Lisboa-Caes dos Soldados quando destinadas a embarque e limitado ao maximo de 50 toneladas por consignatario.

Melassim e polpa de beterraba procedentes de qualquer ponto de Hespanha: 15 dias de armazenagem gratuita em Lisboa-Caes dos Soldados.

Pedra procedente de Sabugo: 15 dias de armazenagem gratuita em Lisboa-Caes dos Soldados quando destinada a embarque.

Quaesquer mercadorias procedentes de Hespanha (fronteira de Badajoz) quando para embarque: 30 dias improrrogaveis na estação de Lisboa-Caes dos Soldados.

Tarifas internacionaes n.ºs 304 e 305 de grande e pequena velocidade

Pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes foram já submettidos ao Governo portuguez de cuja approvação estão pendentes, os projectos de novas tarifas internacionaes n.º 304 para o transporte de aeroplanos acondicionados em caixas, barcos e carruagens com ou sem motor mechanico, e material de caminhos de ferro e de tramways de França para Portugal, e n.º 305 para aeroplanos, barcos e carruagens com ou sem motor mechanico, no sentido de Portugal para França.

Estas tarifas, a que já tivemos occasião de nos referir, comprehendem dois capitulos: o 1.º para os transportes em grande velocidade, de aeroplanos e barcos, e o 2.º para estes artigos e os demais acima designados.

Os preços em grande velocidade são o duplo dos da pequena, e a sua expedição quando de Paris deve ser feita na estação de Paris-Austerlitz, ao passo que os de pequena velocidade são effectuados na de Paris-Ivry.

Os preços em pequena velocidade, serão os seguintes:

Tarifa 304: Aeroplanos-Barcos-Carruagens de passageiros

De Paris-Ivry a todas as estações comprehendidas entre Guarda e Figueira da Foz e a todas as estações da Companhia Portugueza:

I — Carruagens de 4 rodas com mais de 2^m,60 de entre eixos, com motor mechanico, categoria A;

II — Idem idem com mais de 2^m até 2,60, com motor mechanico, categoria B;

III — Idem idem com menos de 2^m, com motor mechanico, categoria C;

Idem de 2 ou 3 rodas, sem motor mechanico, categoria D;

IV — Aeroplanos acondicionados sem caixas, e barcos, até 6^m,50 de comprido, categoria A; de 6^m,5 até 13^m, o duplo do preço; de 13^m até 19^m,5 o triplo.

Preços por unidade

Percorso francês:

De Paris-Ivry a Irun.....	Categoria-A — 124,50 francos
	“ B — 113,50 ”
	“ C — 94,00 ”
	“ D — 87,50 ”

Categoria-A — 46,00 francos

“ B — 42,50 ”

“ C — 39,00 ”

“ D — 36,50 ”

Percorso hespanhol:

De Irun a Villar Formoso.....	Categoria B — 95,25 pesetas
-------------------------------	-----------------------------

Percorso portuguez:

De Villar Formoso a Guarda até Figueira da Foz.....	Categoria B — 7.600 réis
De Villar Formoso a Lisboa ou quaesquer estações da Companhia portugueza.....	Categoria B — 11.800 réis

Carruagens de passageiros, vagões e vagonetes para caminhos de ferro ou tramways transportados sobre vagões:

Das estações francesas adeante designadas a todas as estações postas como acesso.

Percorso frances (até Irun). — Por comprimento de 7,50 ou fracção de 1,50:

Blanc-Misseron.....	213,60	francos
" fronteira.....	213,60	"
Bordeos-Saint Jean.....	47,20	"
Denain.....	209,80	"
Douai.....	209,20	"
Feignies-fronteira.....	212,40	"
Fives.....	215,00	"
Hautmont.....	210,60	"
Jeumont.....	213,20	"
" fronteira.....	213,80	"
Maubeuge.....	211,40	"
Paris-Ivry.....	163,80	"
Saint-Denis.....	167,20	"
Valenciennes.....	211,40	"

Os preços relativos ao percorso frances serão aumentados em 25 % nos casos em que o carregamento seja constituído por diferentes vagões sobrepostos.

Percorso hespanhol. — Por comprimento de carregamento de 6,50 ou fracção de 6,50:

De Irun a Villar Formoso..... 158,50 pesetas

Percorso portuguez. — De Villar Formoso ás estações abaixo; por comprimento de carregamento de 6,50 ou fracção de 6,50:

Todas estações da Beira Alta até Pampilhosa.	95450 réis
Figueira da Foz e todas as estações da Beira Alta a oeste de Pampilhosa.....	
Lisboa e todas as estações dos Caminhos de ferro portuguezes.....	185400 "

Os preços da tarifa 305 são, nos percursos portuguez e hespanhol, iguais aos da 304, e no percorso frances os seguintes:

De Hendaya a Paris-Ivry.....	Categoria-A — 160	francos
	B — 145,50	"
	C — 120	"
	D — 113,50	"
De Hendaya a Bordeos-Saint Jean.....	Categoria-A — 57,50	"
	B — 53,50	"
	C — 49,00	"
	D — 46,00	"

As condições destas tarifas são idênticas ás dos mesmos números que actualmente vigoram e que por elles serão annulladas, excepto no que respeita especialmente aos barcos e aeroplanos a que os actuaes não attendem.

E' de esperar que a sua aprovação, por parte do nosso Governo, se não faça esperar por muito tempo, attentas as grandes vantagens que a sua publicação deve trazer ás nossas relações commerciaes com a França.

Transportes de cal, da Figueira da Foz para a Galliza

No intuito de facilitar importantes transportes de cal que ha a effectuar de Figueira da Foz para algumas estações das linhas da Galliza, nomeadamente a de Arcade, a Companhia Portugueza em combinação com a da Beira Alta e a Direcção do Minho e Douro, acaba de submeter á Sancção governamental um projecto de Aviso ao Publico pelo qual será concedido um bonus de 180 réis por tonelada, a todo o expedidor que, em seu nome e durante o prazo d'um anno contado da data da primeira remessa, effectuar ao abrigo da tarifa especial P. n.º 12 (B. N. M. 13 da Companhia da Beira Alta) de Figueira para além de Valença do Minho, o transporte minimo de 500 toneladas de cal commun, em pedra ou em pó, por vagões completos.

Esse bonus tornar-se-ha effectivo por meio de reembolso, para o que os interessados deverão remetter em tempo opportuno ao chefe do Serviço de Fiscalisação da Companhia da Beira Alta, na Figueira da Foz, ou ao do Minho e Douro, na estação do Porto, ou ainda ao Chefe do Serviço da Fiscalisação das Receitas dos Caminhos de ferro Portuguezes, as competentes cartas de porte das remessas devidamente relacionadas, assim de ser feita a respectiva liquidação.

Ampliação dos prazos de validade dos bilhetes da tarifa n.º 6 da Companhia da Beira Alta

Por Aviso ao Publico de 15 do mez passado, a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta tornou applicáveis aos dias de feriado official as disposições da condição 1.ª da tarifa especial n.º 6 de g. v. de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre estações das suas linhas, como já havia procedido com a tarifa N. B. n.º 7, combinada com a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, conforme referimos num dos nossos últimos numeros.

Consultas

A Paris por Madrid. — O sr. J. C. P. pede-nos:

1.º que lhe digamos «se se pode ir a Paris por Madrid, mais rapidamente do que por Salamanca em comboio ordinario.»

Sim, senhor, tres vezes por semana. Saindo de Lisboa ás 2.º, 4.º ou sábados, ás 4h.22m da tarde, chega a Madrid Atocha (estação do Norte) ás 8 e 20 da manhã, tendo 25 minutos para tomar o comboio n.º 9 do Norte que leva restaurante e carruagens de 1.ª e 2.ª, e chega a Hendaya ás 11 e 10 da noite e a Paris ao meio dia e 5.

2.º «se ha já bilhetes directos simples, e de ida e volta, por este caminho.»

Não, senhor. Tem só bilhetes até Madrid, simples e de ida e volta, validos por um mez; e de Madrid tem que tomar bilhete a Paris, não nos parecendo que haja ida e volta.

3.º «E por Barcelona, pode-se ir tambem a Paris.»

Já se vê que por onde ha comboios se pode ir.

Nesse caso em vez de tomar, em Lisboa, bilhete para Madrid-Norte, deve tomar-o para Madrid-Atocha, trasbordando em Madrid-Empalme e chegando a Atocha ás 8 e 17.

Dahi parte ás 8 e 50 o comboio expresso (só 1.ª classe e restaurante) que chega a Barcelona ás 11 e 36 da noite. Dorme ahi e parte ás 9 e 40 da manhã (tambem só 1.ª classe ou salão) chegando a Toulouse ás 7 e 46 da tarde, janta ahi e chega a Paris ás 8 e 56 da manhã seguinte.

E', portanto, mais longo trajecto, mais demorado e mais despendioso do que por Hendaya, mas, pelo que nos diz conhecer deste caminho, a ida por Barcelona é mais interessante.

Para visitar esta cidade não tem que hesitar; é o rapido de Madrid que deve tomar, indo a Barcelona em 21 horas, sempre em bons comboios.

4.º «Se á volta pode vir por Madrid poupando tempo.»

Tambem lhe convem a vinda por Irun Madrid porque perde só dia e meio ein transito. Por Salamanca emprega dois dias, por Madrid um e parte de outro, porque chega a Lisboa ás 2 da tarde.

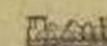
5.º «E as bagagens passam em transito por Espanha?».

Lá nesse ponto está perdido! Só ha transito entre Irun e Villar Formoso; indo ou vindo por qualquer outro caminho tem que abrir tudo na fronteira.

Sobretudo, não pense em entrar pela fronteira de Port-Bon, isto é, lado de Barcelona. Ahi, a alfandega é puramente primitiva; revolve as bagagens até o fundo e faz pagar direitos até por... chinellos velhos!

Do lado de Irun estão civilizados, embora façam abrir tudo, se não passa em transito.

Dos outros, *vade retro!*



A industria das locomotivas em Inglaterra

Uma fabrica ingleza, encarregada de fabricar umas locomotivas para comboios expressos na China, construiu, em quarenta e seis dias, quatro d'aquellas locomotivas.

Apesar de tratar-se de typos novos, mez e meio foi o tempo suficiente para produzir aquelle trabalho.

INDUSTRIAS PORTUGUEZAS

A solução do nosso problema nacional está, sem dúvida, dependente do nosso desenvolvimento económico. Impossível se torna no reduzido espaço de que dispomos adduzir rumas de argumentos para prova-lo; e ocioso se tornaria o faze-lo, se de espaço dispusessemos, porque este princípio está no espírito de todos.

Temos industrias incipientes que se torna indispensável animar, para evitar a saída de ouro, do paiz. Não basta, porém, animar as industrias que venham diminuir necessidades de importar os seus produtos; torna-se também indispensável desenvolver as industrias cujos produtos podemos exportar, procurando assim restabelecer o equilíbrio da nossa balança comercial.

Está neste caso uma industria, entre nós secular, mas limitada apenas ao exercício caseiro.

E' a industria dos palitos de dentes.

Estamos vendo um sorrisinho de desdem a encrespar ironicamente os lábios de quem só considera industrias dignas de menção aquelas que produzem milhares de contos, anualmente.

Mas quando se trata de avolumar receitas, não ha quantias desdenháveis. E mesmo esta industria se actualmente produz duas centenas de contos, por anno limitada como está ao exercício caseiro e apenas em trez concelhos do paiz, mostra quanto poderia vir a produzir se fosse organizada e generalizada em todo elle.

O principal centro da produção é Lorbão, no concelho de Penacova, e dahi tem irradiado com lamentável lentidão para o concelho de Poiares e trez freguezias do de Coimbra.

Em Lorbão, já em 1600, esta industria tinha tal desenvolvimento que nas contas do convento figura a verba de despesa de sessenta mil réis de palitos.

Actualmente, em Lorbão, onde o numero de almas é de 3650, nada menos de 2220 se entregam à manufatura dos palitos, na qual empregam anualmente, media, 979.380 kilogrammas de madeira, produzindo 2.157.020.000 palitos, no valor de 130.584.300 réis, que deixam de lucro aos negociantes do artigo, 47.099.100 réis, e ao negociante da madeira utilizada para sua produção, 11.066.994 réis.

Dos 2.220 habitantes do concelho, que se dedicam a este trabalho, só 876 trabalham permanentemente; os restantes, apenas nas horas vagas dos seus trabalhos agrícolas e domésticos se dedicam à industria.

Esta é geralmente exercida pelos velhos e crianças; a gente valida, homens e mulheres, é só para angariar os meios de melhorar as suas circunstâncias com uma receita extraordinaria.

A não ser em Lorbão, só em Coimbra se encontra quem se entregue permanentemente a esta industria, sendo sete homens e vinte e trez mulheres os que se empregam na produção dos palitos.

Em Penacova, villa, existe a unica fabrica que ha, do genero, mas essa mesmo ocupa sómente oito homens, vinte mulheres e seis aprendizes do sexo feminino.

Assim, dum total de 4.198 pessoas que se entregam à industria dos palitos, só 940 o fazem permanentemente, como modo de vida.

O que não importa que a produção anual dos trez concelhos renda a quantia de 260.954.900 réis.

Por estas simples notas se vê quanto poderia produzir esta industria, se fosse devidamente organizada.

Já quando aqui tratamos da industria fructuaria, mostramos como do seu desenvolvimento nasceria ocupação para mulheres, as quais, entre nós, não tem como modo possível de vida senão o casamento.

Na industria dos palitos também a mulher podia facilmente acumular uma ocupação em que auferisse o necessário para a vida, logo que ella fosse organizada.

No estado em que actualmente se encontra, os lucros para os fabricantes são muito limitados por não se entregarem exclusivamente a esse trabalho, mas ainda assim ha mulheres que ganham em media 250 réis, trabalhando em palitos de luxo, e 180, se trabalham em palitos ordinários.

Além da vantagem de proporcionar trabalho às mulheres, a industria dos palitos tem uma outra vantagem e importante. Referimo-nos à valorização da madeira do salgueiro branco, matéria prima da industria paliteira.

Perto de Santarem ha um lavrador que vende anualmente duzentas toneladas de madeira de salgueiro, no valor de um conto de réis. Ha trez annos esta madeira nada lhe rendia, por não ser utilizable a não ser para queimar.

A produção que excede o consumo nacional é actualmente exportada para França, Brasil e África.

Com o auxilio oficial e uma cuidada propaganda seria facil estender essa exportação a outros países.

Os palitos de ouro ou prata antigamente empregados, vão cahendo em desuso, por anti-higienicos, e o mesmo sucede com os de pendas.

O palito de madeira, pela sua barateza, é o unico que se presta a ser inutilizado depois de ter servido uma vez, vantagem incomparável sob o ponto de vista higienico. Basta esta circunstância para tornar o seu uso universal.

E só a madeira do salgueiro branco se presta à confecção dos palitos, pela sua elasticidade e sabor agradável.

Ora, tendo nós abundância de matéria prima e mão d'obra barata, facilmente poderemos concorrer com o nosso producto nos mercados estrangeiros, logo que tratados comerciaes e tarifas ferroviárias protejam esta industria que tão lisongeira se nos apresenta.

BILHETES KILOMETRICOS EM ESPANHA

Desde o principio do anno que os bilhetes kilometricos ficaram onerados com 15 % de imposto para o Estado.

Daqui resulta que o Estado virá a cobrar uma quantia em alguns casos, igual ao benefício que as Companhias fazem ao público, sendo provável que estas acabem com a tarifa estabelecida para esses bilhetes, em manifesto prejuízo para o público e sem que o Estado tenha, por isso, melhorado as suas receitas.

A nova linha de Roma a Nápoles

A linha mais importante actualmente em construção na Italia é a que vai ligar a capital com a importante cidade de Nápoles, directamente e com um serviço de rápidos montado a capricho.

Segundo os cálculos primitivamente feitos, a linha devia ser aberta à exploração em 1924, importando a construção em cento e vinte e cinco milhões de liras. No intuito, porém, de facultar o mais breve possível a Nápoles as vantagens que esta linha lhe proporcionará, o Governo italiano deliberou acelerar os trabalhos, para que ella esteja concluída em 1916, o mais tardar, bem como resolveu ligar a nova estação napolitana com a estação central de Nápoles.

A linha é dividida em quatro secções. A primeira, de Roma a Fiume-Amaseno, mede setenta e sete quilómetros; a segunda, de Fiume-Amaseno a Formia, quarenta e dois quilómetros; a terceira, de Formia a Minturno, doze quilómetros; e, finalmente, a quarta, de Minturno a Nápoles, sessenta e sete quilómetros, não contando a secção interurbana que liga o terminus da linha com a estação central.

Grande parte da primeira secção está já concluída. Nesta secção ha dois grandes túneis; o de Orso e o de Vivola. O primeiro deve ficar concluído ainda este anno; o outro, espera-se que esteja pronto dentro de dois annos.

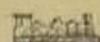
ANNUARIO COMMERCIAL

Esta publicada esta obra a que todos os annos consagramos algumas linhas, bem merecidas, porque temos no maior apreço o trabalho colossal, de observação, de cuidados, de methodisação que ella representa, e faz o elogio do seu compilador, o distinto general sr. Caldeira Pires.

E sobre já ser colossal essa faina de reunir nestes volumes tudo, absolutamente tudo, que pôde interessar aos milhares de individuos que, em todo o paiz, e a toda a hora, os consultam, teve, este anno, a dificuldade de uma mudança brusca e radical das instituições politicas do paiz, forçando a refazer, por completo, toda a parte que estava feita, e a remodelar os milhões de pontos da obra, em que a mudança de regimen obrigou a alterações.

Pois não só todas, ou quasi todas, — pelo menos as que constavam até 31 de dezembro — essas alterações se encontram feitas, na edição sahida em principio de fevereiro, como nella vem um repositorio de todas as leis publicadas desde 5 de outubro, o que representa não só enormissimo trabalho e criterio, como o desenvolvimento pasmoso de uma actividade extraordinaria para operar uma tal transformação em um mez.

E caso para, com razão, se dizer que lá fóra, onde as condições de trabalho são bem outras, não se faz melhor.



A RECONSTRUÇÃO DO TRANSIBERIANO

O Governo russo deu principio ás obras de reconstrução do transiberiano, esperando que fiquem concluidas em 1915.

O ponto mais interessante desta arrojada obra é a ligação de S. Petersburgo e a linha Norte da Europa com a linha principal transiberiana.

Agora, a comunicação mais directa é por via Moscou e Russia Central. A nova linha passará pelas cidades de Perm, Ekaterinburg e Tiumin, ligando-se com a linha transiberiana em Omsk.

Sob o ponto de vista estratégico, a obra mais importante é a linha do Amur, pois que, sendo construída em território russo, facilita á Russia pôr-se em comunicação directa com o Oriente, sem que seja forçada, como até agora, a servir-se da linha chineza da Mandchuria.

A nova linha do Amur medirá 2.080 kilometros.

Na linha do Trans-Baikal vão ser introduzidos grandes melhoramentos, e na linha de Vladivostok a Khabarovski vão ser renovadas todas as estações.

A realizar-se o plano como está projectado, ficará a Russia com uma linha de dupla via, desde os Uraes até ao Pacífico, na extensão de, approximadamente, 11.000 kilometros.



Luiz Zurdo y Olivares

É bem conhecido de todos que se interessam pela bibliographia ferroviaria, o nome deste incançável trabalhador.

Mais um novo livro se annuncia, *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*.

Com o bom gosto e sentimento artístico que caracterizam todos os productos da casa Henrich y C.ª, Corcega, 348, de Barcelona, vae brevemente ser posto á venda este novo trabalho de Zurdo y Olivares, precedido de um prologo do eminentíssimo sociólogo D. Santiago Valenti Camp.

O livro é formado por cerca de quinhentas paginas, e ilustrado com duzentas gravuras, algumas a trez cores.

A obra, de alto valor technico, abarca a historia ferroviaria até 1910, e, além da edição espanhola, será simultaneamente publicada em italiano e francês. Apesar de ser uma edição de luxo, o seu custo será igual ao das outras obras do mesmo escriptor.

COMMERCIO PORTUGUEZ

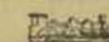
Importação e exportação por classes, da pauta no anno de 1910 — Janeiro a Abril

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	896.447	821.596
Materias primas para as artes e industrias	9.352.183	8.690.661
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.478.011	2.414.299
Substancias alimenticias.....	4.607.832	7.327.631
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	1.630.508	1.386.946
Manufacturas diversas.....	1.974.920	1.684.358
Taras	33.909	43.598
Total.....	21.673.810	22.363.089

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	977.861	1.630.969
Materias primas para as artes e industrias	2.435.450	2.136.779
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	915.830	607.595
Substancias alimenticias.....	3.907.078	4.780.357
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	43.724	44.026
Manufacturas diversas	765.210	682.972
Total.....	11.045.153	9.879.698



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Lista das obrigações amortisadas no exercício de 1910, por meio de compras efectuadas nas Bolsas de Lisboa e Paris, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de outubro de 1906 e artigos 13.º e 14.º dos estatutos:

226 obrigações de 1.º grau, juro fixo, com os numeros:
 2.185 a 2.188 — 2.213 — 2.830 — 2.869 a 2.877 — 4.455 a 4.458 —
 5.732 a 5.734 — 6.248 — 7.359 a 7.562 — 7.586 a 7.591 — 8.078 a
 8.093 — 9.253 — 9.254 — 9.955 — 10.005 — 10.006 — 10.543 — 10.994 —
 11.148 a 11.150 — 11.302 a 11.304 — 12.345 a 12.351 — 13.432 a 13.439 —
 13.517 a 13.520 — 17.965 a 17.971 — 18.211 a 18.220 — 18.339 a 18.348 —
 19.822 a 19.827 — 20.677 a 20.689 — 21.293 a 21.301 — 23.404 — 23.485 a
 23.489 — 23.687 — 23.688 — 23.693 a 23.697 — 25.733 — 25.734 — 26.293 —
 26.294 — 26.367 a 26.385 — 26.723 a 26.725 — 26.798 a 26.804 — 26.898 a
 26.902 — 26.923 a 26.932 — 32.291 a 32.293 — 32.344 a 32.347 — 33.639 a
 33.641 — 35.915 — 35.916 — 37.404 — 37.478 — 38.221 a 38.229 — 39.499 —
 44.543 a 44.545 — 44.722 — 44.747 — 44.774 a 44.776.

600 obrigações de 2.º grau, juro variável, com os numeros:
 1.277 a 1.293 — 1.397 a 1.436 — 1.589 a 1.621 — 1.881 — 1.882 —
 1.900 a 1.927 — 3.681 a 3.694 — 4.043 a 4.053 — 4.439 a 4.458 —
 4.904 a 4.906 — 5.564 a 5.570 — 5.686 a 5.688 — 5.799 — 5.842 a
 5.850 — 6.498 a 6.507 — 6.739 a 6.741 — 7.669 a 7.683 — 9.194 a
 9.211 — 9.304 — 9.305 — 9.600 a 9.616 — 18.827 — 18.828 — 19.123 a
 19.132 — 19.636 a 19.643 — 19.935 a 19.984 — 21.500 — 25.840 a 25.846 —
 27.886 a 27.895 — 32.766 a 32.775 — 33.873 a 33.909 — 34.103 a 34.118 —
 34.731 — 34.735 — 34.736 — 34.758 — 34.779 — 36.226 a 36.250 — 36.808 —
 36.912 — 36.913 — 37.966 — 40.571 a 40.582 — 41.130 — 41.134 a 41.139 —
 41.177 — 41.328 — 42.189 — 44.816 a 44.830 — 51.574 a 51.580 — 52.635 a
 52.646 — 52.735 a 52.746 — 53.483 a 53.485 — 54.233 a 54.242 — 58.878 a
 58.880 — 60.518 a 60.523 — 61.074 a 61.081 — 61.629 — 61.630 — 61.784 a
 61.788 — 68.453 — 69.821 a 69.828 — 69.919 a 69.928 — 77.333 a 77.339 —
 77.436 a 77.445 — 78.169 a 78.172 — 78.911 a 78.915 — 79.693 — 79.694 —
 80.929 — 80.930 — 81.881 a 81.887 — 82.631 — 83.147 — 83.148.

ARQUIVO



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação do 2.º semestre de 1910

(Conclusão)

970 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau:

705— 1.907— 3.385— 3.530— 3.989— 4.184— 5.281—
 5.370— 10.031— 10.032— 13.821— 14.139 a 14.148— 14.216 a
 14.223— 14.551 a 14.554— 16.450 a 16.454— 16.529— 19.661—
 19.662— 20.553 a 20.555— 20.958 a 20.961— 21.954— 22.234—
 25.095— 25.096— 26.068— 30.824— 31.540— 31.615— 32.378—
 32.384— 32.758— 34.677— 35.071— 36.761— 36.965 a 36.974—
 39.571 a 39.578— 41.756— 41.757— 42.992— 43.545 a 43.547—
 46.679— 46.680— 48.318 a 48.325— 48.328 a 48.330— 50.574—
 50.576 a 50.578— 53.902— 53.903— 54.531— 54.552— 57.289—
 58.894 a 58.897— 59.711— 60.437— 61.719 a 61.722— 64.061 a
 64.063— 64.070 a 64.079— 65.128 a 65.152— 69.859— 73.793 a
 73.795— 75.378— 79.477— 79.478— 80.153 a 80.159— 80.776—
 80.777— 81.437 a 81.439— 85.067— 85.068— 85.842 a 85.849—
 88.019 a 88.026— 91.717— 92.385— 92.386— 92.388— 92.389—
 95.264— 96.202 a 96.216— 97.932— 98.684— 98.718— 100.484—
 100.655 a 100.658— 100.741 a 100.743— 101.423 a 101.427— 101.557—
 101.558— 106.008— 106.417— 106.542— 106.543— 108.049— 108.051—
 109.805 a 109.813— 110.582— 112.002— 112.081— 112.082— 112.758—
 113.895 a 113.898— 114.779— 116.200— 116.610— 117.206 a 117.213—
 118.595— 118.596— 119.537— 119.627— 119.704 a 119.707— 121.598—
 122.063 a 122.072— 122.322 a 122.324— 122.685 a 122.694— 123.389—
 123.390— 124.581— 125.989— 126.255 a 126.257— 126.527— 126.793—
 126.794— 128.209— 128.213 a 128.216— 129.381— 129.382— 129.487—
 129.600— 130.451— 131.226 a 131.229— 132.227— 132.368— 133.525—
 133.987 a 133.993— 134.242— 140.190 a 140.192— 140.267 a 140.269—
 143.191— 143.678— 148.254— 148.690— 151.469— 152.834 a 152.836—
 153.109— 153.165— 153.920— 153.921— 155.065— 155.066— 155.327 a
 155.329— 155.701— 155.958 a 155.961— 157.360 a 157.362— 157.484 a
 157.486— 157.509— 157.681 a 157.684— 160.042 a 160.046— 161.882—
 163.359— 163.360— 163.373— 163.376— 163.427— 163.428— 164.477—
 165.798 a 165.800— 165.882— 165.917 a 165.921— 167.931— 167.932—
 168.279— 168.359— 172.861— 172.930— 172.931— 175.587— 175.805—
 175.806— 175.831 a 175.838— 176.683 a 176.685— 178.453— 178.457—
 178.961— 182.522— 182.714— 184.914— 184.915— 185.562— 185.712 a
 185.714— 186.333 a 186.340— 186.342— 187.245 a 187.248— 191.925 a
 191.931— 192.057 a 192.059— 194.458 a 194.460— 196.001 a 196.005—
 196.507 a 196.511— 198.277— 198.278— 198.880 a 198.900— 201.475—
 201.728 a 201.736— 203.052— 205.463— 205.619 a 205.625— 211.352—
 211.353— 212.112 a 212.421— 213.852— 214.698 a 214.701— 215.851 a
 215.853— 218.701— 218.702— 219.634 a 219.636— 220.998— 221.201—
 227.674— 227.675— 234.136— 234.299— 234.300— 235.974— 235.975—
 236.580 a 236.585— 237.093— 237.094— 239.948— 241.226— 245.638—
 250.821— 251.587— 251.831 a 251.833— 251.835 a 251.837— 254.112—
 256.055— 257.983— 257.984— 259.238 a 259.242— 259.796 a 259.803—
 261.218— 261.303— 262.171— 262.172— 263.526— 263.527— 264.056 a
 264.059— 267.021— 271.420 a 271.430— 273.012 a 273.015— 273.551—
 274.143— 274.144— 275.513— 275.717— 276.767 a 276.775— 277.144—
 277.303— 277.304— 279.571— 279.572— 280.291— 283.951— 283.952—
 284.317— 284.486— 284.495— 285.433 a 285.440— 286.367 a 286.386—
 286.403 a 286.414— 289.509— 289.510— 290.187— 290.188— 290.930 a
 290.933— 290.951 a 290.954— 293.691 a 293.700— 294.201— 295.748 a
 295.760— 296.150— 296.561 a 296.567— 299.133 a 299.142— 301.000—
 305.169 a 305.173— 305.999— 306.809 a 306.815— 309.570— 311.204—
 311.603 a 311.606— 312.465— 312.466— 313.302 a 313.304— 313.327 a
 313.335— 313.532— 314.362 a 314.364— 318.291 a 318.298— 318.389—
 318.390— 319.114— 319.115— 319.477— 319.478— 321.209— 321.210—
 322.907 a 322.910— 322.912 a 322.914— 323.646— 324.517 a 324.530—
 325.525 a 325.530— 328.627— 328.628— 330.461 a 330.475— 333.753—
 334.362 a 334.372— 336.290 a 336.293— 336.401 a 336.407— 336.718 a
 336.721— 336.776 a 336.781— 339.512 a 339.514— 341.001 a 341.019—
 341.042 a 341.066— 341.089 a 341.098— 341.120— 342.709 a 342.712—
 342.788 a 342.792— 348.377 a 348.380— 349.913— 349.990— 350.147—
 350.148— 352.857— 353.035— 356.505— 357.407— 358.199 a 358.201—
 358.204— 358.205— 358.323 a 358.328— 359.575— 363.825 a 363.830—
 364.277— 364.389— 365.552— 365.985— 366.084 a 366.095— 367.002—
 367.829 a 367.832.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 11 e seguintes.

110 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau:

1.530— 3.509 a 3.523— 7.895— 9.386— 9.387— 17.861— 21.307 a
 21.316— 22.761 a 22.768— 29.079— 29.723 a 29.730— 32.022— 32.023—
 32.197— 34.523— 36.743 a 36.747— 36.843 a 36.848— 41.063— 42.198—
 43.399 a 43.406— 44.500— 45.201— 45.205— 45.206— 45.212— 45.229 a
 45.231— 45.701— 45.937— 46.477— 46.478— 48.434 a 48.437— 52.163—
 52.164— 55.210 a 55.212— 56.140 a 56.145— 59.450 a 59.452— 60.652 a
 60.658— 63.990.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 11 e seguintes.

47 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau:

3 Títulos de 5 obrigações: 1.102— 1.153— 1.412.

32 Títulos de 1 obrigação:

3.231— 3.452— 3.516— 3.677— 3.678— 3.842— 4.712 a 4.714—
 4.717— 6.748— 6.979— 9.269— 9.693— 9.936— 10.123— 10.298—

10.299— 11.210— 12.007— 13.046— 13.838— 13.839— 14.143— 14.335—
 14.725— 15.089— 15.106 a 15.108— 15.213— 15.987.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 11 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 25 de fevereiro de 1911.

Adeantamos hoje a data, visto que os trez dias do fim deste mês são consagrados a folguedos, não só dos foliões das ruas como até dos foliões da Bolsa que entenderam que o governo pode decretar a redução dos feriados nos dias de santinhos milagreiros, mas em dia de Santa Mandria quem os decreta são elles.

Já aqui notámos que os figurinos frances ou inglez, só são invocados quando convém ao culto daquella santa.

As bolsas de Paris, d'Amsterdam, de Londres, etc., funcionam, não só na segunda feira de carnaval, mas na propria terça. Em Inglaterra, Hollanda e Allemanha não admira, porque não se festeja lá o entrudo; mas na propria Paris, onde elle é ruidoso, em Nova Orleans, cidade que até se chama a *Carnival City* pelos seus carnavaes festivos, em Montreal, no Canadá, onde o folguedo atinge o delírio, jogando-se durante trez dias com cocotes... de gelo, em toda a parte, as bolsas e os bancos funcionam.

Não queremos dizer que faça grande falta que nesses dois dias se não vendam fundos: notamos só que os feriados são uma questão mais seria que a do registo civil; governo algum, em Portugal, é capaz de acabar com elles.

O record da resolução de assuntos de administração publica, nestes ultimos dias, ganhou-o brillantemente o sr. ministro dos Estrangeiros, ultimando, e conseguindo pôr immediatamente em vigor, o *modus vivendi* com a França.

Se outras razões não houvesse para maldizer as desleixadas administrações que o paiz teve, nos ultimos annos, bastava o facto de em janeiro de 1892 um ministro portuguez haver deixado cair por completo o tratado de comércio com a França, e durante 17 annos não ter outro qualquer, de tantos que se revesaram nas cadeiras do poder, conseguido levar à realização, não diremos já um tratado, mas um simples documento como este, que nos libertasse da applicação da pauta maxima com que a França estava gravando os nossos productos — unica nação a quem ella impunha tão pesados encargos.

Na fundação da nunca realizada Camara do Commercio Franco-Portugueza que a boa vontade de Almada Negreiros quiz, ha quatro annos, fundar em Paris, bastante este facto foi posto em evidencia, sendo o assunto de que aquella camara tencionava tratar... se se fundasse a valer, o que nunca sucedeu.

As vantagens do *modus vivendi* agora assignado foram já postas em relevo pelos jornaes diarios; não as repetiremos aqui onde só fazemos, com todo o jubilo, o registro do facto de se ter conseguido esse beneficio para o paiz.

A assembléa do Monte-Pio Geral correu agitada por se levantarem questões contra a direcção que, por fim, motivaram esta e os demais corpos gerentes a darem a sua demissão.

E' o caso de um grupo de socios entender que se devem abrir succursaes no Porto, Coimbra e outras cidades, e a direcção não se julgar habilitada a isso, visto que os estatutos não prevêm o caso e ella não quer a responsabilidade de estabelecer essas succursaes sem estar habilitada, bem claramente, a regulamentar o seu funcionamento.

Houve até um socio imprudente que, sem conhecer o relatorio ou sem faculdades para o perceber, soltou a phrase «que o Monte-Pio tinha um deficit annual de 200 contos!»

Este cumulo de insensatez podia dar em resultado uma corrida ao cofre dos depositos, o que seria uma fatalidade para o Monte-Pio, e quem sabe para o que mais, no actual momento, se o publico, mais prudente do que o accionista imprevidente, lhe desse credito.

A companhia de seguros Fidelidade teve em 1910 um anno prospéro.

Sendo o seu capital desembolsado 67.200\$000 réis ficou o fundo de reserva em 614.694\$811 réis e distribue de dividendo 106 contos ou 79\$000 réis por accão.

*

Publicou-se o primeiro numero de um boletim dos empregados dos Bancos e Cambios.

Não é aqui lugar para registro de publicações, mas não deixaremos de notar (visto estarmos em sabado gordo) um artigo que ahi temos em que um arrojado autor pretende provar que tendo o Banco de Portugal emitido 78.000 contos de notas, e existindo nos bancos (segundo calculo delle) 16.000 contos, os 62.000 contos restantes estão guardados «no pé de meia»!!!

Oh! homensinho de Deus, pois então essas notas que o cavalleiro, daqui a trez dias, vae receber, do seu ordenado (muito bem ganho) e com as quaes pagará ao padeiro, á mercearia e a outros fornecedores — fazemos-lhe a justica de acreditarmos que é pessoa de boas contas, particulares — são acaso «pé de meia»?

Ou entende que quem recebe 10\$000 réis deve logo ir depositá-los, e quando entrar no carro eléctrico dar um cheque de 30 réis ao conductor?

O Banco de Portugal, na sua assembléa de 24, aprovou, sem discussão, o relatório, e elegeu os corpos gerentes, sem oposição.

Os fundos do estado, especialmente o 3% subiram de prego, havendo bastante movimento. *Par contre* as obrigações externas perderam alguns tostões por ter havido menor procura.

Os cambios mantiveram-se sem alteração, apesar dos concursos da Junta. Hoje ficou a libra à venda a 4\$920 réis e comprou-se a 4\$820 réis. O Rio Londres a 16 1/16 ou 14\$941 réis fracos a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 25 DE FEVEREIRO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 1/16	48 15/16	49 1/16	48 15/16
" 90 d/v	49 9/16	—	49 9/16	—
Paris cheque	579	582	579	582
Berlim	238 1/2	239 1/2	238 1/2	239 1/2
Amsterdam cheque	403	405	404	406
Madrid cheque	890	900	890	900

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	FEVEREIRO									
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38	38,15	38,20	38,30	38,45	38,40	38,45	38,45	38,45	—
Dívida Interna 3% coupon	38,15	38,20	—	38,35	38,40	38,40	38,40	38,40	—	—
" 4 1/2% 1888, c/premios	20.800	—	—	—	20.800	—	—	—	54.500	—
" 4 1/2% 1888/9	—	54.900	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890	49.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	9.100	9.150	9.150	9.150	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	79.500	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64.700	64.500	64.500	64.500	64.400	—	64.400	64.300	64.300	—
" 3% 2.ª série	—	62.900	—	63.000	—	—	—	63.500	—	—
" 3% 3.ª série	65.700	65.800	65.700	65.800	65.700	—	65.800	65.900	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	164.700	164.700	164.600	164.500	—	164.400	—	164.500	164.500	—
Acções Banco de Portugal	126.500	—	—	—	—	—	127.000	127.000	—	—
" Commercial de Lisboa	97.000	—	93.900	—	94.500	95.000	—	95.200	—	—
" Nacional Ultramarino	100.000	—	100.000	100.000	—	—	—	101.000	101.000	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	63.400	—	63.000	—	63.000	—
Companhia Nacional	5.200	5.200	—	—	—	—	5.300	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	59.800	60.200	61.000	61.000	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	62.000	62.000	62.000	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	85.200	85.200	85.100	85.200	—	85.500	—	85.800	86.000	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 2.º grau	49.700	49.600	—	49.600	—	49.400	49.400	49.400	49.500	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	61.300	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predias 6%	—	—	—	—	—	—	68.000	—	—	—
" 4 1/2%	65.000	—	—	65.000	65.000	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª série	65,90	65,70	65,80	65,90	65,55	65,75	65,70	65,65	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	40,50	40,50	—	41	—	49,25	41,50	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	337	343	341	340	342	340	340	339	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	256	—	253	253	—	—	252	254	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	155,70	—	—	157,20	155,20	154,50	154,50	155	—	—
Londres: 3%, portuguez	65,50	65,25	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	88,50	—	—	—	88,50	—	88,75	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes			
Portuguesas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Caminhos de ferro	11 Fevereiro	4.073	657.736.000	4.073	658.808.000	— 1.072.000	612.987	613.986
Vendas Novas	" "	70	4.291.000	70	5.730.000	— 1.439.000	61.300	81.857
Coimbra a Louzã	" "	29	2.472.000	29	2.053.000	+ 419.000	85.241	70.793
Sul e Sueste	40	638	164.488.120	638	175.219.880	— 10.731.760	257.818	274.623
Miño e Douro	" "	428	177.834.000	428	151.341.977	+ 26.492.023	415.500	353.602
Beira Alta	31 Dezembro	253	544.487.223	253	501.741.591	+ 39.775.632	2.140.265	1.983.049
Companhia Nacional	21 Janeiro	185	8.334.215	185	7.278.952	+ 1.055.263	45.049	39.345
Guimarães	30 Novembro	56	130.696.539	56	127.669.480	+ 3.027.059	2.333.866	2.279.812
Porto a Povoa e Famalicão	30	64	161.309.443	64	153.973.878	+ 7.335.565	2.520.460	2.405.841
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha	31 Janeiro	3.681	9.840.696	3.681	10.362.727	— 522.031	2.673	2.815
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	8.962.610	3.664	9.189.035	— 226.425	2.446	2.507
Andaluzes	" "	1.083	1.758.197	1.083	1.852.899	— 94.702	1.623	1.710
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	10 Fevereiro	777	929.745	777	863.332	+ 6		

UM NOVO DESPORTE

Um inventor alemão resuscitando a antiquissima ideia de pôr em movimento vehiculos terrestres, por meio de vento, construiu um apparelho aperfeiçoado cujos resultados praticos são bastante satisfatórios.

O vehiculo alemão consta dum ligeiro esqueleto sobre o qual está installado um banco e um mastro. O todo assenta sobre quatro rodas, das quaes uma à frente, outra a traz e as duas restantes aos lados, na parte central do apparelho.

A particularidade do invento consiste na maneira especial como as rodas estão ligadas entre si.

A da frente está rigidamente ligada à da esquerda do par central, succedendo o mesmo com a de traz e a da direita. A ligação é feita por meio de barras de ferro, as quaes são tambem ligadas entre si por meio de uma arvore transversal que gira em torno do seu ponto medio.

Quando gira, a arvore faz desviar as barras de cónxão dos dois pares de rodas, mudando assim a direcção do apparelho.

A arvore termina à frente por uma travessa sobre a qual se apoiam os pés de quem tripula o vehiculo, fazendo com que mude a direcção, sem ter que empregar as mãos, ficando lhe estas livres para manejear a vela e o travão.

O vehiculo, como se vê, apenas pode ser utilizado para serviço, e, por isso, é de prevêr que chame a atenção dos amadores de desportos de velocidade, utilizando-o para realizar corridas nas quaes a destresa em governar o apparelho deve influir de maneira apreciavel.



Uma estação gigantesca

A maior das estações existentes é, sem duvida, a da linha da Pensylvania, em Nova York.

Ocupa a superficie de doze hectares. A despesa com a construcção montou a cem milhões de dollars.

O aspecto exterior dá ideia dos Banhos de Caracalla, da Roma antiga.

Mas não só nas dimensões e no aspecto exterior é a estação da Pensylvania unica no seu genero. Não se vê torres, nem coberturas de vidro, nem nenhuma das características dos edificios destinados a estações de caminho de ferro.

O movimento é todo subterraneo; as vias estão quatorze metros abaixo do nível da rua, e a estação está dividida em trez andares.

E' uma das obras mais curiosas da engenharia moderna e das de maiores dimensões que actualmente existem.



Os caminhos de ferro em França

Foi em 1828 que se inaugurou a primeira linha francesa. De pequena extensão, medindo apenas vinte e trez kilometros, ligava Paris a Saint-Germain. Era de via simples.

Pois estes modestos vinte e trez kilometros que em 1828 constituiam o total da rede francesa, em 1861 subiam a 10.208 kilometros, a 17.847 em 1872, a 36.895 em 1890, a 43.059 em 1900, e no principio do anno corrente a rede ferroviaria da França estendia-se em 49.000 kilometros.

Destes 49.000 kilometros, 38.307 são de linhas de interesse geral; 4.193 de linhas secundarias, e os restantes são de linhas de interesse local.

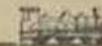
Em 1872, cento e onze milhões de passageiros circularam pelos 17.847 kilometros de linha então existentes.

Em 1910, pelos 49.000 kilometros circularam 479 milhões de passageiros.

As receitas provenientes de passageiros, que em 1872 foram de 227 milhões de francos, subiram em 1908 a 571 milhões, ou 102.780 contos da nossa moeda.

As receitas por transporte de mercadorias subiram nesse anno a 884 milhões de francos, tendo circulado nas linhas 158 milhões de toneladas.

No anno de 1910 as receitas totaes de passageiros e mercadorias attingiram a somma de 1.771 milhões de francos, ou 318.780 contos.



Taboleta electrica

Foi ha pouco tempo installada em Hopoken, Nova Jersey, a maior taboleta electrica de que ha noticia.

Está montada no telhado de um certo edificio e indica a séde de uma Companhia de seguros. Lê-se sem dificuldade de Nova York.

As letras, formadas com lampadas, medem mais de trez metros de altura e estão dispostas de maneira a reproduzir o contorno do Peñon de Gibraltar, na Espanha. São formadas por 3.000 lampadas.

A luz empregada nesta taboleta anunciadora era suficiente para a illuminação de uma cidade de regulares dimensões.

A energia consumida por noite corresponde a 75 kilowatts.



O trafego nas linhas dos E. U. A.

Como dados para se avaliar do movimento enorme que ha nas linhas dos Estados Unidos, não deixam de ser interessantes as seguintes informações encontradas numa revista americana.

Como se sabe, nos Estados Unidos as empresas ferroviarias são responsaveis pelos prejuizos sofridos pelas mercadorias em transporte, demora da chegada da remessa, bem como pelos desastres pessoais, tendo que pagar aos feridos, inutilizados e familias dos fallecidos em virtude de accidentes ferroviarios, indemnizações determinadas pelos tribunaes, quando não haja acordo particular.

Pois só em indemnizações por danos e prejuizos respectivos a mercadorias, pagaram as empresas ferroviarias, em 1909, vinte e seis milhões de dollars, o que anda por muito perto de vinte e quatro mil contos da nossa moeda.

As indemnizações respectivas a accidentes pessoais subiram à quantia de vinte e um milhões e meio, o que corresponde na nossa moeda a vinte e dois mil contos, approximadamente.



AOS INVENTORES PORTUGUEZES

Em Bruxellas foi installada, sob a protecção do Governo, uma exposição a que todos os inventores de todos os paizes podem concorrer com o fructo dos seus trabalhos, para que assim os industriaes e capitalistas possam facilitar-lhes meios para a exploração desses inventos, ou comprarlhes a propriedade delles.

A exposição é absolutamente gratuita, e na sua secretaria fornecem-se todas as informações e documentos relativos à propriedade industrial.

Por isso nos apressamos a dar conhecimento desta exposição aos inventores portuguezes a quem a falta de meios impede de ser util à humanidade, tornando conhecidos os seus trabalhos; talvez assim encontrem quem os ajude e lhes forneça capitais para a exploração dos seus inventos.

Ultimamente, teem aparecido diversos inventores portuguezes que não teem logrado vêr os seus projectos em practica, porque entre nós é difícil obter capitais para tais fins.

Que elles aproveitem esta informação.

A nova estação de Toledo

A «Compañia de Madrid a Zaragoza y Alicante» resolveu mandar construir em Toledo uma nova estação com todas as commodidades que actualmente são exigidas nos edifícios daquela genero e com a amplitude necessaria, para que não sofra embaraços o movimento sempre crescente das suas linhas.

Para esse fim adquiriu varios predios que visinhavam com a antiga estação, os quaes estão já sendo demolidos, para em seguida dar começo aos trabalhos de construcção.

No projecto da nova estação figuram largos caes com potentes guindastes, deposito de locomotivas, novos armazens de mercadorias, e outras edificações, como officinas de marcenaria, serralheria e pintura.

Será, tambem, augmentado o numero de linhas de desvio e de ramificações, e de maneira geral, serão executadas todas as obras que o movimento daquella importante cidade reclama.

Os trabalhos foram orçados em milhão e meio de pescas, e devem ficar concluidos dentro de trez annos.



Vidago a Chaves. — Quando fôr feita a estação do Caminho de ferro do Valle do Sado, vae ser tambem incluida a dotação para o prolongamento da linha de Vidago até Chaves.

S. Thomé. — Foi aprovado o orçamento para a construcção da estação do Caminho de ferro na Trindade, na importancia de quatorze contos.

Zambezia. — Estão concluidos os estudos para o traçado do Caminho de ferro de Port Herald a Villa Bocage.

O traçado segue a margem direita do Chire até Metumba; ahi atravessa o rio e segue pela margem esquerda, que é portugueza, até Villa Bocage.

Cezimbra a Cacilhas. — A commissão Municipal de Cezimbra pediu ao respectivo ministro para que mande proceder á conclusão dos estudos e á rapida construcção do ramal que hade ligar aquella villa a Cacilhas e ao ramal do Barreiro.

Caminhos de ferro Portuguezes. — Continua a balastragem da segunda via, tendo já começado os trabalhos de juncção das duas vias na estação de Soure.



França

Foi aberta á exploração a linha de interesse local de Monsols a Clayette.

Inglaterra

Vae ser reaberta á exploração a antiga linha de Schreensbury a Llongmignech, que ha trinta annos não era explorada.

Mede desoito milhas de extensão.

Está já realizada a fusão das Companhias em que ha tempos se fallava. A Midland Railway fusionou-se com a London Tilbury and Southern Railway.

Italia

Nos fins do proximo mez de abril vae começar a circular entre a Italia e a Austria, um novo comboio de luxo.

Sairá de Roma ás segundas, quartas e sabbados, partindo de Vienna ás segundas, quintas e sabbados.

Este comboio é organizado pela Compagnie des Wagons-Lits, e é constituído por carruagens-leitos, restaurante, e dois *fourgons* para bagagens.

Brazil

Foi sollicitada a concessão para a construcção e exploração durante 60 annos, de uma linha que, partindo de Porto Velho no Amazonas, siga por Porto de Acre, e termine na fronteira do Peru.

Foi inaugurado o ramal da Leopoldina, partindo de S. Pedro do Pequiry e terminando na cidade de Mar d'Espanha, em Minas Geraes.

Peru

Na presente epoca legislativa vae ser discutida a construcção de uma linha de Goillarisquisga a Pucalpa, no alto Ucayali, com a extensão aproximada de 435 kilometros.

Tendo-se levantado duvidas acerca da solidez da linha de Chimbote a Recuay, construida até ao kilometro 103, o governo vae providenciar.

Espanha

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Fornecimento de escovas de piassaba, piassabas e vassouras de piassaba, de junco e de palma

No dia 14 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, proceder-se-ha ao concurso para a adjudicação do fornecimento de escovas de piassaba, piassabas e vassouras de piassaba, de junco e de palma.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 135000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma Direcção, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria onde tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria da Direcção (Largo de S. Roque n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro horas da tarde.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 6 do corrente mez pela 1 hora e meia da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) 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 relojio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de massaroquinha escura

No dia 6 do corrente mez, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 20:000 kilos de massaroquinha escura.

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

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

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrera-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem. — Aposentos confortaveis e agradáveis. Magnificas vistas de terra e mar. — Sala de jantar para 150 pessoas. — Magnifico parque para recreio. — Iluminação elétrica. — Telefone n.º 15. — Preços razoáveis. — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexpressíveis comodidades e acomodação; tratamento recomendavel. — Proprietário, Domingos Jose Pires.

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

LISBOA **G. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa. — Rua d'El-Rei, 73, 2.º

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

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro. Sitio central; belas vistas. Bellos aposentos. Serviço primoroso. Diaria 18200 a 28500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

C. Sodré	C. Sodré	C. Sodré
9 15	9 20	9 40
9 28	9 42	10 8
4	4 14	4 41
5 40	5 54	6 20
11 25	11 39	12 5
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.		12 20
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
6 50	7 18	5 30
7 40	8 13	8 24
10 10	10 38	8 49
11 30	11 58	10 50
1	1 28	12 10
2 30	2 58	1 40
4 22	5 20	3 10
5 24	5 57	5 31
7	7 28	7 45
8 30	8 58	9 10
10	10 25	10 40
12 30	1 3	11 6
Mais os de Cascaes, excepto os a.		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
5 30	6 34	6
6 15	7 19	6 55
8 10	9 6	7 36
a 9 10	9 46	b 7 48
9 45	10 41	a 8 56
a 10 40	11 16	9 15
10 45	11 49	a 9 56
12 15	1 19	10 50
a 140	2 16	a 11 26
145	2 49	12 15
a 3 10	3 46	1 50
3 15	4 19	a 2 26
a 4 40	5 16	3 15
b 4 47	5 37	a 3 36
b 5 20	6 10	b 4 28
a 6 10	6 46	a 5 26
6 15	7 19	6 15
a 7 40	8 16	a 6 56
7 45	8 49	b 7 5
9 15	10 19	8
a 10 40	11 16	9 20
10 45	11 49	a 9 56
b 12 25	1 15	10 50
—	—	11 26
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.
10 42	11 14	12 14
1 20	1 52	2 20
3 3	3 35	4
3 45	4 22	6 18
7 23	8 3	—
Mais os de Cintra, excepto os a.		12 2

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.
6 35	7 56	5 3
8	9 6	6 45
9 25	10 31	7 36
a 11 45	12 20	a 8 35
12 18	1 25	8 43
2 20	3 27	10 32
a 4 29	5 4	12 35
4 55	6 2	2 39
5 37	6 41	a 3 35
6 10	7 20	4 32
8 19	9 27	a 5 28
10	10 45	7
11	12 8	8 32
12 20	1 30	9 30
—	10 27	11 34
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.
7 12	7 55	9 23
8 7	8 50	10 28
10 55	11 38	11 51
1 13	1 56	2 20
2 28	3 11	4 47
3 35	4 18	5 13
4 44	5 27	7 1
6 47	7 29	7 57
8 27	9 11	9 34
9 51	10 35	11 7
Mais os da Povoa.		11 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.		Figueira	Alfarelos	Figueira		Montemor	Gadanha	Montemor		Porto	Tua		Porto				
7 20	7 30	6 38	6 48	10 35	11 10	1 55	2 34	9 33	10	11 15	11 41	a 3 29	7 55	a 4 14	8 50				
4 35	4 43	9	9 8	1 10	2 12	11 33	12 11	6 43	7 10	8 25	8 51	Porto	Barea d'Alva		Porto				
6 7	—	5 5	5 15	6 40	7 12	7 40	8 22	7 47	8 28	8 55	9 34	7 50	3 14	a 8 3	12 57	a 12	p 4 55	11 20	6 55
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.		Coimbra	Figueira	Coimbra		Lisboa	Beja	Lisboa		Regoa	Barea d'Alva		Regoa				
9 51	10 49	7 32	8 30	6 42	8 24	5 55	7 40	8 4	1 15	8	1	5 40	10 25	1 30	8 58				
11 10	12 3	12 55	1 53	4 19	6 17	11 12	12 48	6 49	7 24	7 50	8 35	12 30	9 40	5 25	9 35	12 30	4	10 30	1 56
Mais os de Villa Franca				Coimbra	Louzã	Coimbra		Lisboa	Móra	Lisboa		Regoa	Vidago		Regoa				
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		5 25	6 54	7 10	8 39	8 50	2 39	6 8	1	6 55	8 18	4 10	6 55	10 15	11	6	6 45
11 51	1 10	5 38	6 57	1 35	4 30	11 50	12 43	5 20	3 25	5 5	1	5 20	11 55	11 35	6 30	12 30	4	10 35	1 56
5 58	7 20	2 38	4 5	11 23	11 27	4 5	7 27	6 30	2 44	2 25	3 48	6 45	11 55	11 35	6 30	12 30	4	10 35	1 56
12 33	1 56	7 59	9 22	1 31	4 30	11 40	12 40	5 20	5 40	6 1	7 10	6 30	2 55	8 30	6 30	12 30	4	10 35	1 56
Mais os d. Setil.				Espinho	Porto	Espinho		Lisboa	Portimão	Lisboa		Livração	Amarante		Livração				
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		10 5	11 26			8	9 14	7 50	10 24	10 15	11	6	6 45	10 15	11	6	6 45
6 50	7 18	5 30		5 38	6 34			7 20	1 57	9 56	3 30	5 15	6 38	2 34	3 30	5 15	6	3 35	4 20
7 40	8 13	8 24		5 38	6 34			Setil	Entroneamento	Setil		Porto	Guimaraes		Porto				
10 10	10 38	8 49		10 5	11 26			8 40	9 50										