

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 563

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

Engenheiro-consultor
ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Junho de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegrafico CAMIFERRO

SUMMARIO

Paginas

Trafego franco-hispano-portuguez, por J. Fernando de Souza.....	161
Ensino tecnico, por Mello de Mattos.....	163
Parte official—Decreto de 1 de maio de 1911. Portarias de 1, 16, 22 e 25 de maio de 1911, do Ministerio do Fomento; de 23 de maio de 1911 do Ministerio das Colonias.....	165
Brinde aos nossos leitores.....	166
Entre Lisboa e Nova York.....	166
Aviação e aerostação — Portugal — Espanha. — França. — Inglaterra. — Allemanha. — Italia. — Russia. — Romania. — Estados Unidos.....	167
Automobilismo — França. — Inglaterra. — Estados Unidos. — São Marinho.....	167
Viagens e transportes.....	168
Notas de viagem. — Costumes holandezes. — Uma terra feita pelos habitan- tes. — Como se lava por fora. — Mobilias aereas. — Utrecht. — Um paiz todo num quadro.....	169
Concurso d'invenções ferroviarias.....	170
Traction electrica — Espanha — Allemanha — Hollanda.....	171
Assembléa da Companhia Portuguesa.....	171
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	172
Boletim Commercial e Financeiro.....	172
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	173
Reculta dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	173
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração apre- sentado á assembléa geral dos accionistas, de 10 de maio de 1910 (Continuação).....	174
Arrematações.....	174
Agenda do Viajante.....	176
Horario dos comboios.....	176

esteve por largos annos, presidindo á exploração da linha da Beira Alta.

Se não é para os dominios de um artigo a analyse dos assumptos submettidos á apreciação da conferencia, com siderações geraes ha, muito oportunas, que sugere o problema das nossas relações internacionaes, o qual deve, a meu ver, ser encarado com a maxima largueza.

Friza a banalidade o encarecimento das vantagens da nossa posição geographica. Por demais nos desvanecemos com a affirmação de que é Portugal o caes da Europa no seu extremo occidental, fadado, portanto, para as relações transatlanticas.

Desde que entre nós se pensou em construir caminhos de ferro, todas as considerações de fomento, de desenvolvimento da economia do paiz, de incremento das relações internas, foram subordinadas á preocupação de fazermos de Lisboa o ponto de partida, ou antes, a primordial escala da grande navegação entre a Europa e a America.

Já na *Revista Universal Lisbonense* de 1842-1843 se liam as seguintes considerações ácerca da funcção de um caminho de ferro peninsular: «Uma via ferrea que atravessasse toda a peninsula, desde Lisboa pelo valle do Tejo a Madrid, de ali por Saragoça e pelo valle de um dos afluentes do Ebro e alguns dos portos dos Pyreneus a ligar com as vias ferreas de França, seria de muito grande utilidade para toda a peninsula, e quanto a Lisboa, tornaria esta capital o porto marítimo de Madrid e das provincias centraes de Espanha, que teem 2 ou 3 milhões de habitantes, e poria Lisboa em comunicação, por meio de taes caminhos, com todas as capitaes da Europa.

«Os viajantes dos paizes transpyrinaicos, que tiverem de embarcar para a maior parte dos portos da America, para a costa occidental da Africa etc., deverão em grande parte vir a Lisboa para o fazer».

Mais tarde, em principios de 1846, a Companhia de Obras Publicas de Portugal, que assumiu o encargo de construir o caminho de ferro de Lisboa a Badajoz, fizera elaborar sob a direcção do engenheiro Du Pré o projecto do primeiro troço, de Lisboa a Villa Franca. Na *Revista economica*, publicada sob os seus auspicios, encarecia-se a importancia da linha considerada, como fazendo parte «da grande linha vertebral dos caminhos de ferro na Europa: Lisboa, Madrid, Bayonne, Bordeus, Orléans, Paris, Bruxellas, Aix-la-Chapelle, Colonia, Hannover, Brunswick, Berlim, Stettin, Dantzig, Koenisberg».

Afirmava-se entusiasticamente nesse artigo que «quando, de toda a parte do mundo, acudissem viajantes ao nosso bellissimo porto, ou para proseguirem nas suas discursões, ou para gozarem a doçura deste suave clima, todo o Portugal experimentaria o beneficio de taes despesas».

Posteriormente a 1852, sempre que se discutia nas camaras a questão dos caminhos de ferro, predominava nos discursos a nota da importancia dada ao trafego internacional de preferencia ás relações internas.

Trafego franco-hispano-portuguez

Realisou-se ha poucos dias em Barcelona a costumada conferencia semestral de representantes das oito companhias interessadas no trafego entre Paris e Lisboa pela via Villar Formoso, que são, como é sabido, as de Orléans e do Midi em França, do Norte, de Medina a Salamanca e de Salamanca á fronteira portugueza, em Espanha, e da Beira Alta e Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em Portugal e ainda a Companhia internacional de *Wagons-lits*.

São incontestavelmente uteis estas reuniões, em que os assumptos de interesse commum são estudados, trocando-se ideias e assentando-se nos meios de acção combinada para o desenvolvimento do trafego.

Tanto em relação ao trafego de passageiros como ao de mercadorias, são multiplos e delicados os problemas que surgem, derivados não só da concorrência das empresas de navegação, como ainda da existencia de varios itinerarios terrestres, que importam mais particularmente a uma ou outra companhia, podendo dar logar a competencias e a conflictos de interesses.

Não me seria licito vir aqui trazer a publico as discussões travadas e resoluções tomadas na intimidade de uma reunião, que alem das vantagens do estudo em commum de problemas tão importantes, contribue poderosamente para estreitar os laços de cordialidade existentes entre as entidades empenhadas em desenvolver o movimento atravez da peninsula.

Limitar-me-hei a pôr em relevo a gentileza do acolhimento dispensado pela Companhia do Norte de Espanha, á testa de cuja representação estava o seu illustre subdirector, mr. Stévenin, um velho amigo de Portugal, onde

Esta preocupação mantém-se, e ainda hoje as ligações internacionaes deslumbram muitos espiritos, fazendo-lhes esquecer a primazia que deve ter o incremento do trafego no interior do paiz.

Longo demais é o trajecto peninsular e viva a concorrência marítima, para que o trafego internacional possa tomar as colossaes proporções que a megalomania optimista de muitos sonha.

Por devermos dar de mão a esperanças excessivas, não devemos cair no escolho opposto de amesquinhar e desesperar do que pode ser corrente valiosa e recurso apreciavel da nossa economia.

O trafego de mercadorias em pequena velocidade não pode attingir proporções consideraveis.

Os esforços e diligencias das companhias combinadas malogram-se em vista do enorme percurso pela via terrestre, exigindo, para a competencia com a via marítima, reduções excessivas de preço.

O emprego de vagões com mudança de eixos em Irun, apesar da difficuldade resultante da differença de dimensões características nas linhas francezas e peninsulares, pode facilitar determinados transportes, evitando as baldeações. A multiplicação das formalidades aduaneiras é do mesmo modo interessante para o desenvolvimento do trafego. O mesmo se pode dizer das facilidades de reembolsos.

E' para o desenvolvimento da recovagem que as atenções se devem principalmente voltar, pois ha muitos transportes, para os quaes a rapidez e a certeza de os fazer em determinado prazo valem mais que a modicidade do custo. Quando o nosso clima fôr decididamente aproveitado pela precocidade das produções, abrindo-lhes mercado remunerador, o trafego de recovagens pode tomar incremento animador. Porque não havemos de exportar fructas, legumes verdes, flôres e outros productos temporões, devidamente acondicionados e protegidos pelo resfriamento contra a deterioração?

Mais que a pequena velocidade, mesmo até que a recovagem, pode crescer notavelmente o trafego de passageiros, se attendermos convenientemente aos varios elementos que lhe podem dar vulto.

Querem, acima de tudo uns, a rapidez da viagem, adoptando o porto de Lisboa para inicio ou termo da travessia transatlantica e seguindo sem perda de tempo para a Europa central.

E' preciso que esteja assegurada a correspondencia entre os paquetes e o *Sud-Express* e facilmente garantida a occupação de logar neste, para que os homens de negocios, que viajam como meteoros, possam considerar combinação segura de trajecto rapido a que se baseia na utilisação do porto de Lisboa.

Segunda corrente é que deve ser a mais importante é a dos viajantes que tem por fim unico o excursionismo ou que numa viagem de negocios realisam a maxima conhecida do *utile dulci*, roubando áquelles algum tempo para apreciarem as bellezas da paisagem ou os thesouros artisticos que encontram no trajecto.

Tomam esses os comboios de luxo; viajam outros em condições mais modestas, exigindo, porém, a rapidez e commodidade que hoje se dispensam com larguesa em quasi todos os caminhos de ferro do mundo.

Da boa organização de horarios, da existencia de caruagens directas no mais longo percurso possivel e da modicidade dos preços, depende, em boa parte, a criação de um trafego intenso de turistas.

Mais alguma coisa é preciso, porém.

Está o passageiro acostumado a encontrar na Europa central a extraordinaria liberdade e facilidade na escolha e composição de itinerarios, com variação de classes em determinados percursos, com paragens facultativas e livres de formalidades, com largos prazos de validade para os bilhetes.

Não são essas as normas adoptadas na Peninsula, infelizmente.

Temos uma tarifa, limitada ás linhas portuguezas, de bilhetes com itinerario escolhido pelo passageiro. Ha bilhetes circulatorios para diversas excursões em Espanha. Não os ha ainda abrangendo Portugal e Espanha e muito menos com a liberdade de composição de itinerarios pelo passageiro, restringindo-se ao minimo os preços e formalidades.

Para esse desenvolvimento de turismo é preciso encarar o problema com largueza de vista, e contar no plano da acção com o aproveitamento harmonico de todos os elementos favoraveis.

Na concorrência contra a via marítima para o desenvolvimento do turismo peninsular deve-se contar com as vantagens especiaes do embarque ou desembarque nos nossos portos, com os multiplos attractivos das nossas formosas paisagens e do nosso patrimonio artistico e monumental; com as bellezas da risonha Galliza, da graciosa Andaluzia, das velhas cidades de Castella, dos alcantis da costa cantabrica, da activa Catalunha, com um sem numero de logares celebres na historia e ricos de monumentos, finalmente, com os encantos sem par das duas vertentes pyrenaicas, especialmente da francesa, com a majestade das suas montanhas, o aprazivel das suas estancias de aguas e logares de romarias.

Difficilmente se encontrarão tantos elementos de attracção dos forasteiros. O ponto está em sabel-os chamar e reter pela publicidade larga e insistente, pela organização racional e methodica dos transportes faceis e commodos e da industria hoteleira.

Portugal, Espanha e a zona franceza visinha dos Pyreneus, desde Biarritz e Bordeus até Toulouse, teem interesses communs e devem exercer acção solidaria na conquista do turismo. Essa proposição, para mim evidente, foi exposta e demonstrada no congresso de San Sebastian, que por proposta minha recebeu, assim como os seguintes, a denominação de *franco-hispano-portuguez*. Achava-me alli sózinho para representar Portugal. No anno seguinte ia já o nosso paiz ter representação numerosa em Toulouse. O exito brilhante do congresso de Lisboa veiu agora mostrar que todos comprehendem a importancia da acção combinada das três regiões para o desenvolvimento do excursionismo em proveito commum.

Em vez de disputarem entre si os raros viajantes que por emquanto atravessam a peninsula, procurando desvial-os de um para outro itinerario, muito mais fructuosa será a acção larga e cheia de inicialivas exercida em commum.

Entre a zona franceza dos Pyreneus e a Espanha, dois caminhos existem, pela fronteira de Hendaya e Cerbère. E' o primeiro mais directo para Paris, para boa parte da Europa central e tem no extremo os atrativos de Burgos, S. Sebastian, Biarritz, Pau, Lourdes, Cauteret e outras formosas estancias. E' o outro o caminho natural para o sul de França e para a Italia e encontra-se nelle a formosa e activa cidade de Barcelona.

Está em construcção adeantada a linha que, atravessando os Pyreneus no tunel internacional de Canfranc estabelece o caminho directo de Madrid por Saragoça para Pau e Lourdes, levando o viajante ao coração da zona pyrenaica e de ali por um ou por outro lado, para o norte ou para o sul de França, para Bordeus ou Paris, como para Marselha, Lyão ou Nice.

Entre a Espanha e Portugal, além do seguimento da linha do Minho por Valença a Tuy para a Galliza, temos as vias concorrentes: do Porto por Barca d'Alva a Salamanca, da Beira Alta e da Beira Baixa por Villar Formoso, de Lisboa a Madrid por Valencia de Alcantara, e á Andaluzia por Elvas, ao que se juntará em futuro proximo a linha do Algarve e o seu prolongamento de Ayamonte a Huelva e á Andaluzia.

Acham-se hoje em concorrência os interesses da linha do Douro e da Beira Alta em relação ao tráfego internacional do Porto; os da Beira Alta, Salamanca e Medina-Salamanca, os de Madrid-Caceres-Portugal e o Norte de Espanha em relação ao tráfego Lisboa-Paris.

O novo serviço de comboios rápidos trisemanaes, Lisboa-Madrid por Valencia, com bilhetes de 1.^a e 2.^a classe a preços reduzidos para Paris e correspondências asseguradas com os rápidos de Madrid-Irun e Madrid-Barcelona, pode desviar passageiros do itinerário Lisboa-Villar-Formoso-Irun. Para obviar a esse desvio, além da aceleração de marcha do *Sud-Express*, planeou-se ligar os rápidos de nossa linha do Norte com os do Norte Espanhol em Medina, serviço que dentro de alguns mezes deve começar.

Proporcionam um e outro serviço incontestáveis vantagens ao publico.

Do mesmo modo o itinerário Porto-Barca de Alva-Salamanca é o que mais convém para as relações internacionais da zona norte de Portugal.

Devem-se lançar as empresas rivaes no caminho de uma concorrência porfiada, que dispute entre si as actuaes migalhas do tráfego? Não será mais fecunda uma acção commum intensa que, chamando turistas á península, desenvolva o excursionismo com proveito de todos?

Suponhamos que se completa o porto de Leixões e se melhora o de Lisboa, dando a maior facilidade ao embarque e desembarque de passageiros, atraindo-se a esses portos a navegação entre a Europa e a America do norte; que se torna diario o rapido Porto-Medina, tendo uma boa carruagem directa entre o Porto Hendaya, com o trajecto de dia no Douro para se poderem apreciar as bellezas das suas margens; que se liga por um rapido com carruagens directas pela Beira Alta os rápidos de Lisboa-Porto e de Madrid-Irun; que se torna diario o rapido Lisboa-Madrid; que se constroem a linha do Sado e a de Ayamonte a Huelva, aproveitando-as para serviços rápidos para o Algarve e Andaluzia; que se liga com Orense a linha da Regoa a Chaves; que se constroem as linhas de Alto Minho, a de Nazareth por Alcobaça, Batalha e Thomar; a de Portalegre, a de Cezimbra completando o troço Barreiro-Cacilhas, a de Villa Viçosa a Elvas; que se tomam Lisboa, Porto, Braga e Vianna como centros de excursões com varios bilhetes de itinerarios de antemão fixados ou á escolha do passageiro; que o mesmo se faz para viagens circulatorias abrangendo certas zonas de Portugal e Espanha, de Espanha e França, ou ainda dos três paizes; que se inclue a península na conhecida tarifa de itinerarios compostos pelo passageiro, com paragens facultativas e variação de classes; que se procura por todos os meios melhorar hotéis e serviços urbanos e suburbanos de viação e de policia; que se multiplicam diversões e se põem em destaque logares celebres pelas recordações historicas, como os campos de batalha das guerras peninsulares, objecto de patriotica romaria para os inglezes; que, finalmente se recorra a uma publicidade larga, intensa e porfiada, em cooperação com syndicatos de iniciativa, associações de propaganda, companhias de caminhos de ferro, repartições officiaes de turismo.

Supponham tudo isto feito com largueza de vistas e methodica perseverança. Que resultados se não attingirão em pouco tempo? Nessa farta messe haverá bom quinhão para todos, transformando-se a concorrência mesquinha em emulação fecunda e cooperação fructuosa.

E' assim que se me apresenta ao espirito o problema do tráfego internacional que, fóra dessa linha de conducta, vegetará em proporções mesquinhas em vez de attingir proporções sufficientes para que todos os caminhos de ferro e empresas de navegação vejam a sua circulação activada e os seus lucros acrescidos.

J. Fernando de Souza.

ENSINO TECHNICO

No *Diario de Noticias* de 26 deste mez encontra-se a seguinte notula:

«Parece que os cursos de engenharia civil e da engenharia de minas, professados na escola do exercito, passam para o novo instituto superior tecnico, onde se professarão tambem os novos cursos de engenharia mecnica, electro-technica e chimico-industrial.»

Não foi possivel a quem isto escreve ler ainda a reforma e plano de estudos do Instituto Industrial e Commercial, mas não pode deixar de lamentar que a função para que foram criados os institutos se tenha completamente obliterado.

No ensino tecnico, como em todos os ramos de ensino são indispensaveis os três graus—primario, secundario e superior—e ha toda a conveniencia em que elles se ministrem em estabelecimentos diversos e até que os cursos especiaes e de aperfeiçoamento se professem á parte.

Se a Escola Central de Artes e Manufacturas de Paris ministra os preparatorios para os diversos cursos de applicação que ali se ensinam, nem por isso deve deixar de notar-se que o programma de admissão é já de si tão extenso que torna quasi aceitavel a organização daquella escola.

No entanto, a passagem das escolas medias para as superiores e de estas para as de applicação e, finalmente, para as de aperfeiçoamento, tem vantagens obvias.

Ora em Portugal existem já as escolas de ensino primario industrial, que infelizmente vão pouco e pouco evolutindo para lyceus, perdendo assim os intuitos com que as criou Antonio Augusto de Aguiar e com que as desenvolveu Emygdio Navarro.

Além do ensino ao operario, já vão dando e muito, noções, que só o contramestre e até o chefe de officina carecem de saber.

Infelizmente, como falta as mais das vezes a base theorica, resultam erroneos os conhecimentos assim ministrados.

Na segunda parte do seu *Portugal inconnu*, o snr. Léon Poincard aprecia com toda a liberdade de espirito, mas com um são criterio, o ensino primario industrial entre nós.

Aponta a natural evolução das escolas Brotero, de Coimbra e Marquez de Pombal de Lisboa para as industrias artisticas e affirma pelos factos que é nesse sentido que devem orientar-se as demais escolas elementares technicas do paiz.

Ao vasto plano de Emygdio Navarro, seguiu-se uma estapafurdia reforma de ensino completo e de ensino incompleto que destruiu totalmente o que havia de bom e só deixou o mau, peorando-o até.

Escolas industriaes ha por esse pais fóra que para nada servem, com professores incompetentes ou sem estímulo. Nalgumas dellas, cadeiras que tinham frequência foram supprimidas, deixando-se outras em que nada se aprende ou em que se aprende mal.

Começar a reforma pelo ensino superior tecnico, deixando de parte o ensino medio e o primario, parece inconveniente a quem isto escreve.

Se lhe fosse permittido ter voto e voz em assumpto de tamanha transcendencia, procederia de bem diverso modo.

Começaria por fazer um inquerito summario mas completo aos nossos centros industriaes e, assim, procuraria investigar o que é susceptivel de ser progressivo; por exemplo, nas olarias de Estremoz, nos tapetes de Arrayolos, nas porcelanas da Vista Alegre, nos barros pretos de Ovar, nos brutescos de Prado, nos linhos e cutelarias de Guimarães,

nas saragoças de S. Romão, nos lanifícios da Covilhã e de Gouveia, nas multiplices industrias de Coimbra, na confeitaria de Elvas, em summa, em todos os pontos do pais onde uma industria se manifesta e onde lucta por vezes em bem precarias circumstancias.

Aqui, limitar-me-ia a simples escolas de desenho industrial; noutros pontos, daria já theorias de geometria, quicá receitas metallurgicas, ensino do uso de machinas, ferramentas ou de composição ornamental, ou de modelação. Mais alem, seria o ensino elementar commercial e assim successivamente.

Claro está que para o ingresso em taes escolas bastaria demonstrar-se que se sabia ler, escrever e contar ou que se tinha o exame primario elementar.

A par do ensino puramente industrial, mas sem perder de vista o seu character fundamentalmente experimental, pratico e de applicação ás industrias locais, haveria algumas escolas de aperfeiçoamento, estabelecidas nos centros mais importantes e que dariam o que pode chamar-se o ensino primario complementar tecnico.

O recrutamento dos alumnos para essas escolas far-se-ia por concurso entre os das escolas elementares, criando as bolsas de ensino ou as subvenções que seriam dadas pelos municipios, mas a essas escolas tambem concorreriam os aprendizes nas fabricas e os diplomados com o ensino primario complementar, quando demonstrassem por meio de exames de admissão, aquelles que possuirem os conhecimentos do ensino primario complementar e estes a pratica de uma arte e todos a do desenho, dando a este termo a maxima latitude.

A convivencia de alumnos de diversas proveniencias e de regiões diferentes daria a todos elles uma largueza de vistas e tão claro entendimento de muitas coisas que tanto aprenderiam com os mestres como uns com os outros.

Nas diversas reformas de ensino que entre nós se tem feito, parece esquecida esta observação que, se não é pedagogica é uma realidade, de que os rapazes muito mais aprendem uns com os outros do que pelas prelecções dos professores.

Se nos fosse licito exprimir este pensamento por uma forma um tanto geometrica, diriamos que o ensino em extensão deve ser confiado á iniciativa dos alumnos, ao passo que aos professores cabe o ensino em intensidade.

Observa-se na nossa sociedade culta que os alumnos vindos de Coimbra tem, em geral, maior somma de conhecimentos de que os de Lisboa e Porto, que logo de principio comecam a especializar-se.

Certo é que essa sciencia, que costume chamar de *porta ferrea*, nem sempre é de grande pureza, mas tem pelo menos a vantagem de dar noções sobre muitas coisas e para espiritos vivazes dá-lhes ensejo a comparações que não podem ser suggeridas áquelles que logo de começo se especializaram.

Embora a especialização seja indispensavel, convem, em meu entender, não a comecar muito cedo e a frequencia numa dada escola, subindo nella todos os graus da instrução, tem para todos esse defeito.

No plano de ensino que estou traçando apenas nas suas linhas geraes, os institutos industriaes constituiriam o ensino medio e ainda aqui o ingresso far-se-ia entre alumnos de diversas proveniencias.

Os das escolas industriaes de ensino primario complementar que satisfizessem a certos requisitos de frequencia e de exames de saida teriam ali entrada. Dos lyceus e até das officinas poderiam tambem ir para lá os que se sujeitassem a exames de admissão, com programmas bem claros e onde os exercicios praticos tivessem um coefferiente importante.

Viriam, assim, novas ideias de novas escolas e até de officinas, que tambem são escolas.

Sairiam habilitados dos institutos os contramestres, os directores de fabricas ou chefes de explorações industriaes,

numa palavra todos os que tivessem que ser o intermediario entre operariado e o director geral de grandes administrações fabris.

Certo é que nos Institutos Industriaes assim orientados alguns revelariam capacidade para outros destinos além dos que lhes proporcionariam as suas cartas de habilitação.

Esses é que entrariam nas escolas superiores theoricas, concorrentemente com os que dos lyceus trouxessem as habilitações do ensino secundario complementar.

Mas, nessas Escolas, que correspondem neste plano gizado a largos traços, ás antigas polytechnicas e aos cursos de mathematica e philosophia da Universidade de Coimbra, tambem haveria ingresso por meio de exames de admissão, sem procurar-se investigar de frequencia escolar.

Assim, succederia ainda que um chefe de officina saído do Instituto Industrial ou que apenas tivesse cursado a escola complementar industrial poderia aspirar á frequencia das escolas de ensino superior theorico e por certo que ahí levaria as qualidades de decisão que, na lucta da vida, tivera que patentear. Os condiscipulos não poucas vezes com elle aprenderiam o que o professor não teria tempo de ensinar-lhes.

Um *tour de main d'atelier*, em manipulação chimica, uma simplificação *d'épure* em descriptiva, uma modificação em experiencia physica poderiam ser bastas vezes a contribuição de esses alumnos e só os technicos que se tem visto a braços com as difficuldades da pratica é que sabem quão preciosos são estes artificios, em cujo detalhe não pode entrar o professor que mal tem tempo para percorrer os programmas de cada vez mais vastos.

A estas escolas superiores preparatorias, seguir-se-ia a escola technica de applicação, onde concorreriam não só os alumnos que actualmente hão de sair das três Universidades de Porto, Coimbra e Lisboa, mas os que por concurso e exame a quizessem frequentar.

Ainda aqui teriamos o elemento pratico, saído das fabricas, dos estaleiros de construção e que traria a sua orientação aos condiscipulos que da escola primaria passassem ao lyceu, dahi ao curso superior e de lá para a escola technica de applicação.

Além de evidentemente democratica, esta orientação do ensino tecnico teria vantagens, para o recrutamento do pessoal operario e dirigente em todos os ramos da actividade industrial; mas o que a todas sobreleva é a de destruir o «espírito de escola» que tanto damno causa em certos paizes.

Assim, por exemplo, a Escola Polytechnica em França tem concitado não poucas animadversões contra ella, até de alumnos que a frequentaram com distincção.

No anno passado, o Inspector de minas snr. Pelletan, antigo ministro, fez uma conferencia a que chamarei o *libello* do ensino da engenharia em França.

Constituindo-se accusador, achou-o defficiente e nada pratico, e insusceptivel de despertar o espirito de investigação. Mas o que mais censuram outros naquella fundação da primeira republica, é o espirito de casta a que dá origem.

Ha annos, um periodico dos mais lidos em França, *Le Petit Journal*, publicou um artigo de fundo subordinado ao titulo *L'École avant tout*.

Nelle accusava a Polytechnica de defender contra tudo e contra todos, inventos de alumnos seus adoptados pela administração e que na pratica resultaram defeituosos.

A espalhão das immundicies na planicie de Genevilliers, devida aos engenheiros Mille e Durand-Claye era um dos exemplos que apontava, mas a outros mais se referia.

Até a alta cultura scientifica dos polytechnicos era motivo, de censura naquelle periodico, pois que affirmava que se serviam della os antigos polytechnicos para fazerem pressão sobre o espirito das administrações.

Analogamente, as manufacturas do estado em França (tabacos, phosphoros, porcelanas de Sèvres e tapetes dos

Gobellins) não poucas vezes são censuradas pelo seu pouco espirito de iniciativa, que sempre attribuem à predominancia do espirito escolar da Polytechnica.

Ora deve notar-se que ainda hoje aquella grande escola forma espiritos da envergadura de Poincaré, de Bousinesq, de Marcel Prévost e outros que, tanto no campo scientifico como na litteratura e nas artes, são figuras predominantes.

Mas o facto é que o «espirito da escola» já não se amolda aos nossos habitos de livre exame e dahi provém a reacção a que se allude neste artigo.

Ora a accumulção do ensino technico secundario superior e de applicação, no Instituto Industrial, deve trazer o inconveniente apontado, ainda em maior escala entre nós, dada a pequenez do meio em que vivemos.

Possivel é que o programma imperfeita ou imprecisamente gizado a largos traços no que acaba de ler-se seja pormenorizado nalgum artigo subsequente.

Mello de Mattos.



MINISTERIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Attendendo ao que representaram as camaras municipais de Montemor-o-Novo e de Aldegallega do Ribatejo, e em harmonia com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 17 de março ultimo, o Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que em nome da Republica se decreton, para valer como lei, o seguinte :

Artigo 1.º E' autorizado o conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a contratar com a Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdencia, um emprestimo em conta corrente da importancia de réis 300:600:000, ao juro de cinco por cento, amortizavel no prazo de trinta annos, com a faculdade de antecipação de amortização.

Art. 2.º O producto deste emprestimo é destinado a distractar os emprestimos feitos ás camaras municipais de Aldegallega do Ribatejo e de Montemor-o-Novo, em virtude das autorizações concedidas por decretos com força de lei de 7 e 12 de Junho de 1907, para a construcção respectivamente aos ramaes de Pinhal Nove a Aldegallega e da estação de Montemor á villa do mesmo nome, sendo o remanescente deste emprestimo destinado aos encargos da conta de Estabelecimento (construcções de novas linhas, obras complementares e material circulante).

Art. 3.º As tarifas em vigor naquelles ramaes só poderão ser reduzidas successivamente até os limites das tarifas em vigor nas linhas do sul e sueste, quando se reconheça que da applicação destas nos mesmos ramaes não resultam rendimentos annuaes inferiores a 16:500:000 réis no ramal de Montemor e a 12:000:000 réis no de Aldegallega.

Art. 4.º Este decreto será sujeito á apreciação da proxima Assembleia Nacional Constituinte.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se, portanto, que todas as auctoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contem. Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr.

Dado nos Paços do Governo da Republica, em 1 de maio de 1911. — Joaquim Theophilo Braga — Antonio José de Almeida — Bernardino Machado — José Relvas — Antonio Xavier Carreira Barreto — Amaro de Azavedo Gomes — Manuel de Brito Camacho.

Manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente o ante-projecto com data de 7 de novembro ultimo, de uma variante ao 2.º lanço da 3.ª secção da linha ferrea de Evora a Ponte de Sôr, comprehendido entre

a pyramide de Rui Vaz (Aviz) e o seu terminus da linha de leste, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 20 de abril findo, approvar a parte do ante-projecto comprehendida entre a pyramide de Rui Vaz (Aviz) e a margem esquerda do Rio Sôr, devendo na elaboraçção do projecto definitivo apreciar-se a modificação á variante entre os perfis 554 do primitivo traçado e o perfil 630 da variante, a fim de se dar preferencia ao traçado de menor custo.

Paços do Governo da Republica, em 1 de maio de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, nomear uma commissão composta dos Srs. engenheiro Francisco Xavier Esteves, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, engenheiro Antonio Lourenço da Silveira, director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, engenheiro Basilio Alberto de Souza Pinto, director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, engenheiro Flavio Augusto Marinho Paes, adjunto do serviço de tracção do Minho e Douro, engenheiro José Antonio de Moraes Sarmento, adjunto do serviço de tracção do Sul e Sueste, Marcolino da Torre do Valle, chefe do trafego do Sul e Sueste, Antonio Augusto Duarte do Amaral, chefe do trafego do Minho e Douro, José Maria Barbosa Pita, sub-chefe do movimento do Minho e Douro e engenheiro Carlos Manito Ferreira Torres, sub-chefe do movimento do Sul e Sueste, dos quaes o primeiro servirá de presidente e o ultimo de secretario, a fim de, nos termos do artigo 30.º do decreto de 25 de fevereiro ultimo, proceder á revisão dos quadros e dos regulamentos dos Caminhos de Ferro do Estado.

Paços do Governo da Republica, em 16 de maio de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia concessionaria da linha de Valle de Vouga apresentado a conta da liquidação da garantia de juro do 4.º semestre do anno economico de 1910-1911, referente ao troço da referida linha em exploração no mesmo semestre, comprehendido entre Espinho e kilometros 52,683: manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 4 do corrente mez, approvar a referida conta na importancia de 9:284:884 réis, cujo pagamento fica dependente da inscripção da respectiva verba no orçamento geral do Estado.

Paços do Governo da Republica, 16 de maio de 1911 — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que seja deferido o requerimento datado de 10 de abril ultimo, em que Antonio Cerqueira Magro, concessionario da linha ferrea entre Penafiel e a Lixa, nos termos da condição 29.ª do respectivo contrato publicado no *Diario do Governo* n.º 67 de 23 de dezembro de 1910, pede para ser autorizada a transferencia de todos os direitos e obrigações impostas pelo mesmo contrato para a Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel á Lixa, sociedade anonyma com sede em Penafiel, constituída pelo requerente e outros.

Paços do Governo da Republica, em 22 de maio de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Commercio

Hei por bem exonerar dos cargos de membros do Conselho de Administração da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares :

Victorino Teixeira Laranjeira.

Alvaro Aurelio de Sousa Rego.

José Gerardo Vieira Peixoto Villas Boas (Visconde de Guilhomi).

Adolfo da Cunha Pimentel.

Paços do Governo da Republica, em 25 de maio de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

MINISTERIO DAS COLONIAS

Direcção dos Caminhos de Ferro das Colonias

Considerando que é da maior conveniencia desenvolver a região Xinavane, propria a ser compensadoramente agricultada :

Considerando que importa para isso assegurar o transporte em boas condições, quer de productos do solo, quer de material que permita a installação e desenvolvimento de industrias correlativas ;

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que em nome da Republica se decretou, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º E' autorizado o Ministro da Marinha e Colonias a contratar com a Incomati States Limited a construcção de uma linha ferrea partindo de Moamba até Xinavane nas bases seguintes:

1.º O estudo da linha será feito sob a fiscalização do Governo e seguir-se-ha o traçado que o Governo fixar como o mais favoravel, tomando como base o caminho já demarcado pela Companhia. Este estudo deve estar terminado seis mezes depois de assinado o contrato sem o que caducará a concessão devendo considerar-se approved desde que o governador geral, por intermedio do Conselho de Administração do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, se não pronunciar contra, dentro de dois mezes a contar da sua recepção.

Com os estudos deve ser presente o orçamento da construcção para ser submettido á approvação do Governo Geral.

Se o Governo, depois dos estudos feitos, não quizer effectuar o contracto de construcção ou se este caducar, pagará ao proponente a quantia de 1:200 libras como indemnização pelas despesas que tiver feito e nem o Governo nem o proponente terão direito a qualquer indemnização.

2.º Os terrenos atravessados pela linha não pertencentes ao Estado serão expropriados pelo concessionario.

3.º A construcção comprehende telegrapho e material fixo, que deve ser entregue ao Governo logo depois de finda a mesma construcção.

4.º A construcção da linha deverá começar dentro do prazo de seis mezes, a contar da data do contrato, e estar concluida dentro de dezoito mezes, a contar da data dos primeiros trabalhos de construcção.

Estes prazos só poderão ser prorogados em caso de força maior, e o concessionario pagará a multa de 50000 réis por cada mez de demora na conclusão da linha.

5.º O caminho de ferro será de uma só via, a qual terá de largura 0^m,75 e os rails serão de 15 kilogrammas por metro corrente.

6.º O custo da linha não será superior a 1:500 libras por kilometro, o qual será pago em Lourenço Marques, pela forma seguinte:

Pagamento de 50 por cento do custo da construcção da linha no acto da sua entrega ao Governo, por secções de 10 kilometros, ficando a conservação a cargo do constructor até a conclusão da linha.

Os restantes 50 por cento serão pagos em dez prestações annuaes, devendo a primeira prestação ser paga no fim do primeiro anno, depois da entrega da linha; a segunda, dahi a um anno, e assim por diante até completo pagamento.

7.º A companhia não poderá exigir do Governo o pagamento dos restantes 50 por cento, a que se refere a base antecedente, sem ter concluido a construcção de uma fabrica de assucar em Xinavane, ficando esses 50 por cento em poder do Governo como garantia para o cumprimento desta obrigação.

Se o concessionario não construir a fabrica no prazo de cinco annos, a contar da data do contrato, perde o direito a receber os 50 por cento, sem qualquer indemnização pelos trabalhos feitos.

8.º O Governo pagará á companhia concessionaria o juro de 3 por cento ao anno sobre as referidas percentagens de 50 por cento que estiverem em divida.

9.º A companhia obriga-se a fazer o deposito de 10 por cento do custo da construcção na Agencia Financial Portuguesa de Londres, podendo este deposito ser levantado logo que tenham sido construidas obras de valor equivalente ao duplo.

10.º O Governo adoptará na exploração desta linha, para o assucar e mais material da Companhia, as tarifas actualmente em vigor e em conformidade com as South Africa Produce Rates.

11.º O Governo transportará gratuitamente pela sua linha de Lourenço Marques ao Transvaal todo o material, utensilios e pessoal para a construcção deste caminho de ferro.

12.º O Governo dá á Companhia direito de se aproveitar para a construcção da linha, da madeira das florestas limitrophes que pertençam ao Estado.

13.º A Companhia sujeitar-se-ha a todas as condições impostas pelas leis e regulamentos aos empreiteiros das construcções desta natureza.

14.º A companhia sujeitar-se-ha, em tudo quanto tenha relação com o contrato, ás leis e aos tribunales portuguezes, renunciando ao foro da sua nacionalidade e tomando Lisboa ou Lourenço Marques para sede.

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

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 23 de maio de 1911. — Joaquim Theophilo Braga — Antonio José de Almeida — Affonso Costa — Antonio Xavier Correia Barreto — José Relvas — Amaro de Azevedo Gomes — Bernardino Machado — Manuel de Brito Camacho.

BRINDE AOS NOSSOS LEITORES

Havendo ainda alguns exemplares do primoroso album das companhias de Orlèans e Midi que, segundo dissemos no numero passado, estão aqui á disposição dos nossos assignantes e leitores, prevenimos de novo que podem ser retirados nesta redacção ou pedidos por escripto por quem deseje obtel-os.



Entre Lisboa e Nova York

Como aqui noticiámos, está já estabelecida a nova linha de paquetes directos entre Lisboa e a capital commercial da republica do norte da America.

Montou esse serviço a «Fabre Steam-Ship Company», e o primeiro barco que fez o percurso foi o «Sant'Anna», que fez a viagem em oito dias.

O facto de as duas capitaes se encontrarem no mesmo parallelo tornava natural esta resolução, indicando Lisboa como o caes de desembarque de passageiros e mercadorias provenientes de Nova Iork com destino á Europa, tornando o mais reduzida possivel a duração da travessia do Atlantico.

Além do «Sant'Anna» destina a «Fabre Company» para fazerem o serviço desta linha os vapores «Roma», «Germania», «Madona», «Venezia» e «Granada».

O «Sant'Anna» é servido por duas machinas com a força de mil cavallos, e desloca 14.000 toneladas.

Pode transportar oitenta passageiros de primeira classe, cento e cinquenta de segunda, e mil e oitocentos de terceira.

Trazia setecentos e trinta passageiros em transitio e vinha consignado á firma Orey, Antunes & C.ª que amavelmente convidou a imprensa a ir visitar o barco.

Agradecemos o convite que nos foi enviado.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Desastrosa quinzena para a aviação a que hontem flidou.

A aviação, tendo deixado de ser cultivada scientificamente, passou a ser um meio de rapidamente fazer fortuna, e dahi a serie de desastres que temos a lastimar.

Não é o desejo de roubar á Natureza os seus segredos em proveito do homem; não é a louvavel ambição de facilitar á Humanidade o alargamento da sua esfera de acção que anima estes cavalleiros do ar, esta moderna cavallaria ousada e destemida que tem por divisa fazer o que outros ainda não fizeram, seguindo sempre mais longe, sempre mais alto, sempre mais depressa.

O que lhes alenta a ousadia é a ambição, e assim, não deixando de ser uma impressão de profunda tristeza que nos dá a lugubre lista dos desastres fataes, não é ella tão pungente, tão dolorosa como seria se fôsse o amor da sciencia e do progresso que os tivesse ocasionado.

A ambição do dinheiro apaga a sympathia.

De todas as victimas da ultima quinzena só uma dellas nos dá uma nota profundamente dolorosa e leva a todos os corações uma nota de dolorosa sympathia: foi o ministro da guerra de França, que, no exercicio das suas funcções, foi encontrar a morte de fórma tão ingloria e horrorosa.

— A nota palpitante da quinzena foi o raid Paris-S. Sébastian-Madrid, tão desgraçadamente iniciado em Issy les Moulinaux, com a catastrophe que victimou o ministro da guerra de França, tendo ferido gravemente o presidente do conselho e seu filho.

Ao vencedor, Vedrines, foi entregue por um redactor do «Liberal» a taça de prata, premio destinado ao primeiro dos aviadores que chegasse a Getafa.

Portugal

Pela reorganização do exercito é creada uma companhia de aerosteiros, com trez officiaes e 86 praças de pret.

A companhia deverá possuir, desde já o material para a produção de 300 metros cubicos de hydrogenio em vinte e quatro horas, os tubos de enchimento de reserva correspondentes a um enchimento, um balão espherico de 1:024 metros de capacidade, um balão-papagaio Parseval-Sigsfeld e respectiva viatura, oito viaturas para tubo de enchimento, e uma viatura-guincho com motor de explosão.

Espanha

Em Barcelona está aberta uma subscrição, cujo producto é destinado á organização de um *raid* entre Barcelona, Zaragoça e Madrid.

— O ministro da guerra está estudando a applicação dos aeroplanos aos serviços militares, taes como transmissão de ordens, reconhecimentos e bombardeamento.

França

Quando em Reims, o aviador Piesse Marie e um passageiro seguiam em vôo seguido, o vento fez precipitar o aparelho em terra, entornando-se a essencia e incendiando-se o aparelho.

O passageiro morreu carbonizado, e o aviador, embora não morresse, poucas esperanças ha de poder salvá-lo.

Inglaterra

Quando o aviador Gronseigne experimentava um aparelho em Lackill, cahiu da altura de cincoenta metros, ficando com a simples fractura de uma clavicula.

Foi dos mais felizes da quinzena.

— O aviador Benson ao fazer em Londres, um vôo no seu aeroplano, cahiu de grande altura, morrendo instantaneamente.

Allemanha

Mais um dirigivel Zippelin ficou inutilizado. Desta vez foi devido o desastre a uma tempestade o ter impellido para fora do telheiro.

Só as machinas podem ser aproveitadas, tendo ficado a armação completamente inutilizada.

— O aviador Paenolino quando procedia a experiencias, cahiu da altura de seis metros. Apesar da pequena altura de que cahiu, o aviador falleceu.

— Quando, no circuito aereo do Rheno, o aviador Lembig fazia novas evoluções foi de encontro a uma arvore e cahiu tão desastrosamente que pouco tempo depois fallecia.

— Quando Lemoulin procedia a evoluções durante um vôo, cahiu da altura de sessenta metros fallecendo instantaneamente.

Italia

No aerodromo de Cameri, em Roma, cahiu o aviador Cerri da altura de trezentos metros, tendo sido retirado já sem vida de sob os destroços do aparelho.

A queda do infeliz, que contava apenas trinta annos, assistiram a mulher e os filhos.

Russia

No mesmo dia em que se dava o terrivel desastre em Issy les Moulinaux, que poz ponto na existencia dum ministro francez, em Kars, proximo de Odessa, quando um aviador se elevava a grande altura sobre enorme multidão, o aparelho caiu, matando cinco espectadores, e ferindo muitissimos.

— No aerodromo de Anhak, quando o aviador Sliglère fazia um vôo, foi de encontro a um pilar, ficando o aparelho completamente inutilizado e o piloto gravemente ferido.

— Em uma floresta, proximo de S. Petesburgo caíram dois aviadores desconhecidos que foram encontrados com ferimentos mortaes.

— Ao proceder a experiencias em S. Petesburgo, o aviador Smith caiu da altura de quatrocentos metros, sendo retirado morto de sob os destroços do aparelho.

Romania

Em Bucarest, quando o aviador Violard procedia a experiencias cahiu da altura de quinze metros, soffrendo morte instantanea.

Estados Unidos

Em Los Angeles morreu o aviador Hardler por ter cahido com o aparelho quando experimentava um aeroplano.

— Todas as grandes descobertas da sciencia, obra de Paz e Humanidade, teem sido aproveitadas para a Guerra, inhumana e destruidora.

Na grande republica norte-americana, a aviação está sendo applicada aos serviços militares com sensível utilidade.

Ha poucos dias, em um campo de manobras, foi aproveitado um aeroplano num exercicio de combate simulado.

O supposto inimigo avançou sobre o ponto fortificado, occupado pelas forças encarregadas de defendel-o. Para ter conhecimento do systema de fortificações que protegiam, do ponto objectivo e da força que o guarnecia, um official elevou-se em aeroplano provido de aparelho de telegrafia sem fios.

As communicações ficaram perfeitamente estabelecidas, recebendo o official aviador ordens para avançar, seguir para a direita, ou para a esquerda, e retirar, ordens que foram immediatamente executadas com admiravel precisão.

AUTOMOBILISMO

França

Teve logar no dia 21 do corrente a corrida da costa de Limonest, organizada pelo «Auto Club du Rhône» combinado com a imprensa diaria e desportiva de Lyon.

O premio ao vencedor foi a somma de cinco mil francos.

A inscrição foi de quarenta francos por vehiculo, tendo sido bastante elevado o numero de inscrições.

Dois automobilistas franceses realisaram com a maior felicidade o *raid* Paris-Bukarest, passando por Milão, Trieste, Budapeste, Comesvar e Craiova, ou seja percorrendo quatro mil kilometros.

Inglaterra

No campo de Brooklands, um francez bateu o *record* de velocidade, percorrendo a distancia de cincoenta milhas em 39' 40'', o que corresponde á velocidade de 125 kilometros por hora, despresando a fracção.

Estados Unidos

O mesmo *record* foi batido em Daytona, mas ainda por maior differença.

Um Benz 200 H P percorreu um kilometro em 16'' ²⁷/₁₀₀, o que corresponde á velocidade de 225 kilometros á hora.

O percurso de milha foi feito em 26'' ¹²/₁₀₀, ou seja com a velocidade de 221 á hora, despresando uma fracção superior a meio kilometro.

São Marinho

O governo da Republica resolveu subvencionar uma empresa que queira estabelecer um serviço de transportes, por automoveis, entre Rimini e S. Marinho, que distam entre si, aproximadamente, vinte kilometros.

VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifa 205 das linhas francezas

No congresso de turismo ultimamente realizado em Lisboa, tratou-se da ampliação a Portugal da tarifa 205 das linhas francezas, ou para melhor dizer, da criação de um novo paragrapho da tarifa para passageiros entre França e o nosso paiz.

E' bom frizar que antes da ideia ter sido apresentada naquelle congresso, já ha bastante tempo a Companhia Portugueza e a da Beira Alta entabularam negociações com as companhias francezas e espanholas no mesmo sentido, tendo até sido já feitos varios projectos que não foram ainda levados a effeito, cremos que por difficuldades das linhas espanholas.

E' possivel, porém, que taes difficuldades se removam dentro em breve e que venham a ser creados, pelos menos, bilhetes Paris-Lisboa-Paris, no genero dos que a tarifa estabelece pelo § 1.º para diferentes percursos.

Entretanto diremos aos leitores em poucas palavras em que consiste aquella tarifa.

Contém trez paragraphos. E' o 1.º para bilhetes de viagens circulatorias com itinerarios fixos por preços bastante reduzidos e com praso sufficiente para os excursionistas visitarem as diferentes estações do percurso.

Assim é que, por exemplo, um bilhete circulatorio de Paris a Genebra, com paragem em Lauzanne, Berne e outras estações intermedias, e volta a Paris, é válido por 60 dias e custa 134,75 francos em 1.ª classe, 99,60 em 2.ª e 65,75 em 3.ª. Compreendidos nestes preços os percursos que ha a effectuar por barco nos lagos.

Para uma viagem a Tunisia, a Algeria, a Italia ou a Espanha, ha bilhetes com percursos varios, e o prazo de validade vae até 90 dias, ida e volta.

Exemplos: Paris—Moret—Nevers—Vichy—S. Germain des Fossés—Tarare—Lyon—Marselha—Alger ou Oran ou Philippeville ou Tunis directamente, e regresso pelo mesmo trajecto: 90 dias.—Custo dos bilhetes: 1.ª classe, 285 fr.ª, 2.ª, 210, sendo o percurso maritimo nos paquetes da Comp.ª geral transatlantica, e 250 fr.ª em 1.ª, e 177 em 2.ª, sendo a travessia do Mediterraneo nos vapores da Comp.ª Touache ou da Sociedade geral de transportes a vapor.

Paris a Marselha, (como no itinerario acima), Algér—Orléansville—Perrégaux—Oran—Carthagená—Chinchilla—Valencia—Tarragona—Barcelona—Cerbère—Lyon—Dijon—Paris: 90 dias—278 fr.ª em 1.ª classe, 205 fr.ª em 2.ª (percursos francezas e Algerianos); mais 76,70 pesetas em 1.ª e 56 pt.ª em 2.ª no percurso espanhol.

Grande numero de itinerarios podiamos ainda citar do § 1.º da tarifa, para a Italia, Sicilia, Chamounix, Lago d'Ancey etc., mas para tanto nos não chega o espaço, e passaremos a occuparmo-nos dos outros paragraphos.

§ 2.º Bilhetes de ida e volta, de Paris para diversas estações, validos por 60 dias; por exemplo, para Berne por Dijon—Les Verrières—Neuchâtel—Chiètres, á ida: e Bienne—Delémont—Paris (Est), á volta: 99,75 fr.ª em 1.ª, 74,90 em 2.ª e 49,10 em 3.ª.

De Paris a Neuchâtel, ou vice versa, 90,75 fr.ª em 1.ª, 68,55 em 2.ª e 44,90 em 3.ª.

§ 3.º Bilhetes para excursões de Paris a Genebra—Cornavin, Pontarlier, Le Locle, Petit-Croix e Delle, validos por 60 dias. Estes bilhetes são vendidos durante todo o anno conjunctamente com bilhetes circulatorios suissos.

Exemplos: De Paris (P. L. M.) a Genebra—Cornavin e volta por Dijon—Mâcon, Culoz: 112 fr.ª em 1.ª, 85 em 2.ª e 56 em 3.ª.

De Paris (P. L. M.) a Genebra—Cornavin, á ida, e Pontarlier a Paris á volta, ou inversamente: 97 fr.ª em 1.ª, 74 em 2.ª, 48 em 3.ª.

Os bilhetes de 1.ª classe deste paragrapho dão passagem nas carruagens dos wagons-lits, mediante o pagamento das sobretaxas respectivas.

Nos barcos a vapor suissos, os bilhetes de 2.ª classe são validos para a 1.ª e os de 3.ª para a 2.ª.

Os bilhetes são compostos de coupons reunidos em livrinho com capa e nelles estão indicados o percurso, preço, validade, classes etc. São pessoas e intransmissiveis, dão direito a paragem nas estações intermedias terminus de cada coupon e concedem 30 kilos de bagagem gratuita.

Tem ainda a tarifa varios annexos pelos quaes se estabelecem viagens com itinerarios á vontade do passageiro, de França para Algeria, Tunisia, Corsega e com escalas pelo Levante ou vice-versa, os quaes devem marcar, pelo menos, 300 kilometros nas linhas francezas. Estes bilhetes podem ser individuaes ou collectivos e são constituídos por *carnets*, e as viagens devem comportar percurso terrestre e maritimo.

Os preços em caminho de ferro são escalonados, de 300 até 7000 kilometros, cobrando-se para além desta distancia por fracções indivisiveis de 200 kilm., 6 fr.ª em 1.ª, 4 em 2.ª e 3 em 3.ª classes.

Nos percursos maritimos os bilhetes para percursos a que corresponda o preço até 550 fr.ª pela tarifa geral, teem a redução de 20 %; alem de 550 fr.ª, a redução é de 30 % nos paquetes da Companhia Touache e da Sociedade Geral de Transportes a vapor.

Nos da Compagnie Marsellaise de Navigation, a redução é de 15 % em 1.ª e 10 % em 2.ª; e nos das Messageries Maritimes, é de 10 % num percurso representativo até 300 fr.ª tarifa geral; e de 15 % alem desse preço.

Para a 3.ª classe não ha redução nos paquetes.

Eis muito resumidamente o que é a tal tarifa 205 cuja materia deveras extensa daria para encher columnas e columnas.

Pelo que ahi fica dito, já se pode fazer ideia do que venha a ser a ampliação a Portugal; naturalmente, bilhetes de Paris a Lisboa e Porto, com paragens em varias estações de França, Espanha e Portugal, podendo, talvez, variar de percurso á ida ou á volta, mediante uns preços modicos.

Temporada de banhos e aguas thermaes

As Direcções dos Caminhos de ferro do M. e Douro e Sul e Sueste, já publicaram os seus cartazes do serviço especial de banhos, que são eguaes aos do serviço do anno passado.

A venda dos bilhetes em qualquer das linhas começa no dia 15 deste mez e termina em 15 de outubro; o ultimo dia para regresso é o de 31 de outubro. O praso de validade dos bilhetes pode ser prorogado por um ou dois periodos de 30 dias, mediante o pagamento de 10 % do custo do bilhete.

A seguir indicamos os preços de alguns bilhetes.

De Porto (S. Bento) para:

Barcellos, 1.ª classe, 1\$680; 2.ª, 1\$310; 3.ª, 920; Viana, 2\$660, 2\$060, 1\$460; Ancora, 3\$100, 2\$410, 1\$720; Molêdo (ap.), 3\$340, 2\$600, 1\$850; S. Pedro da Torre, 3\$980, 3\$100, 2\$200; Valença, 4\$110, 3\$200, 2\$280; Braga, 1\$810, 1\$400, 1\$000; Cete, 1\$070, 810, 580; Marco ou Livração, 1\$980, 1\$530, 1\$100; Arêgos, 2\$560, 1\$980, 1\$420; Molêdo, 3\$140, 2\$430, 1\$740; Pedras Salgadas, 5\$170, 4\$440, 3\$020; Vidago, 5\$630, 4\$910, 3\$300.

De Lisboa (Terreiro Paço) para:

Portimão, 1.ª classe, 10\$300, 2.ª 7\$600, 3.ª 5\$400; Faro, 10\$700, 7\$800, 5\$600; Tavira, 11\$600, 8\$600,

6\$100; Villa Real de Santo Antonio, 12\$400, 9\$100, 6\$500.

De Faro para:

Barreiro ou Setubal, 1.^a, 10\$400, 2.^a 7\$600, 3.^a, 5\$500; Portimão, 2\$300, 1\$700, 1\$200.

De Evora para Lisboa, 4\$200, 3\$100, 2\$200; Setubal, 3\$900, 2\$900, 2\$100.

Para creanças ha bilhetes a meios preços.

No serviço da Companhia Portugueza a que nos referimos no nosso ultimo numero foram incluídas mais algumas procedencias da Beira Baixa como a seguir indicamos:

De Alferrarede, Mouriscas ou Alvega-Ortiga ás estações abaixo	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Ovar, Espinho, Granja, Gaya ou Porto-Campanhã.....	8\$140	6\$330	4\$520
Caldas da Rainha.....	7\$940	6\$140	4\$230
Marinha Grande, Cella ou Vallado.....	5\$000	3\$880	2\$850
Figueira da Foz.....	5\$490	4\$270	3\$050

De Belver ou Barca d'Amieira ás estações abaixo

Ovar, Espinho, Granja, Gaya ou Porto-Campanhã.....	8\$760	7\$040	4\$820
Caldas da Rainha.....	8\$380	6\$480	4\$480
Marinha Grande, Cella ou Vallado.....	5\$440	4\$220	3\$100
Figueira da Foz.....	6\$160	4\$940	3\$420
Marvão.....	3\$860	3\$040	1\$820
Belmonte.....	5\$390	4\$190	2\$980

No proximo numero trataremos do serviço combinado entre as diferentes linhas do paiz e espanholas.

Romaria ao Senhor da Pedra

No dia 11 deste mez tem lugar a tradicional romaria ao Senhor da Pedra, uma das mais concorridas do paiz, se não a mais concorrida de todas.

Para todo aquellê que gosa em apreciar os costumes do povo, a romaria do Senhor da Pedra é das que mais offerecem de curioso e pittoresco.

Durante um dia inteiro não se vê senão enormes multidões de gente surdindo de todos os lados e encaminham-se para a pequena ermida, de architectura mais que modesta, erecta num lugar solitario.

E' realmente bello vê essa gente transpirando alegria, arrastada ingenuamente pela tradiçãõ religiosa, cujo significado nem sempre conhece, espalhada pelo campo fóra, e á noite quando se retira de volta a penates, pelas estradas, aos ranchos dansando e cantando as suas melodiosas canções cujo thema é, em regra, o amor.

Não devem, pois, os amadores das coisas caracteristicamente portuguezas deixar de ir, pelo menos uma vez na vida, ao Senhor da Pedra.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, faz, como nos demais annos um serviço especial de comboios entre Porto e Miramar, e apeadeiro que serve o lugar da romaria e Espinho, com paragem nas estações e apeadeiros intermedios.

Effectuar-se-hão 22 comboios de ida e outros tantos de volta, além dos comboios ordinarios a que nesse dia é modificada a marcha para servirem Miramar.

Os preços dos bilhetes para esses comboios são os da tarifa especial n.º 3 de grande velocidade.

Serviço de passageiros entre as estações e apeadeiros de Aveiro a Porto e de Figueira a Coimbra

Em virtude do novo horario que está em vigor nas linhas da Companhia Portugueza desde 15 do mez findo, deixaram de ser validos para os comboios omnibus 3 e 18 no percurso Aveiro-Porto, os bilhetes de 2.^a e 3.^a classes das tarifas n.ºs 3 internas e n.º 10, combinada com o Minho e Douro, por serem postos em circulação dois tramways que partem, respectivamente de Aveiro e Porto na rectaguarda daquelles comboios. Aquelles bilhetes continuam, porém, a ser validos no percurso Aveiro-Porto para o comboio omnibus n.º 11.

Os bilhetes de 2.^a e 3.^a classes da tarifa 11 bis do serviço de tramways Coimbra-Figueira, continuam a ser validos no trajecto Alfarellos-Figueira para os referidos comboios 3, 11 e 18, e para os mixtos n.ºs 241 e 245 do serviço Alfarellos-Figueira.

Malas e caixas com amostras dos caixeiros viajantes

Tanto as linhas do Estado (M. e Douro e Sul e Sueste) como as Companhias Nacional e do Porto à Povia e Famalição tornaram extensiva ás suas linhas a disposição adoptada pela Companhia Portugueza sobre o transporte das malas e caixas com amostras dos caixeiros viajantes, portadores de bilhetes da tarifa de excursões, a que nos referimos num dos nossos ultimos numeros.

Tarifa N. B. n.º 7 g. v.

Segundo um recente aviso da Companhia dos Cam.ºs de ferro da Beira Alta, deve considerar-se incluída na 2.^a condiçãõ da tarifa N. B. n.º 7 de g. v. de bilhetes de ida e volta, combinada com Companhia Portugueza, a seguinte disposiçãõ:

Todo o passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará o excesso de percurso em conformidade com o que para esse caso dispõem as condições da tarifa geral em vigor na linha em que tenha lugar o excesso de percurso.

Transportes de farinhas e residuos de moagem nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Cam.ºs de ferro do Sul e Sueste ampliou, a partir do dia 15 ultimo, o § 1.º da sua tarifa n.º 11 de pequena velocidade ás remessas de farinhas e residuos de moagem effectuados das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do Ramal de Setubal para qualquer estaçãõ das linhas do Sul e Sueste e reciprocamente.

Viagem de recreio a Vizela, Guimarães e Fafe

A companhia dos caminhos de ferro de Guimarães vae estabelecer em combinanção com a Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro a partir do dia 4 do corrente e até 1 de Outubro, bilhetes de ida e volta, aos domingos e dias feriados, a preços muito reduzidos do Porto para Vizela e Guimarães e Fafe.

Este serviço é como quo o complemento do que a Direcção do Minho e Douro já havia anunciado e aqui nós referimos no nosso ultimo numero.

Os preços incluindo o sêlo são os seguintes:

Porto e Campanhã, para Vizela, 1.^a classe, 1\$210; 2.^a, 1\$070; 3.^a, 620; Guimarães, 1\$390, 1\$250, 710; Fafe, 1\$900, 1\$760, 980.



XIX

Costumes hollandezes.—Uma terra feita pelos habitantes.— Como se lava por fóra.—Mobillias aereas.—Utrecht.—Um paiz todo num quadro.

Retomemos o passeio pela Hollanda que interrompemos ha quatro numeros para falar doutro por terras visinhas, e continuemos a nossa excursão pelas terras baixas que o Rheno fertiliza de conjuncto com o Oceano que tem no espirito activo e creador dos hollandezes um dos seus maiores inimigos.

E' que em nenhum outro paiz o patriotismo tem tantas razões especiaes de ser como ali.

Todos amam a sua terra porque nella nasceram; o hollandez ama o seu solo porque foi elle que o fez, elle que o engrandeceu.

As antigas glorias da velha Batavia deveram-se ao genio emprehendedor dos hollandezes; mas a maior parte do terreno onde se alargam as cidades, essas pradarias enormes que nos refrescam a vista com o seu tapete verde claro, são tudo terrenos pelos hollandezes conquistados ao Oceano, aos numerosos lagos, às bahias enormes, tão largas que mesmo tirando-se-lhes a maior parte ainda ficam vastissimas.

Tratando do augmento e da prosperidade do paiz, elles não esqueceram o estudo da arte, a que se entregaram de grande alma, produzindo escola e nessa colossos de genio como Rembrandt cujas obras constituem uma verdadeira epopeia do paiz.

E' o que mais ha que visitar e admirar em Hollanda, os museos; são elles que deixam ao visitante uma recordação perpetua e uma nota sympathica da viagem.

No resto, pequenos detalhes de costumes; e é delles que teremos que occupar estas *notas*, por não estar no nosso programma, nem nol-o comportar o espaço o estudo, perfunctorio que fosse, da arte hollandeza, sobretudo na antiguidade.

A entrada em Utrecht dá bem a nota característica dos proverbias costumes do aceio hollandez.

Da estação, pouco vasta, pode-se ir a pé ao hotel Europa, que é na praça, como os demais principaes. Edificio, quartos, mesa, serviço, creados, tudo é duma correção esmeradissima; tudo respira hygiene, apuro de cuidados. Não se vê poeiras, não ha uma mancha na alcatifa, como nas ruas não ha um papel, um resto de lixo ou qualquer sujidade.

Em geral as calçadas são pavimentadas de tijolo metido ao alto, o que as torna de grande resistencia e facilmente lavaveis. A lavagem é rigorosamente feita todas as manhãs, sendo mantida a limpeza durante o dia por varredores que retiram do chão qualquer sujidade que nelle caia.

As fachadas dos edificios são também lavadas todas as semanas, por um processo muito simples mas effectivo.

Ha, para esse fim, uns empresarios que teem a sua ferramenta especial que no dia fixado trazem para deante do predio. E' uma carroça de mão com escadas *crochet* dois baldes, esponjas, escovas, sabão e toalhas.

As escadas são armadas lestantemente e applicadas á frontaria até a altura do quarto andar; no alto, uma roldana com nma corda a que se prende o balde, cheio d'agua, com que um dos operarios lava as vidraças, as cimalthas e toda a fachada do predio, enquanto que o outro, em baixo, vae substituindo as aguas dos baldes que sobem e descem pela corda e toma cuidado em segurar a escada quando o outro pratica, lá no alto, evoluções mais arriscadas.

Nas casas que não teem este serviço contratado, são as vidraças lavadas, todas as semanas, pelas creadas que para esse fim se assentam no peitoril e fazem descer sobre os olhos a parte superior das janellas, lavando-as assim esrupulosamente, por fóra.

E é curioso vêr-se vulgarmente, de manhã, no enfiamento duma rua, differentes bustos de mulheres neste serviço de que o proprio fato não destoa, porque estão bem vestidas.

Os trajos das mulheres do povo hollandezas, muito pittorescos, dão também uma nota agradável, sendo notavel que até mesmo nas povoações de pescadores, as familias mais pobres se apresentam limpiissimas.

As casas são, em geral, como as nossas habitações portuenses, estreitas, de duas a trez janellas e quatro andares.

Como o terreno é pouco e, portanto, caro, aproveitou-se

tudo para as divisões, reduzindo ao infimo o espaço para as escadas que são, por isso, estreitas e ingremes, custando subil-as, mesmo nos bons edificios.

Por isso a mobilia tem que entrar e sahir pelas janellas, para o que ha, na parte superior de todos os edificios, uma viga de ferro, sahida, tendo uma roldana com a qual, por meio de corda, se fazem subir ou descer os moveis, ainda os mais pesados.

Durante a nossa estada em varias cidades, vimos subir, por este processo, pianos e outros moveis para os andares altos, e, diga-se a verdade, com mais presteza e facilidade do que isso se faz pelas escadas, como entre nós e nos outros paizes.

Espera-se que no futuro se applique ás mudanças neste paiz, o transporte em aeroplanos.

O prego dos quartos nos hoteis inclue o primeiro almoço, que é copioso, servindo-se carnes frias, queijos variados, doces, café ou chá e leite, o delicioso leite como a deliciosa manteiga dum paiz onde a criação de gado vacum e a fabricação de lacticinios são as principaes industrias.

A cathedral de Utrecht é uma das principaes da Hollanda, mas é difficil visital-a porque, fóra da hora dos officios, está fechada, e quando se está nos officios está fechada também. Mas nada se perde porque as igrejas não teem interesse.

A torre, a que todos os visitantes vão, também não vale a subida de 360 degraus porque de cima só se vê para um lado da cidade.

O que, sim, se deve fazer é tomar o carro electrico para Belt e Zeite, o que nos faculta um agradável passeio por estradas arborizadas e salpicadas de elegantes vivendas; lá, ha um parque rasoavel e animado ao domingo.

A volta de Zeite pode fazer-se pela linha ferrea nuns comboios suburbanos de luxuoso material de 2.^a classe, superior em conforto ás 1.^{as} de muitas outras partes.

O percurso da linha é, porém, muito feio, por entre matagaes e dunas, e raras planicies cultivadas, já se vê com as suas casinhas brancas, as suas vaccas amarellas e os seus moinhos e por, entre ellas, uns canaes em que passam barcos de vella.

E' este o panorama geral em toda a Hollanda; raro se encontra outro.

Por isso um dos nossos engenheiros que já honrou este jornal com a sua collaboração e a quem nos liga a maior amizade; que tem tanto de intelligente como de espirituoso, tendo, no anno passado, percorrido a Hollanda, antes de ir ao congresso de Berne, dizia-nos ali que comprara por 1 florim em Amsterdam um quadro «em que se via toda a Hollanda».

Achámos barato e perguntámos-lhe como isso podia ser.

—E' muito simples,—respondeu-nos.—Representa um prado muito verde, com umas vaccas, uma mulher de touca com orelhas douradas, um moinho e um barco por um canal. Que mais vê v. na Hollanda, além disto?



CONCURSO D'INVENÇÕES FERROVIARIAS

Foi aberto na Alemanha, um concurso de invenções relativas a Caminhos de ferro. Os varios premios sommam a quantia de 9:750,5000 réis.

Os pontos visados no concurso são:

Aquecimento pelo vapor nos comboios extensos, freios pneumáticos, comunicação nos comboios extensos entre o pessoal e a locomotiva, balanças portateis e economicas, dispositivos praticos de carga, segurança dos passageiros, rapidez de tracção e simplificação de serviço.

Os inventos apresentados não podem ser anteriores a 16 de julho de 1905, nem posteriores a 15 de julho de 1911.

O concurso termina em 31 de julho proximo.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Foi pedida auctorisação para installar uma linha electrica, subterranea, em Madrid, na rua do Pacifico, para serviço entre a rua Luiz Mityans e a de Bustas.

Os proprietarios da zona que ha de atravessar a linha de Miranda, em Santander, cotisaram-se para reunir o capital de 751.000 pesetas, necessario para as despesas da construcção, deliberando construir a linha por sua conta.

Em Granada vão começar os trabalhos para a construcção da linha de Armilla a Gabia Grande.

A 17 do corrente realizar-se-ha o concurso para a adjudicação de um tremvia em Possiño de Vigo, Pontevedra.

Allemanha

Vão ser iniciados os trabalhos para a electrificação da linha Madgburgo-Bitterfeld-Leipzig-Halle.

Hollanda

Vão ser electrificadas varias linhas de tramways nos Paizes Baixos.

A primeira a soffrer esta modificação será a Grœningue a Luidbrock, na provincia de Grœningue.

As linhas ficam de via estreita.

Assemblêa da Companhia Portugueza

Realisou-se hontem nesta companhia a reunião annual de accionistas para apreciação do relatorio e contas do anno findo.

Havia este anno, muito maior interesse por esta assemblêa, por se saber que entre os elementos dirigentes da companhia havia pareceres contrarios sobre a applicação de um excedente de 124 contos, sendo opinião do conselho que passasse a conta nova mas havendo quem opinasse por uma distribuição ao capital-acções.

No relatorio vem lealmente exposta esta divergencia nos seguintes periodos que transcrevemos do parecer do conselho fiscal:

«Sobejando nos lucros, como vimos, a verba de 130:873\$882 réis, tem esta de soffrer a deducção de 6:543\$694 réis para «Reserva Ordinaria», nos termos do Estatuto, restando 124:330\$188 réis que o Conselho de Administração propõe que passe integralmente a conta nova. Talvez esta ultima expressão não traduza fielmente o pensamento do Conselho de Administração, porque passar este saldo em conta para o exercicio seguinte implicaria um reforço de lucros para o anno corrente e um destino subsequente de juros e amortisações de obrigações, que, se a tudo teem direito, emquanto não forem integralmente pagos os encargos dellas, não podem exigir sacrificio permanente do capital accionista, quando tenham recebido, como no exercicio de que tratamos, a integralidade do que lhes pertence.

«Seria injusto, e sem duvida o Conselho de Administração não expressou o seu pensamento na proposta de passar a conta nova o saldo de lucros a repartir.

«Se os interesses do capital-obrigatario aconsellham ao pagamento integral do juro e de amortisação, mesmo na parte que o Convenio estabeleceu prudentemente variavel consoante os recursos, embora se adiem despesas que, effectuadas, augmentam as garantias desse mesmo capital-obrigatario, é de boa e equitativa resolução fazer partilhar o capital-accionista dos proventos que, eventualmente, como o Conselho de Administração indica, de direito lhe pertencem.»

Em conformidade com estas opiniões, o conselho propoz no seu parecer:

2.^a—Que seja distribuido, captivo de impostos, ás obrigações do 2.^o grau:

de 3 0/0	Fr.* 15,00
de 4 0/0	" 20,00
de 4 1/2 0/0	" 22,50 ou Mk.* 18,—
de 3 0/0 Beira Baixa — 1. ^a grau	
(juro complementar).....	" 7,50 " " 6,—

3.^a—Que dos lucros sejam levados a «Reserva Ordinaria» 5 % sobre 130:873\$882 réis ou sejam 6:543\$694 réis, e do saldo restante, na importancia de 124:330\$188 réis, se distribua ás acções o dividendo de 2 %, livre de imposto:

Agora que, depois de 20 annos, as acções dos caminhos de ferro portuguezes vão receber dividendo e, portanto reaver o seu valor normal, é curioso reunir a nota das cotações de todos os annos desde que o dividendo deixou de existir, nota que facilmente extrahimos da nossa *Gazeta* dos numeros de 1 ou 16 de janeiro de cada anno, desde 1890 até o presente.

As maiores e menores cotações foram as seguintes:

	Maior		Menor
1889—Outubro.....	117\$000	Novembro...	109\$000
1890—Janeiro	112\$000	Outubro.....	90\$500
1891— "	103\$000	Dezembro....	16\$500
1892—Maio	23\$000	Fevereiro....	13\$500
1893—Janeiro	18\$200	Dezembro ...	12\$500
1894—Março.....	17\$000	"	10\$000
1895—Setembro	20\$000	Julho.....	10\$400
1896—Fevereiro	15\$500	Janeiro.....	13\$000
1897—Janeiro	14\$200	"	8\$300
1898—Dezembro.....	13\$500	Maio	9\$350
1899—Maio	23\$000	Janeiro.....	14\$000
1900—Abril.....	20\$500	Agosto	16\$500
1901—Março	18\$400	Setembro....	15\$500
1902—Outubro	25\$600	Janeiro.....	16\$000
1903—Abril.....	45\$000	"	23\$900
1904—Dezembro	53\$000	Fevereiro....	40\$000
1905—Fevereiro.....	73\$200	Janeiro.....	55\$000
1906—Outubro	85\$000	Maio	66\$000
1907—Abril.....	100\$000	Novembro ...	63\$000
1908—Dezembro.....	71\$500	"	59\$500
1909—Junho	75\$500	Julho.....	59\$000
1910—Fevereiro.....	75\$000	Dezembro ...	64\$000

Do relatorio do conselho de administração, que reproduziremos integralmente, como é costume, respigamos os seguintes detalhes sobre os resultados da exploração no anno findo e situação da Companhia.

Nos 1073 kilometros explorados o percurso dos comboios foi de 6.441.729 kilometros, mais 498.824 kil. do que no anno de 1909.

As receitas da exploração elevaram-se a 5.986 contos ou mais 396 contos do que em 1909; por sua parte as despesas subiram de 2.512 a 2.829 contos, ou mais 217 contos.

O coefficiente geral da exploração passou, pois, de 41,96 % a 44,32 % ou mais 2,36 %.

Os excessos das receitas sobre as despesas, depois de juntas áquellas as fóra do trafego e garantias de juro, e a estas os impostos em Portugal, cifram-se

Em 1909 em.....	3.756:033\$064
" 1910 "	3.805:773\$541

Diferença a mais

49:740\$477

Tomando a differença entre as receitas liquidas da exploração, 79 contos, e juntando-lhe gastos que anteriormente figuravam nas despesas extraordinarias e só neste anno se excluíram nas ordinarias, 99 contos, vê-se que o verdadeiro augmento do producto liquido foi de 178 contos.

Para o augmento dos productos brutos concorreu o do transporte de mercadorias, que foi de 113.832 toneladas com 193 contos; o de passageiros, mais 437.393, com 134 contos.

O trafego internacional desenvolveu-se consideravelmente, tanto em passageiros como em mercadorias.

As despesas elevaram-se, consequentemente, a quantias superiores ás de 1909, sendo as principaes differenças nos serviços de Tracção e Via, por virtude da passagem de varios gastos á classificação de despesas ordinarias, do augmento do percurso dos trens e das reparações das linhas por motivo das inundações.

Os trabalhos extraordinarios com a 2.^a via, material circulante, obras nas estações etc. levaram 251 contos.

Os prejuizos por differenças de cambios foram de 106 contos contra 145 em 1909, ou menos 39 contos.

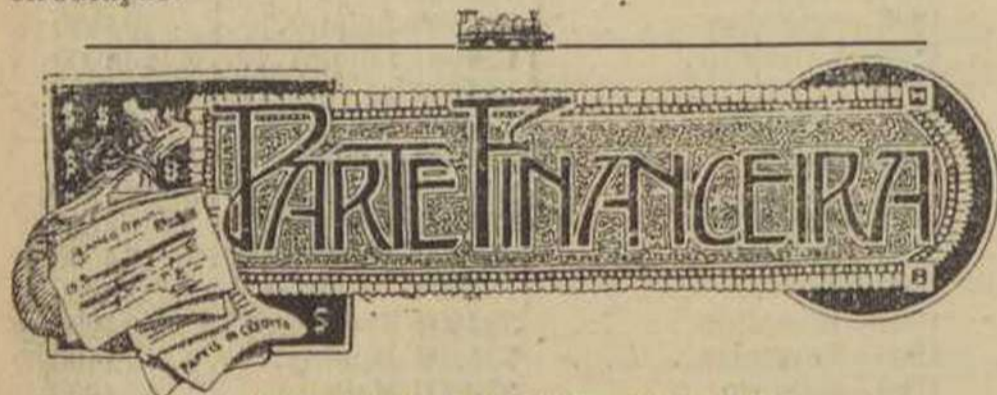
Presidiu o sr. dr. Victor dos Santos, sendo escrutinadores os srs. Alfredo d'Oliveira Pires e Augusto José Vieira, secretario L. de Mendonça e Costa, e assistindo o commissario da Republica, sr. dr. Celestino d'Almeida.

Estiveram presentes 94 accionistas como portadores de 32.531 acções, com 645 votos.

Depois de varia discussão foram approvadas as conclusões do relatorio do conselho fiscal, a 2.^a com uma proposta do sr. John para que uma commissão trate de chegar a um accordo para terminar os processos pendentes.

Sobre a 3.^a mais insistiu a discussão, concluindo por se votar que o saldo se applique á amortização de 4:500,000 réis de acções e do remanescente se distribuam 1,800 réis por acção, captivo de impostos.

Foi tambem regeitada uma proposta para que aos accionistas de 100 ou mais acções seja dado passe de livre circulação.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

—*Assmbleia Geral de Obrigacionistas.*—Em observancia aos artigos 51.^o e 52.^o dos estatutos, é convocada a assembléa geral dos portadores de obrigações de 1.^o e 2.^o grau desta Companhia, que possuirem, pelo menos, dez destes titulos, para o dia 10 do corrente, pelas trez horas da tarde, na séde do *comité*, em Paris, Rue Louis le Grand, 19.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22.^o e 52.^o dos estatutos, a eleição de dois administradores.

O deposito das obrigações para esta assembléa deverá ser feito até 26 de maio inclusivé:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10; No Porto, no Banco Alliança;

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, Rue Bergère, 14.

As procurações dos obrigatarios residentes em Portugal, deverão ser legalizadas por notario e as dos residentes em França, pelo *maire* da sua residencia, ou por notario.—O *Comité de Paris*.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1911.

Continuam a sair da pasta das Finanças, como de todas as pastas, com uma precipitação vertiginosa como foguetes de lagrimas em *bouquet* final de festejos pyrotechnicos, leis sobre leis, reorganizando tudo, alterando tudo, pondo tudo de nova forma, uma vez sobre principios aproveitaveis, outras sobre bases falsas, edificios de pedra sobre caboucos de cera que não poderão manter-lhes a estabilidade; e isto tudo com uma pressa como se, proximas a abrir as côrtes constituintes, houvesse a intenção, no discurso da presidencia — se o houver — de dizer aos novos deputados:

Cidadãos: está aberto o parlamento, mas os cavalheiros podem ir para suas casas porque nada tem que fazer. Está tudo feito.

Dos decretos que mais nos interessa tratar aqui, neste jornal onde a politica *nunca entrou, não entra e não entrará* enquanto vivos formos, temos, entre outros, quatro diplomas todos importantes que registrar.

A lei das sociedades anonymas, que é longa e podemos dizel-o, desagradou, em geral, a todos os corpos gerentes dessas sociedades, que veem nella uma interferencia de fiscalização official nos seus negocios, nos seus segredos, nos meandros da sua administração.

Isto não quer dizer que na leitura que della fizemos nos desagradasse. Tem um cunho de honestidade que nos vae bem ao espirito e pretende chamar todas essas direcções a regras de rigorosa administração de que algumas bem precisavam. Se ella já existisse ha mais tempo não se dariam os desgraçados factos do Credito Predial e evitar-se-hiam, noutras companhias, grandes prejuizos ao capital.

Outra lei que ficará é a de remissão de fóros que, comquanto represente até certo ponto, o socialismo do Estado, tem beneficas influencias na libertação da propriedade util.

A regulamentação da contribuição do registro vem tambem concatenar-se na anterior, augmentando a reversão para o thesouro de uma parte maior nos espolios, ainda do que pertence aos herdeiros legitimos.

Nada temos que dizer-lhe e, assim, quizeramos proceder tambem com outro decreto importante que, por forma alguma, podemos louvar, nem desculpar ao snr. ministro das Finanças, a cuja intelligencia aqui temos tantas vezes rendido elogios — imparcialissimos, tanto mais que *nem de vista* conhecemos o snr. Relvas — que sem estudo, sem ponderada observação, sem reserva para essa ponderação e estudo por parte do parlamento, publicasse «para valer como lei» um decreto que reputamos prejudicialissimo para o thesouro e para todo o publico.

Referimo-nos á conversão da moeda, que tem a infelicidade de não servir para nada de bom e servirá para muito de mau.

Se ao menos, á custa do sacrificio monetario que ella custará a todo o paiz, e para sempre, entrassemos francamente na união latina, ainda seria uma attenuante; mas nem isso, porque, se hoje o estrangeiro tem que fazer calculos á Inaudi para fazer a conversão da nossa á sua moeda actual, ficál-os-hia fazendo eguaes ou peiores para perceber a equivalencia da moeda nova. Se hoje multiplica por 5 e divide por mil (o que é difficil) ou divide por 200, o que não é facil com todas as verbas, terá de futuro que dividir por 20 ou que multiplicar por 5 e dividir por 100. Ficamos na mesma.

E nem sequer se chamou aos 200 réis, *luso*, como se projectava, o que *talvez* habituasse o publico a contar por *luso*, preparativo de uma modificação futura que os puzesse a par do *franco*.

Ha muito tempo que neste logar temos combatido pretensas modificações do systema monetario, feitas por differentes ministros da monarchia e cada uma sempre mais disparatada do que outra.

Bem desejavamos ter que louvar esta; não o podemos fazer.

Bissemos que o publico é prejudicado; exemplifiquemos:

A nossa moeda actual tem um toque superior á do da união latina; por isso a equivalencia do nosso dinheiro, ao par, é tambem superior á moeda estrangeira.

Apesar do cambio que os malditos boatos alarmistas teem agravado nos ultimos tempos, os nossos 1,000 reis actuaes valem mais que 5 francos ou libras. Ainda ha pouco elles valiam 5,26 e a isso voltaremos quando o socego de espirito se restabeleça, e ao par chegaremos quando pudermos voltar á conversibilidade da nota — o que esperamos do snr. Ministro das Finanças.

O commerciante, pois, que, no regimen do par, quizer pagar 1.000 francos no estrangeiro tem que compral-os por 180,000 réis ou actualmente, com o agio a 8%, por 194,5400 réis.

Mas vem a nova moeda e elle tem que trocar os actuaes 1,000 réis por um escudo e este não vale mais que 5 francos; logo, para pagar os 1000 francos tem que dar 200 escudos pelos quaes deu 200,000 réis; quer dizer que perdeu 11,11% ou mais 3,11% do que o cambio já hoje elevado que temos.

Resultado: o encarecimento da fazenda e, ainda mais, das já graves condições da vida em Portugal.

Mas a par do negociante que tem a valvula do consumidor que abre á sua vontade, queimando-lhe os bolsos com os jactos de vapor da caldeira do cambio ou dos impostos, ha as companhias que teem que pagar os seus *coupons* no estrangeiro, como as dos caminhos de ferro, Portugueza, Ambaca e outras; ha o proprio Estado, o que representa muitos milhares de centenas de contos; e, se a differença a mais é de 11,11%, quantos mil contos por anno representarão a mais as operações cambiaes, só para esse fim.

O thesouro lucra com a operação, diz-se, certamente; mas o que vale esse lucro a par dos sacrificios que a si e a todo o paiz acarreta?

E se, ao menos, estabelecida a paridade do toque da moeda, se acabasse o cambio; mas quem tem a ingenuidade de esperar isso quando elle, pelo menos, se sustentará no mesmo pé, com a sobrecarga do agravamento do custo e da diminuição do valor do dinheiro?

Porque, quem hoje tem 500 réis, tem 5 tostões; quem amanhã os trocar pela moeda nova fica com 50 centavos que valem 4 tostões e meio.

Outra lei a registrar é a da beneficencia que vem directamente affectar os caminhos de ferro, com mais um imposto sobre os bilhetes de passageiros e o despacho de bagagens.

Bem combatemos aqui, ha muitos annos, quando se abriu o precedente de se lançar o primeiro imposto sobre este artigo, *contra o que constava dos contractos de concessão*. A semente pegou e agora la cae mais um *fructo* sobre a cabeça dos passageiros.

Outra providencia foi a incorporação dos addicionaes nas verbas principaes das contribuições, o que, se nos guiamos pelos costumes *antigos* dará a esperança doce de em qualquer occasião novos addicionaes virão recair sobre o que fica sendo agora verba principal.

Mas a ideia do snr. Relvas é aliviar o contribuinte e por isso não temos tanto receio, enquanto S. Ex.^a estiver onde está.

Companhia da Beira Alta

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

(Continuado do n.º 562)

Despezas

As despezas augmentaram no conjuncto, em virtude dos motivos já anteriormente expostos, em réis 34:359\$947; tendo a renovação da Via contribuido com um quinhão de réis 12:875\$237.

Eis a decomposição :

	1910	1909	Differença de 1910 em relação a 1909
Adm.ª de Lisboa e Paris.....	25:483\$005	27:036\$383	— 1:553\$378
Exploração & Movimento.....	61:363\$348	60:171\$010	+ 1:192\$338
Material & Tracção....	83:556\$737	81:133\$066	+ 2:423\$671
Via & Obras.....	98:348\$336	78:926\$277	+ 19:422\$059
	268:751\$426	247:266\$736	+ 21:484\$690
Renovação da Via....	25:874\$190	12:998\$933	+ 12:875\$257
Totaes....	294:625\$616	260:265\$669	+ 34:359\$947

Administração de Lisboa e Paris. — A diminuição resulta, na sua maior parte, da melhoria no cambio; o que fez baixar as despezas de Paris em réis 987\$007.

Exploração, Movimento, Material & Tracção. — Os excedentes estão amplamente justificados com o notavel augmento do trafego.

Via & Obras. — As despezas foram mais avultadas, em virtude dos trabalhos emprehendedos no reforço da via de 30 kilos, na parte onde a renovação pelo typo de 40 kilos, está prevista para mais tarde.

Renovação da Via. — Os trabalhos effectuados em 1910 abrangeam 7,4^{km}735. O custo por kilometro foi mais elevado do que anteriormente, por diversas causas, entre as quaes sobressahem as condições locais — (obras de arte importantes, subsolo muito humido, substituição duma grande quantidade de ballastro) — e o facto de terem sido lançadas, pela primeira vez, nas contas de Exploração, as despezas totaes realisadas com esta obra de conservação.

Excedente das Receitas sobre as Despezas

O excedente das receitas sobre as despezas apresenta, pois, um augmento de Réis : 4:156\$666, como consta do quadro que se segue :

	1910	1909	Differença de 1910 sobre 1909
Receitas.....	510:206\$924	471:690\$311	+ 38:516\$613
Despezas.....	294:625\$616	260:265\$669	+ 34:359\$947
Excedente.....	215:581\$308	211:424\$642	+ 4:156\$666

Acquisição e Construcção de Material

Novas Installações — Trabalhos Extraordinarios

Proseguindo-se na execução do programma previamente elaborado, para a melhoria progressiva de todo o material fixo e circulante, e de todas as installações em geral, foram abertos ainda, durante o anno de 1910, diversos creditos especiaes, cujas despezas, na importancia de Réis : 5:170\$986, levaram-se á conta de 1.º Estabelecimento, conforme a nota abaixo :

Installação do freio de vacuo e tubos em 44 vehiculos.....	Réis 2:151\$422
Ampliações de edificios e caes nas estações de Figueira, Pampilhosa, Cannas e Villar Formoso.....	" 1:569\$398
Alimentações.....	" 244\$714
Cavalletes para montagem de locomotivas....	" 951\$515
Diversos.....	" 253\$937

Prevendo, para breve, a reorganisação dum novo serviço internacional mais aperfeçoado, de que já fizemos aqui menção; e em face das altas vantagens que esperamos adquirir com os melhoramentos rapidos da via; foi dado, em 1910, um novo impulso aos trabalhos de reforço e renovação, attribuindo-se-lhes creditos mais avultados. Outro tanto se fez com o material circulante, encomendando-se no estrangeiro carruagens modernas e transformando-se, nas nossas officinas, varios vehiculos.

Foram tambem executadas diversas bemfeitorias, julgadas indispensaveis, nas estações de Villar Formoso e Luzo; tendo-se estudado o prolongamento da linha desde a estação até o porto da Figueira da Foz; assumpto de que a seguir nos occupamos.

Os trabalhos extraordinarios, que não constituiram uma nova valorisação, propriamente dita, do activo da Companhia, na impor-

tancia total de Réis : 54:128\$420, foram lançados nas contas de Exploração.

Porto da Figueira

Como não podemos obter ainda dos Governos, até a presente data (a não ser esperanças) nada de util para a desobstrucção do porto e barra da Figueira, apesar das incessantes reclamações que tem sido tambem dirigidas por varias Camaras Municipaes e Associações interessadas pensamos que a maneira mais pratica de conseguir o estímulo de todos, seria antecipar a Companhia, na execução da parte que lhe incumbe, nos projectados melhoramentos. Nesta conformidade, o vosso Conselho de Administração resolveu, ha tempo, solicitar, por intermedio da Direcção Fiscal do Governo, a concessão do prolongamento da sua linha, afim de emprehender immediatamente os mencionados trabalhos.

Foi, esse, apenas, o intuito a que obedeceu, quando fez o pedido de concessão; porque o pequeno troço de linha a construir não tem, na actualidade, senão uma pequena e relativa utilidade, em vista do estado de completo abandono em que se encontra aquelle porto.

Todavia, é de presumir que, depois do sacrificio feito pela Companhia, mais no interesse geral do que no seu proprio, renasça uma maior iniciativa no publico, a favor deste imprescindivel e grandioso emprehendimento, cuja influencia altamente benefica se fará repercutir em toda a região central do Paiz; levando assim os Poderes Publicos a tomar, em maior consideração, a prosperidade e a expansão desses Povos.

Já obtivemos a approvação official do Governo; falta-nos, porém, a indispensavel auctorisação do Municipio de Figueira, para poder ser encetada a construcção, cujo dispendio está avaliado em Réis 9:000\$000.

Pensamos, portanto, que sereis unanimes em approvar a iniciativa que tomámos a este respeito.

Estradas ligando as estações da nossa linha com as localidades por ellas servidas

Apezar das repetidas e persistentes reclamações, dirigidas aos Poderes Publicos, o anno findo evidenciou ainda um muito lento avanço na construcção das estradas que estão, desde longo tempo, projectadas para a ligação das principaes localidades servidas pelo nosso caminho de ferro.

Continuaremos, pois, a insistir por estes melhoramentos, que consideramos absolutamente indispensaveis para a expansão do nosso trafego e para o desenvolvimento commercial e agricola da região.

Imposto de Bolsa sobre as Novas Obrigações

Nesta questão, ultimamente mandada baixar pelo Supremo Tribunal de Justiça á Relação de Lisboa, para ali ser julgada por novos juizes, acaba a mesma Relação de proferir accordam contra a Companhia, não se conformando assim com a doutrina do Supremo Tribunal de Justiça.

Desta decisão, porém, recorreu a Companhia.

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção de duas habitações para pessoal na estação de Montemor

No dia 17 do corrente mez, pelas 12 horas da manhã, na secretaria da 1.ª secção de Via e Obras no Barreiro, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada de construcção de duas habitações para pessoal na estação de Montemor.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 15\$000 réis.

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

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

Construcção da linha do Valle do Sado

No dia 27 do corrente mez de junho, pelas doze horas do dia perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação das empreitadas de terraplenagens e obras de arte abaixo mencionadas, para a construcção do cami-

nho de ferro de Valle do Sado, comprehendidas entre Azinheira dos Bairros e Garvão:

	Base de licitação	Deposito provisorio
Empreitada A.....	10:000\$000 réis	250\$000 réis
" B.....	10:000\$000 "	250\$000 "
" C.....	15:910\$000 "	397\$750 "
" D.....	18:380\$000 "	439\$500 "
" E.....	9:680\$000 "	242\$000 "
" F.....	15:660\$000 "	391\$500 "
" G.....	9:550\$000 "	238\$750 "
" H.....	9:950\$000 "	248\$750 "

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para prefazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O programma do concurso e o caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção e estudos, Largo de S. Roque n.º 22, 2.º, Lisboa, e na secretaria da 2.ª secção de construção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Construção da linha do Valle do Sado

No dia 14 do proximo mez de julho, pelas doze horas do dia, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arremataçãõ da empreitada de fornecimento e montagem de trez tramos metallicos independentes de taboleiro inferior e um levadiço para a ponte sobre o rio Sado, em Alcacer, da linha do Valle do Sado.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio de 750\$000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para prefazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção e estudos dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque n.º 22, 2.º, Lisboa, e na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de coke para fundição

No dia 5 do corrente mez pelas 2 horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 toneladas de coke para fundição.

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

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

Administração

Leilão de dois predios situados na Rua de S. Sebastião das Taipas, n.º 58, composto de rés-do-chão, e com o rendimento annual de 90\$000 réis, e Rua de Santo Antonio da Gloria n.º 63 a 75, composto de rés-do-chão e 1.º andar, foreiro em 3\$200 réis, laudemio de dezena, e com o rendimento de 278\$400 réis.—Agente M. E. Dias de Oliveira.

Em virtude de resolução da Commissão executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, proceder-se-ha na quarta-feira, 7 de Junho, á uma hora da tarde, na Estação de Lisboa-Rocio, perante a mesma Commissão Executiva, ao leilão, em dois lotes, dos predios acima indicados, que vão á praça sobre os preços offercidos de 700\$000 réis o primeiro e 2:200\$000 réis o segundo, reservando a Companhia o direito de não arrematar, se os lances lhe não convierem.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em 19 de maio de 1911.—O Presidente da Commissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.

Leilão de remessas retardadas e volumes

Nos dias 7 do corrente mez e seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do Agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art.º 108 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 7 de abril de 1911, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 6 do corrente mez, inclusive, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 26.941, Alcantara-Terra a Vendas Novas, uma porção de tijolos, 15:000 kilos, a Sousa Salgado & C.º; 21.696, Braga a Coim-

bra, 1 casco vasio com 135 kilos, a Borges Oliveira; 121. Carregal do Sal a Sarnadas, 1 fardo de tecidos, com 22 kilos, a J. Antão; 33.263. Alcantara-Terra a Pombal, 6 saccos de adubos, com 300 kilos, a A. Lopes; 11.107. Lisboa M. a Louzã, 37 latas vasiaas, com 310 kilos, a Antonio Coutinho; 1.615. Central Collares a Elvas, 1 barril de vinho, com 138 kilos, a M. Cordeiro dos Santos; 1.239. Portalegre a S. Mamede, 20 volumes de cabazes vasiaos, com 680 kilos, a José Teiga; 5.840. S. Romão a Lisboa P., 151 caixas desmanchadas, com 2.410 kilos, a Silva Marques; 36.176. Alcantara-Terra a Leiria, 17 saccos de adubos, com 885 kilos, a J. Silva; 4 mós de moinho, com 1000 kilos.

A remessa n.º 26.941 será vendida em leilão em Vendas Novas, no dia 7 de junho de 1911.

Fornecimento de parafusos de ferro com porcas

No dia 12 do corrente mez, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de parafusos com porcas.

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

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

Adsella

Apparehos para purificar azeite,
Apparehos para trasfegar azeite,
Guarnições para vasilhas de azeite,
Surdinas,
Parachispas,
machina para lavar e limpar
o algodão sujo e separar o azeite
Caixas para algodão,
Ventiladores,
Monta-correias,
Laminadores de tubos,
Apparehos de salvacão para
minas,
Apparehos para a ex-
tincção de incendios,
Retretes para minas,
Apparehos para
produzir agua de
Seltz e limo-
nada.

Catalo-
go n.º 24-B
envia-se por
pedido a
Jul. Zintgraff
CONSTRUÇÕES MECHANICAS,
Colonía, Allemanha.

Turbinas

A Aktiengesellschaft Brown, Boveri & C.ª, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos seguintes privilegios de invenção:

Patente n.º 5:469, para: «aperfeiçoamentos referentes a turbinas coaxiaes a vapor»;

Patente n.º 5:471, para: «aperfeiçoamentos referentes a turbinas de vapor; e

Patente n.º 5:863, para: «aperfeiçoamentos na ligação ou protecção das pás ou palhetas das turbinas ou compressores».

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

