

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 506

Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
T. de Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 16 de Janeiro de 1909

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Rosto e índice do XXI anno.
Mappa de Portugal a duas cores.

SUMMARIO

	Páginas
As linhas do Alto Minho, por J. Fernando de Souza	17
O orçamento da Companhia Real	18
Relatório sobre caminhos de ferro (ilustrado) (com insão do n.º 505) por J. Fernando de Souza	19
A propósito do Cinquentenario — L.	21
Notas de viagem — Águas de Entre-os-Rios. — O estabelecimento e o hotel de mula.	22
Caminhos de Ferro na Suíça.	23
Caminho de ferro de Lourenço Marques.	24
Melhoramentos na estação de Lisboa Rocio	25
Comboios Automóveis.	25
Exposição de automóveis em Paris	25
A Índia ao pé da porta	26
As linhas trans-higienicas	26
O terremoto da Calabria e as linhas ferreas.	26
As carruagens leito da Companhia de Orleans.	26
Os tremvias no Japão.	26
O record dos transatlânticos.	27
Comércio português.	27
Parte financeira.	27
Brindes e calendários.	30
Linhas portuguesas	30
Linhas estrangeiras.	30
Companhia Através d'Africa	30
Avisos de serviço.	31
Arrematações.	31

As linhas do Alto Minho

Malfadado paiz o nosso! Depois de uma gravíssima crise política assinalada por crimes nefandos e pela vergonhosa glorificação pública do regicídio, que atraiu sobre nós o desprezo do mundo civilizado, parecia que nova era se devia abrir em que os homens públicos aproveitassem a dura lição dos acontecimentos.

Impôr treguas às paixões políticas e às lutas de corrilhos para olhar a sério pelas finanças e pela combalida economia do paiz, deveria ser o objectivo de quantos ascendem à governação ou a ella aspiram. Infelizmente nada aprenderam e nada esqueceram os nossos políticos; ahí os vemos empenhados em lutas inglorias e vergonhosas, insultando-se, arremetendo com a Coroa, dispensando em estreis competições pessoas o tempo e as forças que deveriam ser consagrados à secunda emulação dos princípios e ao labor patriótico da administração pública.

E entretanto arrastam-se sem solução questões vitais, perdendo-se o ensejo de chamar capitais ao paiz.

Frisante exemplo encontramos na história da concessão das linhas do Alto Minho.

A rasgada iniciativa do sr. Conde de Paçô-Vieira se deve essa concessão. Fez como ministro quanto lhe cabia e quanto podia. Depois de dois concursos desertos sobre a base da participação de receitas prevista na lei de 14 de julho de 1899, recorreu à garantia de juro; fez a adjudicação ao único concorrente que apareceu; removeu to-

das as dificuldades suscitadas à constituição do depósito definitivo; publicou um decreto com força de lei para evitar que o assunto se protrahisse sem solução.

Os seus sucessores, conscientes das dificuldades que encontram as empresas em chamar capitais à construção de caminhos de ferro, autorisaram sucessivas transferências de construção e concederam prorrogações de prazo, até que se tornou concessionária a acreditada firma Canha & Formigal, que elevou de 24:000\$000 a 50:000\$000 réis o depósito de garantia e tornou de facto portuguesa uma empresa que só o era de direito e segundo a letra do contrato.

Na fixação da directriz da linha do Vale do Lima atendava-se ao objectivo de construir uma ponte sobre o Lima, que servisse também para a viação ordinária, e por isso o contrato prescreveu que a linha seguisse a margem direita a partir de Vianna, mas que em Lanhezes passasse para a esquerda.

Tão importante é essa obra de arte como rasoável seria manter sempre a linha na margem direita, desde Vianna até Ponte da Barca. O primitivo concessionário diligenciou desde logo ser exonerado do encargo da ponte, mas propôz em troca construir a linha toda pela margem esquerda, aproveitando a ponte da linha do Minho e construindo também o troço da margem direita de Vianna até Lanhezes. O receio de ver malograda a concessão depois de três concursos, no último dos quais houvera apenas um concorrente, levou o governo a aceitar uma transacção, segundo a qual se mantinha a directriz primitiva com a faculdade para o concessionário de adiar a construção da ponte e tendo nesse caso de efectuar a duplicação de linhas proposta, sem aumento porém da garantia de juro.

A construção de um segundo troço de linha paralelo a outro, sem valorizar a concessão, representava encargo pouco diferente do custo da ponte; pouco valia pois essa combinação.

Nada poderam fazer os sucessivos concessionários para angariar os capitais precisos.

O governo garante 5 % sobre 20:000\$000 por quilometro com o limite de 600\$000 réis para o seu desembolso, para obrigar a empresa a pedir ao tráfego a remuneração do capital, que é certa.

Os cálculos do rendimento provável, por mais fundamentados que sejam, não impressionam o capitalista, que em geral toma por base de operações exclusivamente a garantia tangível.

Vê-se, pois, quão escassa margem de capitalização oferece a quantia de 600\$000 réis por quilometro. Essa dificuldade é ainda agravada pelo encargo da construção de uma obra de arte dispensável e de elevado custo.

Depois de porfiadas diligências conseguiram os actuais concessionários uma solução subordinada à supressão da ponte de Lanhezes; nesse sentido requereram ao governo alteração das clausulas respectivas do contrato, mediante condições compensadoras.

Foi favorável a essa pretensão o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado. Com o seu pare-

cer conformou-se o governo que levou à camara uma proposta de lei auctorizando as necessarias modificações do contracto.

Tratava-se, não de conceder um beneficio simples a uma empresa, mas de aliviar de um encargo dispensavel para tornar viavel a concessão. Por essa forma se tem procedido invariavelmente em relação ás empresas concessionarias de linhas ferreas, ajudando-as benevolamente o Estado a superar as difficultades que encontram. São numerosos os exemplos e bem se justifica tal proceder em relação a obras que teem capital importancia para a economia do paiz, que ficam pertencendo ao dominio publico, revertendo para o Estado no fim da concessão, e que demandam para a sua realização capitais avultados, que entre nós não abundam.

Parecia que uma providencia tão simples e justificada, como a que foi proposta ás camaras, nenhum obice encontraria. Bastou uma campanha de suspeições e a absurda timidez de varios, receosos de que os accusassem de serem peitados, para determinar uma solução emanada da commissão de obras publicas, que era um acervo de incongruencias.

Reconhecia-se a necessidade de facilitar o empreendimento dispensando a construção da ponte, mas reduziam-se ao capital garantido 300:000\$000 réis!! Introduzia-se uma clausula draconiana ácerca do prazo para conclusão dos estudos, sancionada com a perda da concessão, ao invez da prática invariavelmente seguida de se concederem as prorrogações precisas a empresas que nenhum interesse teem em ver passar os annos da concessão sem a utilizarem.

E tudo isso se proponha para modificar um contrato sem ouvir a outra parte contratada, e affirmando-se que só por má fé podia ella deixar de aceitar os alvitres submetidos ao voto da camara.

O protesto energico dos concessionarios, que os leitores da *Gazeta* conhecem, lançou por terra esse castello de cartas anteriormente architectado, e o projecto voltou á commissão.

O publico ficou sufficientemente edificado ácerca do verdadeiro movel de tal campanha.

Seguiu-se naturalmente nova negociação com os concessionarios ácerca das bases de um acordo. Eram todos: concessionarios, estações consultivas, governo e commissão de obras publicas da camara, accordes em reconhecer a conveniencia do traçado pela margem direita com a dispensada construção da ponte; as condições d'essa alteração propostas pelo governo tinham sido modificadas pela commissão em termos que eram declarados inaceitáveis. Restava, pois, diligenciar novo acordo e entretanto estava suspenso o contrato no que respeitava á linha do Valle do Lima, visto ter o governo submetido o assunto da directriz a resolução do poder legislativo.

Não se fez o que se devia fazer. O projecto foi para o limbo da commissão. Tratou-se apenas de surpreender a boa fé do ministro, arrancando-lhe o compromisso de não conceder mais prorrogações de prazo para elaboração do projecto.

Vieram os concessionarios ponderar que julgavam a execução do contrato, e portanto os estudos, suspensos em relação á linha do Valle do Lima, visto que a directriz pela margem direita, que todos eram accordes em preferir, estava dependente do voto das camaras, sendo prematuro o seu estudo e não sendo por outro lado rasoavel elaborar um projecto pela margem esquerda, que estava destinado a ser posto de parte.

Pediam por isso se lhes considerasse suspenso relativamente ao troço de Lanhezes a Ponte de Barca, até que as camaras resolvessem.

Foi indeferido o pedido, como se tratasse da concessão graciosa de nova prorrogação e não do reconhecimento equitativo de uma situação creada pela apresentação da pro-

posta da lei, ou como se fosse admissivel n'um paiz regularmente administrado o adiamento indefinido, pelas camaras, de um assunto que se prende com a execução de um contrato.

Havia manifesta divergência, na interpretação d'este, entre o governo e os concessionarios, ácerca do prazo de apresentação dos estudos do troço de Lanhezes a Ponte de Barca.

Recorreram pois aquelles ao juizo arbitral, que lhes é explicitamente facultado pelo seu contrato. Foi-lhes negado!

Forçoso lhes foi pois mandar elaborar precipitadamente um projecto segundo a directriz por todos condemnada e que não dispensa ulterior estudo pela margem direita.

A combinação financeira que permitiria a construção das linhas, alem de presupôr a supressão do oneroso encargo apresentado pela ponte de Lanhezes, baseava-se na fusão das Companhias da Povoa e de Guimarães com a empresa do Alto Minho, alargando-se para 1 metro a linha da Povoa e construindo-se a ligação precisa para assegurar a continuidade de todas as linhas e utilização de material circulante e officinas communs.

Depende essa base da resolução do poder executivo que importa seja tomada para que se possa caminhar.

Quando o paiz precisa orientar a sua economia é indispensavel que longe de se crearem estorvos á iniciativa particular, quando honesta e acorde com o interesse geral, se lhe proporcionem todas as facilidades e que se tomem resoluções com a presteza exigida pela oportunidade de combinações financeiras, sujeitas a multiplas contingencias, mormente na presente situação dos mercados e separadamente no nosso.

Bom serviço prestará o governo ao paiz auctorizando a fusão das empresas. Importa igualmente preparar e provocar uma resolução das camaras, ácerca da directriz da linha do Lima, fazendo para isso as precisas negociações com os concessionarios, arredando com energia do seu caminho suspeições cavilosas que só desdem merecem a quem se norteie exclusivamente pelo interesse publico e tenha para as desprezar a precisa coragem civica.

J. Fernando de Souza.

O ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL

Como de costume, fazemos a analise do relatorio que no mez passado foi, pelo director geral da Companhia o sr. engenheiro Leproux apresentado ao conselho de administração e por este aprovado na sua ultima sessão annual.

Fazendo referencia aos factos que tanto emocionaram o paiz nos primeiros mezes do anno passado e á pessima situação que elles nos crearam, augmentada pelas más colheitas de 1907 que continuaram em 1908, o distinco engenheiro prevê, comtudo, que, visto o melhoramento que as receitas apresentaram nos ultimos mezes, o saldo do anno sera, bem que levemente, favoravel.

Assim sucedeu, conforme se vê do nosso quadro da pagina 29, com toda a rede, excepto unicamente na linha de Louzã onde a diferença é, afinal, sem importancia.

Se, pois, os resultados da exploração de tão importante rede não são para assustar, são, comtudo um conselho de prudencia para as previsões do futuro, e neste terreno se mantem o relator, fazendo um orçamento para o anno corrente, onde as despesas extraordinarias por trabalhos complementares e aumento de inventario, que para 1908 foram previstas em 561 contos, dos quaes se se despendem proximamente 500, não passarão 515 contos.

Pela mesma ordem de ideias, o sr. Leproux mantem o orçamento ordinario na mesma somma total, fazendo leves modificações na parte respeitante a cada serviço, melhorando levemente a situação de alguns agentes, pelas verbas resultantes da supressão de logares vagos.

As unicas diferenças de valor são nos serviços de material e tracção e de via e obras; naquelle, representados por uma importante diminuição que se conseguiu em 1908, de cerca de 40 contos, resultante de economias no combustivel feitas em virtude de um estudo profundo das qualidades e das misturas do carvão, economia que tão importante foi que produziu aquelle resultado e cobriu em parte as diferenças de custo, pelo agravamento dos cambios, nos ultimos meses.

Esta verba é applicada a necessidades impreteriveis de outro serviço, tendentes a melhorar a circulação e a garantir lhe a sua segurança: a renovação da via com carris novos.

São assim aplicados 15 contos á substituição de balastro em diferentes pontos da linha, onde a velocidade e o peso dos comboios rápidos exigem uma superestrutura perfeita e segura; e 40 contos, juntos a igual somma pelo orçamento complementar, para substituição de carris pelos de 40 kilogramms sobre 15 a 20 kilometros da linha de Cascaes, esperando-se chegar a Carcavellos e uns 10 kilometros na linha de Leste, desde o Entroncamento.

No orçamento suplementar fixam se, como acima dizemos, as despesas em 515 contos, embora esta verba deva melhor ser considerada em 409 contos, porque 61 contos pertencem ao orçamento de 1908, e 45 são representados pelo depósito de direitos que o Governo exigiu à Companhia pela entrada de 4 das 6 máquinas locomotivas novas, que tão grandes serviços estão prestando na exploração, fundando-se em que só duas correspondiam ao aumento de dupla via construída.

D'essa verba total, são aplicados 100 contos á continuação da construção da dupla via na linha do Norte e aumento de instalações das estações de Coimbra B e Alfarelhos, entre as quaes já a dupla via foi aberta á exploração.

Entra nesta verba, também, o necessário para a continuação dos trabalhos de implantação da dupla via entre Albergaria e Pombal, secção que se torna urgente prover deste melhoramento, por ser ali o cruzamento dos rápidos, a meia distância Lisboa-Porto.

O relatorio consigna, sobre o thema — renovação da via — o parecer de que convém ir procedendo sem descanso a este trabalho, para não aglomerar de futuro as exigências de renovação, que mais custoso será executar em bloco. Vae neste sistema também a segurança da circulação em que a companhia é a primeira interessada.

Para o mesmo fim se prevê um gasto de 61 contos, dos quaes 33 para substituição de caldeiras em locomotivas, e o restante em transformação de material de passageiros.

Nota, com razão o relatorio, que material mais moderno, munido de todo o conforto que se encontra habitualmente nas rôdes bem organizadas «é um meio de aumentar o tráfego de passageiros».

Sobre máquinas, prevê que em não menos de 100, terão que ser reformadas as caldeiras nos dez mais próximos anos, excepção feita das da série 40 que terão que ser, por completo, postas de parte.

Finalmente figura no orçamento uma previsão de 15 contos para trabalhos na estação de Lisboa, Santa Apolónia.

As previsões do sr. Leproux, a que nos referimos no começo d'este artigo com respeito ao aumento de produtos, completamente se realizaram, segundo se vê do ultimo boletim de receitas, cujos totaes reproduzimos na tabella do costume.

As receitas por linhas foram, em contos de réis:

	1908	1907	a mais
Antiga rede	5.042	5.018	24
Torres Figueira Alfarelhos.....	447	442	5
Beira Baixa	295	293	2
Vendas Novas.....	100	96	4
Louzã.....	26	26	—
Totaes	5.910	5.875	35

RELATORIO

Sobre caminhos de ferro, fazendo parte do livro «Notas sobre Portugal» feito pelo Ministerio das Obras Públicas para a Exposição Nacional no Rio de Janeiro, em 1908
(Inclusão do n.º 505)

Exploração

O serviço de passageiros é feito por comboios rápidos, correios e mistos. Nos arredores de Lisboa e Porto e algumas regiões de população mais densa ha ainda o serviço de comboios tramways.

Nos comboios correios, a velocidade comercial oscilla entre 30 e 35 kilometros, e as velocidades medias entre 40 e 50 kilometros. Entre Lisboa e Porto ha dois comboios rápidos diários em cada sentido, com velocidade comercial superior a 60 kilometros. A um desses grupos corresponde o Sud-Express diário, que por Pampilhosa, Vilar Formoso e Salamanca, estabelece a comunicação directa entre Lisboa e Paris em 36 horas. Nas linhas do Douro e Salamanca ha um comboio rápido bi-setanal, que dá em Medina correspondencia ao Sud-Express.

A exploração comercial é regulada por tarifas gerais e especiais, sendo os contratos particulares proibidos tanto nas linhas do Estado como nas concessões com garantia de juro e outras feitas desde 1882. As empresas tem plena liberdade de iniciativa na organização das tarifas, mas não as podem pôr em vigor, nem annullar, sem homologação do Governo.

Os preços comprehendem o imposto de transito, que o Estado cobra, na importancia de 5 por cento do custo do transporte, com exclusão das despesas accessórias. E' cobrado á parte o de sello, representando os dois cerca de 7 a 7,5 por cento do custo do transporte.

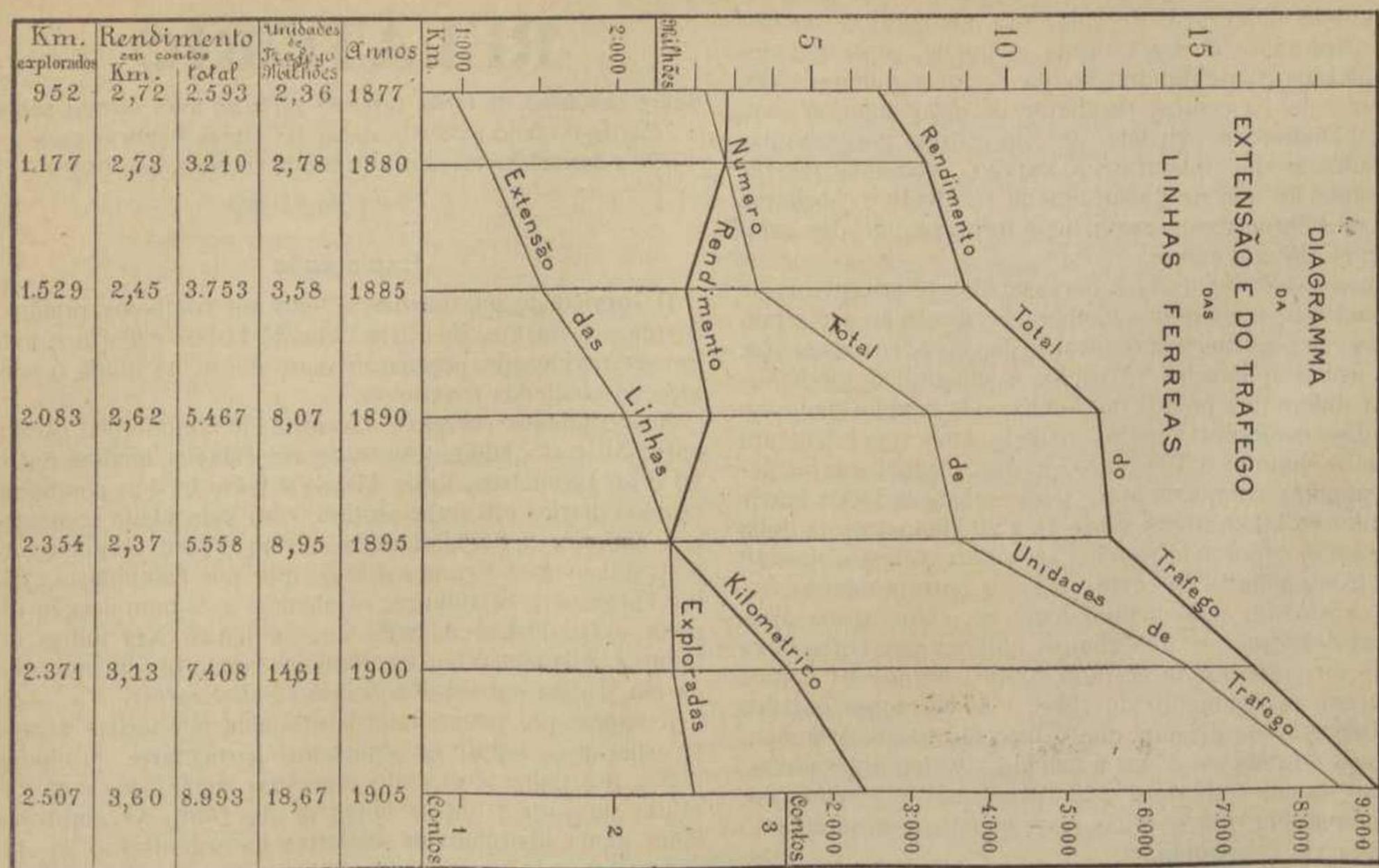
Trafego

O tráfego das linhas portuguesas tem-se desenvolvido rapidamente, como se conclue dos mappas seguintes, organizados por quinquennios até 1905, ultimo anno da estatística oficial publicada:

NUMERO DE UNIDADES DO TRAFEGO

Anos	Natureza das linhas	Kilometros explorados	Passageiros	Toneladas de mercadorias		Total	Total das unidades do tráfego
				G. V.	P. V.		
1880.	V. l.—E..	587	971.053	10.129	211.513	221.635	1.192.688
	V. l.—C..	516	952.009	17.565	400.877	418.442	1.371.051
	V. e.—C..	44	295.908	604	8.633	9.327	215.235
	Total..	1.177	2.129.570	28.381	621.023	649.404	2.778.974
1885.	V. l.—E..	606	969.018	12.568	294.696	307.204	1.276.222
	V. l.—C..	832	1.240.118	21.083	594.504	616.187	1.856.305
	V. e.—C..	91	408.269	3.933	34.888	38.821	447.090
	Total..	1.529	2.617.405	38.124	924.088	962.212	3.579.617
1890.	V. l.—E..	828	1.241.204	17.436	396.247	413.683	1.654.887
	V. l.—C..	1.104	3.973.977	44.794	1.767.329	1.812.123	5.786.100
	V. e.—C..	151	567.381	6.122	58.397	64.519	631.900
	Total..	2.083	5.782.562	68.352	2.221.973	2.290.325	8.072.887
1895.	V. l.—E..	828	1.257.646	16.589	459.946	476.535	1.734.181
	V. l.—C..	1.324	5.298.366	68.190	1.094.766	1.162.956	6.461.322
	V. e.—C..	202	633.171	4.978	78.976	83.954	747.125
	Total..	2.354	7.219.183	89.757	1.633.688	1.723.445	8.942.628
1900.	V. l.—E..	843	1.760.195	36.540	694.859	694.859	2.435.054
	V. l.—C..	1.325	9.149.166	79.518	1.870.570	1.870.570	11.019.736
	V. e.—C..	203	999.711	8.206	140.152	140.152	1.139.863
	Total..	2.371	11.009.072	124.264	2.705.581	2.705.581	14.614.653
1905.	V. l.—E..	899	2.640.871	48.786	934.764	934.764	3.575.635
	V. l.—C..	1.395	10.805.172	119.903	2.849.795	2.849.795	13.645.967
	V. e.—C..	213	1.283.580	9.078	167.175	167.175	1.489.755
	Total..	2.507	14.729.623	177.857	3.942.734	3.942.734	18.672.357

V. l. — Via larga. V. e. — Via estreita. E. — Estado. C — Companhia.



Vê-se que em 25 annos, enquanto a extensão de linhas cresceu 113 por cento, o numero de passageiros cresceu 592 por cento e o de toneladas de mercadorias 507 por cento.

Em 1905 havia 2,94 passageiros por habitante.

A estatística das receitas resultantes do tráfego é igualmente elucidativa e acha-se resumida por quinquennios no mapa seguinte:

RENDIMENTO

Anos	Natureza das linhas	Kilometros explorados	Rendimento total em contos de réis					Por kilometro (mil réis)	Coeficiente		
			Mercadorias			Total	Rendimento bruto				
			Passageiros	G. V.	P. V.						
1880.	V. I.—E.	587	502,2	70,5	500,5	1073,1	1:828	938	0,51		
	V. I.—C.	546	866,4	173,1	1052,5	2092,0	3:831	1:207	0,31		
	V. e.—C.	44	34,6	1,3	9,1	45,0	1:002	932	0,91		
	Total.	1:177	1403,2	244,9	1562,1	3210,1	2:727	1:062	0,39		
1885.	V. I.—E.	606	527,3	83,3	537,4	1148,0	1:894	1:083	0,57		
	V. I.—C.	832	1009,8	183,4	1301,1	2494,3	2:998	1:064	0,35		
	V. e.—C.	91	78,7	9,9	22,3	110,9	1:218	869	0,71		
	Total.	1:529	1615,8	276,6	1860,8	3753,2	2:455	1:060	0,43		
1890.	V. I.—E.	828	722,6	133,8	719,5	1576,0	1:903	1:099	0,58		
	V. I.—C.	1:104	1687,9	283,6	1738,5	3710,1	3:361	1:493	0,44		
	V. e.—C.	151	115,0	15,2	50,4	180,5	1:196	753	0,63		
	Total.	2:083	2525,5	432,6	2508,4	5466,6	2:624	1:283	0,49		
1895.	V. I.—E.	228	722,8	143,4	806,9	1673,1	2:021	1:073	0,54		
	V. I.—C.	1:324	1733,3	290,5	1673,9	3697,7	2:793	1:310	0,47		
	V. e.—C.	202	129,0	16,2	72,7	217,8	1:078	652	0,60		
	Total.	2:354	2585,1	450,1	2553,5	5588,6	2:374	1:170	0,49		
1900.	V. I.—E.	843	879,3	209,4	991,8	2080,5	2:468	1:335	0,54		
	V. I.—C.	1:325	2300,8	375,4	2354,0	5030,2	3:796	1:807	0,47		
	V. e.—C.	203	165,6	23,4	108,4	297,6	1:466	845	0,57		
	Total.	2:371	3345,7	608,2	3454,2	7408,3	3:124	1:556	0,49		
1905.	V. I.—E.	899	1024,7	297,4	1272,0	2594,3	2:886	1:649	0,57		
	V. I.—C.	1:305	2691,2	497,4	2861,5	6051,2	4:338	1:875	0,43		
	V. e.—C.	243	192,5	26,9	128,0	348,0	1:633	871	0,53		
	Total.	2:507	3903,4	821,7	4262,1	8993,5	3:587	1:708	0,47		

No periodo de 25 annos, que a estatística abrange, o rendimento bruto cresceu 180 por cento.

O rendimento kilometrico, depois de se ter mantido es-

tacionario e deseido até um ponco de 1880 a 1895, em que a extensão das linhas duplieou e foram abertos á exploração varios troços de pequeno trafego, cresceu 51 por cento de 1895 a 1905, enquanto a extensão da rede crescia no mesmo periodo 6,5 por cento. A beneficia influencia da viação accelerada na economia do pais resalta dos numeros relativos ao segundo periodo, em que a um acres cimo de 153 kilometros correspondeu um aumento de 7.510.440 passageiros, 2.219.289 toneladas e 3.405 contos de rendimento. Aos 8.894 contos de rendimento do trafego em 1905, ha que juntar a importante quantia de 530.683\$451 réis de impostos de transito e sêllo, sem falar nos rendimentos indirectos que para o Estado proveem do augmento de matéria collectavel, de economias de transportes, de facilidades do serviço postal e outros.

Na falta de calculo da tarifa e percurso medios de toda a rede, referiremos aqui estes dados relativos ás linhas da Companhia Real e do Sul e Sueste em 1906, ás primeiras das quaes pertencem as linhas de maior tráfego, e que pela variedade das suas condições dão elementos para uma média applicável a toda a rede.

	Percurso medio		Tarifas—Medias	
	Kilometros		Reis	
	Companhia Real	Sul e Sueste	Companhia Real	Sul e Sueste
Passageiros.....	34,8	44,39	10,51	10,66
Recovagem.....	123,5	121,9	71,97	49,40
Merca'orias.....	147,9	134	14,49	12,10
	Numero de passageiros		Rendimento	
	Percentagem		Percentagem	
Proporções das diferentes classes de passageiros	1. ^a classe 2. ^a classe 3. ^a classe	6,50 18,42 75,08	4,42 18,16 77,42	21,43 29,54 49,03
Relação de lugares ocupados e oferecidos				56,35 21,10
	Rendimento		Despesa	
	Reis		Reis	
Comboio e kilometro.....	760	730	413	502

Pessoal

O recrutamento e promoção do pessoal estão sujeitos a regras consagradas pela prática. As principais administrações tem criado escolas para a instrução profissional de algumas classes e caixas de aposentações e socorros, para as quais os empregados contribuem com um dia de vencimento por mês, proximamente, e que são largamente subsidiadas pela administração, assegurando-lhes socorros na doença, pensões de aposentação, que variam com o tempo de serviço até o máximo de 75 por cento do vencimento, só em casos muito excepcionais excedido, pensões de sobrevivência à viúva, filhos menores e filhas solteiras, fornecimento de gêneros, vestuário e calçado a crédito, pagos por desconto nos vencimentos, empréstimos a prazo não superior a um ano.

* * *

A presente notícia refere-se unicamente aos caminhos de ferro da metrópole. Como simples esclarecimento, lembraremos que estão em exploração e construção no ultramar os seguintes caminhos de ferro, todos de via estreita:

	Kilometros
Africa occidental . . .	364
	Ambaca e Malange.....
	Benguela
	Mossamedes
Africa Oriental . . .	1400
	Lourenço Marques.....
	Swazilandia
India	230
	Beira.....
	89
	75
	339
	82

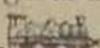
Estão em construção por conta do Estado os troços de Motete a Malange e de Mossamedes ao interior, com 107 quilómetros já construídos, o de Swazilandia, e por uma companhia concessionária o de Benguela.

O rendimento kilometrónico da linha de Lourenço Marques atingiu 14.000\$000 em 1906, com o coeficiente de exploração de 0,56.

A presente notícia mostra que Portugal não tem descuidado a obra necessária do fomento pela viação acelerada, cujos resultados são frisantemente accusados pelo considerável incremento do tráfego de ano para ano.

J. FERNANDO DE SOUZA
Engenheiro.

Nota — Como esclarecimento a este artigo, damos em anexo a este número uma carta de Portugal na escala de 1 : 4000000 indicando a rede geral dos Caminhos de ferro em 1908.



A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LI

O pessoal superior da exploração foi modificado sendo nomeados: sub-director, o engenheiro Augusto Luciano de Carvalho, antigo director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro; para chefe dos armazens, o engenheiro José Guedes de Queiroz; para engenheiro chefe do serviço de material e tracção, o antigo chefe d'esses serviços na Companhia Madrid-Cáceres, Tireaubois; para engenheiro chefe de via e obras, o antigo chefe d'esse serviço na Companhia Ciudad Real e Badajoz, Cachelièvre; e tendo pedido a sua reforma o chefe do movimento Pedro Rebello Carneiro, foi este substituído pelo sub-chefe d'esse serviço, Julio Monteiro.

Ficaram apenas como chefes do serviço os antigos chefes do Trafego e o da Fiscalização Estatística, que mais tarde foram substituídos por terem sido reformados.

Para o serviço de construção, foi nomeado engenheiro chefe o eminentíssimo engenheiro Xavier Cordeiro, um dos mais distinguidos membros da corporação de engenharia civil portuguesa, a quem o celebre engenheiro francês Picquart, quando membro do congresso dos caminhos de ferro celebrado em Lisboa, classificou de *un vrai savant*.

Effectivamente, na construção e consolidação do túnel à saída da estação do Rocio, atentas as condições geológicas que tinha de atravessar, o engenheiro Xavier Cordeiro cumpriu a sua missão da maneira mais consentânea com os preceitos técnicos, nas mais difíceis conjunturas que o seu saber profissional soube vencer.

Nas descidas de Campolide para Alcantara que o engenheiro Ravet tinha deixado em condições perigosas para a exploração, o distinto engenheiro Xavier Cordeiro soube consolidar e tornar fácil a exploração naquela troço da linha.

Não é nosso intento descrever as dificuldades que o saudoso engenheiro, com a modestia que caracterizava o seu carácter mas profundo saber profissional, aplanou e resolveu, mas aos que com elle colaboraram nestes difíceis trabalhos incumbe descrevê-los, não só como acatamento à memória do celebre extinto, mas em proveito da engenharia que Xavier Cordeiro tanto honrou.

Como engenheiro adjunto ao engenheiro chefe da construção, foi nomeado o oficial de engenharia militar e professor laureado da escola do exercito, Antonio Vasconcellos Porto.

Estudioso e conhecedor de todas as teorias científicas da sua profissão, faltou-lhe, porém o exercício prático em trabalhos.

Tendo por director o eminentíssimo engenheiro Xavier Cordeiro e por campo do exercício a dificilíssima parte da linha do Rocio a Campolide, o engenheiro Vasconcellos Porto, com a máxima dedicação, e amor pelo trabalho, seguia passo a passo as operações da perfuração do túnel, sua consolidação e seguimento normal de aterros e desaterros.

Não era raro encontrar o engenheiro Porto com o fato enlameado da greda e lodo, de lanterna aceza, saindo do túnel onde os operários eram animados no trabalho pelo exemplo e conselhos do seu chefe.

A colaboração do engenheiro Vasconcellos Porto, confessava o engenheiro chefe Xavier Cordeiro, ser devido em grande parte o bom êxito dos planos elaborados, a boa execução, pelos esforços que o seu engenheiro adjunto empregara solicita e intelligentemente.

Pela morte tão precoce do notável engenheiro Xavier Cordeiro, provou Vasconcellos Porto quanto o seu valor era necessário nas difíceis conjunturas em que a aptidão e saber de um engenheiro conhecedor da sua profissional missão se impõem.

A antiguidade no serviço, e frequência do movimento da pezados e consecutivos comboios sobre a via, haviam deteriorado o material das pontes primitivas nas linhas E. N., do sistema Kenhard, com grave risco para a circulação e que por isso se tornava urgente substituir-as.

A que mais perigo oferecia e urgia construir era a ponte sobre o Tejo, em Constança; o problema para que, sem suspender o serviço regular de comboios, se construisse simultaneamente a nova ponte sem demolir a antiga, foi resolvido pelo engenheiro Eiffel, a quem o director do serviço da exploração, Pedro Ignacio Lopes, que na Ponte Maria Pia, sobre o Douro, havia apreciado o seu valor como constructor, incumbiu a nova construção; resolveu-o por modo tal que se determinou seguir seu projecto.

O constructor Eiffel tomou a seu cargo a construção e montagem da nova ponte, unicamente na parte metálica.

Os pegões e obra de maçonaria deviam ser contratados com empreiteiro de reconhecida capacidade e experiência.

Nos fundamentos, o empreiteiro empregou pedra imprópria, que os fiscais da obra não escrupulizaram aceitar e

que mais tarde poderia trazer, como efectivamente trouxe, grave risco para a nova construção.

Concluida a construção de obra de maçonaria, o engenheiro Eiffel deu começo aos seus trabalhos metalicos e foi admirável o serviço d'esta substituição da velha pela nova ponte, sem a menor interrupção do serviço da circulação ordinária.

Posta em serviço a nova ponte e pouco depois de por ella circularem os comboios da linha do sul, um dos pégões começou a ameaçar ruina por deficiencia na construção dos alicerces; foi o engenheiro Vasconcellos Porto o incumbido de remediar o inconveniente de ter que se interromper a circulação dos comboios para nova reconstrução do pégão, ou correr o risco de um completo desmoronamento de toda a ponte.

O engenheiro Vasconcellos Porto, já experiente no serviço prático, como o era no theorico que professava, procedeu à reconstrução do pégão avariado, empregando meios que sem obstarem á circulação ordinária, a ponte ficou em condições de perfeita solidez.

O publico que nunca foi privado das comunicações pela linha de Este, nem sequer des' noticia d'este importante serviço e que de um perigo eminentemente salvo pela pericia, solicitude e dedicação do engenheiro Vasconcellos Porto.

Pecas



IV

Aguas de entre-os-Rios. — O estabelecimento e o hotel. — Falta de iniciativa. — Passeios e diversões. — Arouça. — Um enterro de mula.

Mais adiante das Caldas de S. Vicente é a já afamada estância da Torre, pertencente á mesma região de Entre-os-Rios e que é verdadeiramente a que tem feito a vulgarização destas águas.

Situada junto á estrada que segue da estação de Cette á confluencia do Tamega, no Douro, está a 11 kilómetros d'aquella e a 11 e meio desta, num dos planaltos das margens do Douro, a 160 metros de altura do leito deste rio, e a 200 do nível do mar; esta estância, pela sua situação e a eficacia das suas águas, poderia ser das primeiras do paiz.

Da profilaxia destas águas para o tratamento das doenças dos bronchios dizem os relatórios médicos, mas mais alto falam os doentes que as têm usado e todos são concordes em lhes preconisar os maravilhosos efeitos.

São as águas mais fortemente carregadas de sulfureto de sodio, que nelas é representado por 625 quando, na sua imediata, a água do Arsenal da Marinha, em Lisboa, apenas atinge 475, Caldas da Rainha 250, e Vouzella 160.

Graças á fama de que justamente gosam, a afluência de banhistas é enorme, na época própria, e o hotel, o único que existe além de umas duas hospedarias assaz primitivas, é insuficiente para os receber.

Familias que ali querem ir tratar-se têm que esperar oito, dez e mais dias que haja logar; os que não tendo encomendado alojamento com antecipação, ali se apresentam, passam pelo dissabor de ter que voltar para traz, por que não ha logar.

Como se vê, é um estabelecimento em plena prosperidade, do qual não ha que ter o dô que tantas vezes nos faz desculpar qualquer falta de conforto, quando os resultados financeiros não são animadores.

Com iniciativa arrojada, com actividade, com *savoir faire*, a estância de Entre-os-Rios chegaria até a ser um atrativo do paiz; uma villa atraente, mais tarde uma cidadinha encantadora, cheia de movimento, de animação e de bem estar.

Como aquillo está, só lá vão com sacrifício os bronchíticos, os económicos, ou os que não podem ir para outra parte.

Mas os que não duvidariam gastar para ter comodidades têm que conformarse com o mal estar, com o ordinário e a sensaboria, fazendo ali a sua estação aguista com sacrifício.

O edifício balnear é anexo ao hotel e está modestamente provido dos aparelhos hydroterapicos, não os mais modernos, mas ainda em uso em muitas partes. Os quartos de banho são de uma simplicidade que rasteja pela pobrezia.

O hotel, bem construído, com quartos bons e bem dispostos, prestava-se a uma exploração á altura d'uma vida elegante, embora não faustosa.

Mas o mobiliário é impróprio.

No decreto de concessão diz-se, na condição 2.^a do regulamento para a exploração, que se deverá: «Evitar o mais possível os angulos e recantos, irregularidades e rugosidades nas paredes, empregar mobiliárias e fazer garnimentos com madeiras polidas, facilmente laváveis, desinfectáveis e envernizáveis.»

Vê-se que este regulamento foi redigido por quem conhece as exigências dos modernos sanatorios e outras estâncias destinadas a receber doentes.

Pois as paredes têm tantos angulos como todas e quase quer outras; não são pintadas a óleo ou rebocadas a estuque polido, como se adopta hoje. E quanto á mobília «facilmente lavável, desinfectável e envernizável» consta ella de amostras de todos os tipos vulgares de móveis polidos, em que há frisos, florões, conchas e outros ornatos onde o espanador, ou qualquer meio de limpeza não entra, se o escasso pessoal d'issò pudesse ocupar-se.

As diferentes peças de mobília de cada quarto não formam garnição, e em cada um são diferentes; nas camas, não se usam colchões de arame nem sequer de fôfa palha de milho; são duras como taboas, e quando os nossos ossos protestam, o hospedeiro, muito amavel, promete substituir os colchões, e cumple a promessa, mandando pôr outros... por serem mais duros.

A cosinha é positivamente a do *Triplepatte*: todos os dias sopa de estrelinha, e só uma vez por exceção, macarronete.

Gabinete de leitura é... a sala commun e de bilhar. E para mais ruido, os criados são chamados por meio de uma sineta, por numero de badaladas, á porta d'essa sala; ora quando chamam o criado n.^o 6 e a criada n.^o 5 são 11 as badaladas; e logo após chamam o criado 5 e a criada 4 — é de perder a cabeça.

Pela noite, as famílias reunem-se no salão, muito divertidas, a olhar umas para as outras, fazendo grupos, em conversações da vida do proximo, ou do distante, único entretenimento possível, visto que não ha um pianista contratado para tocar, ou um gerente do hotel bom cavaleiro, como na Felgueira.

A empreza tem vastos terrenos em volta do hotel, mas só uma pequena parte está arborizada formando um parque diminuto; tem-os também entre o hotel e a nascente onde se vai tomar a agua, mas prefere conservá-los em cultivo, em vez de os ensombrar com árvores e fazer um caminho fácil e convidativo. Resultado é que, durante o dia, o banhista tem como único refúgio do calor meter-se no quarto e fechar as janelas.

E faz pena que assim seja explorado por uma forma puramente gananciosa uma estação que tanto se prestava a ser estância agradável de aquistas e veraneadores.

O panorama que se gosa do belveder do hotel é encantador; o passeio a Entre-os-Rios é delicioso, a visita á

primorosa quinta que, nos parece, se chama «do Paraizo» é apreciabilissima; a excursão a Sobrado de Paiva é muito interessante. Falta só que haja para isso um serviço de automoveis, porque as estradas são boas e os trens maus.

A elegante e extensa ponte que atravessa o Douro dá ainda acesso a outras povoações que oferecem agradáveis digressões, sendo a principal a que se dirige ao celebre mosteiro de Arouca, um dos mais colossaes e magnificos do paiz, e possuidor ainda de preciosidades que devem ver-se, entre as quaes o tumulo da rainha Santa Mafalda, a virtuosa filha de D. Sancho I.

Como o corpo da boa rainha para ali veio, conta-o uma lenda curiosa do local.

D. Mafalda, como boa abadessa do convento, fôra a Rio Tinto cobrar as rendas, fôros e pertenças do mosteiro, e ali morreu. O povo quiz sepultar o corpo da que já então classificavam por santa, no cemiterio da villa, mas o povo de Arouca não esteve pelos ajustes e foi a Rio Tinto disputar o cadaver.

A lucta promettia ser terrivel quando para resolver a pendencia, alguem (que por certo era de Arouca) lembrou que visto a freira costumar viajar sempre montada n'uma mulinha, se collocasse o caixão sobre a mulinha e ella que o levasse. Assim se fez, e a alimaria não só se dirigiu a Arouca, mas entron até ao altar de S. Pedro onde caiu extenuada, morrendo.

E aqui está como no seculo XIII as mulas faziam concorrencia aos cangalheiros.

Pronto

Os caminhos de ferro na Suissa

Devidamente auctorizados publicamos hoje um trecho do relatorio ácerca da organisação dos serviços de fiscalisação e estatística nos caminhos de ferro federaes da Suissa, apresentado pelo chefe d'esses serviços na Direcção do Sul e Sueste, o sr. Carlos Coelho Vasconcellos Porto, em resultado da missão de estudo que lhe foi confiada.

Esse valioso trabalho está proficientemente redigido, demonstrando um estudo attento e consciencioso, como era de esperar da competencia e zelo de tão distinto funcionario, tendo sido louvado pelo conselho de Administração.

«Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Director

A benevolia apreciação de V. Ex.^a tenho a honra de submeter o resultado dos estudos a que procedi nos Caminhos de ferro Federaes da Suissa, conforme a ordem que me nomeou para tão honrosa como difficil commissão.

Terei de tratar de dois pontos distintos, mas que se ligam: taes são os do serviço propriamente interno e os das suas relações com o publico.

E sem duvida este um dos mais importantes e espinhosos de tratar, mas pela sua capital importancia entendi indispensável adquirir, quanto possivel, os conhecimentos do meio, e nisto se comprehende o grau de cultura moral e intellectual do povo suíso.

Todos reconhecem a Suissa como um grande povo, não pela extensão do seu territorio, mas pela sua educação, pela sua illustração e pelos seus habitos e costumes, que o tornam admirado e respeitado pelas nações mais cultas e civilizadas.

Permitta-me, pois, V. Ex.^a que muito succintamente e sem pretensões de estilo eu exponha, sem duvida impressionado pelo que vi, o que seja o povo suíso.

Não são os dotes de uma grande intelligencia que os distingue, aos suíssos, entre os outros povos, mas sim a forma cuidada da sua educação moral e da sua esmerada instrucção.

Para esse fim a creança aos seis annos é obrigada a entrar nas escolas, onde se conserva durante nove annos

e onde adquire não só a leitura e escripta, mas os conhecimentos das noções de tudo quanto é práctico e util, tal como a historia, a arithmetic, o desenho, a botanica etc., a par do verdadeiro amôr pela patria, ou seja o culto pela bandeira e o amôr pelo seu himno.

Sucedeu ha bem pouco ainda, que num dos cantões italianos appareceu um individuo que ao casar não soube assignar o nome, e não se faz ideia da grande impressão que esse facto, reputado gravissimo, causou em todo o paiz, occupando-se d'elle não só a imprensa como o proprio governo, que immediatamente ordenou sindicancias para se apurar a quem cabia a responsabilidade!

Nas festividades mais singelas ou nos anniversarios mais faustos da Suissa, é commovente a forma como se apresenta aquelle povo, entoando com a maior uncção a par do maior entusiasmo, o seu himno!

No dia 15 do mez passado inaugurou-se no jardim em frente da Universidade o busto, em bronze, d'un professor d'aquelle estabelecimento scientifico, e a essa festa tão simples concorreram não só os ministros e auctoridades, mas o povo todo que quiz tambem consagrar, não um vulto eminentemente guerreiro ou um estadista, mas sim o simples mestre que para aquelle povo representava a instrucção, que elle tão distinctamente aproveita.

Foi uma festa encantadora e impressionante a d'aquelles milhares de individuos de todas as classes cantando o seu himno, apoz os discursos das individualidades que a ella presidião.

E não se supponha, que nesse paiz tão democrata não haja a inteira separação das classes, talvez mais distincta ainda que n'outros paizes menos liberaes.

A burguezia está inteiramente á parte do povo e por tal forma que até tem um hospital especial para os seus membros.

Nos armazens, como nos escriptorios ou nas repartições, a disciplina é rigorosa e cada um toma o logar que lhe compete, sempre respeitoso e submisso, mas com a mais distincta correção.

O respeito por si mesmo e pelos outros é norma adoptada por todos e que se reconhece nos proprios hoteis, onde a par da maior seriedade existe a mais encantadora amisade.

Num dos dias que estava em Berne, apareceram no hotel algumas dezenas de aspirantes do exercito que se dirigiam para as escolas militares. Fizeram-se brindes com a alegria propria das edades e entoaram-se canções do paiz que impressionavam pela forma distincta e correcta d'aquelle punhado de rapazes, que envergavam uma farda a que representando o futuro da sua patria sabiam já bem medir as suas responsabilidades.

Nas escolas em tudo se pensa; ensina-se á creança os trabalhos manuaes desde o simples brinquedo de papel, com que poderá entreter em casa os seus irmãos mais novos, até ao trabalho em cartão ou em madeira que lhe porporcionará não só divertimento, como mais tarde será um meio de usufruir proventos.

O desenho é sempre uma lição de coisas que a todos dá a noção do bello, e ao domingo esse povo que professa varias religiões, depois de prestar o seu mais commovente e impressionante culto, parte todo em debandada a procurar na natureza os seus pontos da admiravel belleza, ou os seus frondosos bosques que nos seduzem pelas suas bellas e copadas arvores.

Não se julgue por isto que as creanças não coadjuvam os paes nos seus mistéries agricolas. Em cada cantão os trabalhos estão regulados, por modo a terem ferias nas épocas proprias em que a agricultura demanda o auxilio dos menores para os seus trabalhos.

A policia, illustradissima, prestando todos os esclarecimentos com a maior boa vontade e conhecimento, é quasi desnecessaria naquelle paiz, em que o povo tanto se respeita.

E vulgar encontrar-se uma arvore isolada que pela sua configuração ou natureza precisaria protecção, ou logar situado em ponto cuja visita merece a collocação de um banco, e um simples letreiro *ao cuidado do publico* é suficiente para o defender da malevolencia de qualquer.

As ruas de um aceio extraordinario merecem especial cuidado de todos. Não se encontra nellas um simples papel, pois que em quasi todas ha caixas destinadas a lançar papeis ou cascas.

Por toda a parte a ordem, a disciplina, a correção, ou antes, em todos o divino amor da sua patria, o respeito e acatamento por tudo e por todos.

Ex.^{mo} Sr.—A via acelerada representa nos povos a civilisação, mas para ser completa e para surtir os seus effeitos é necessário que seja acompanhada pela educação moral e intellectual do publico.

Nos paizes retardatario, a instrucção não acompanha o progresso.

Pode o vapor ter substituido o motor de sangue, a electricidade supplantar o vapor, que a grande massa continuará nos seus habitos rotineiros, desconfiada de todos e sem respeito por si e pelos outros.

Nesses povos, arrancam-se pedaços á bandeira para melhor a compôr ao sabor das paixões, e o povo, ou passa impassivel, ou mesmo sorri, porque não lhe ensinaram que a bandeira representa a historia do passado, a honra do presente e o porvir do paiz.

O himno nacional é por vezes assobiado para se pedir a sua substituição por outro que suppõem representar um ideal que lhe inspiraram, porque a grande massa nunca teve quem lhe dissesse que as nações desabafam as suas dôres nas horas de desventura cantando o seu himno, ou o entoam nas suas festas de alegria.

O povo que apenas sabe ler e não tem a menor noção de tudo que o rodeia ha de ser sempre desconfiado e apenas pode aprender (?) o que colhe das leituras que mais aprecia e são com certesa as que deprimem e insultam as classes mais elevadas.

Na Suissa o contrato feito nos caminhos de ferro para o transporte da mercadoria é, como na Alemanha que lhe segue o mesmo sistema, um documento sagrado, e o povo confiante nada exige, nem recibo nem qualquer outro papel.

E a empresa que honradamente tratou de cumprir aquillo a que se obrigou, que entrega a mercadoria e o proprio contrato ao destinatario, para assim liquidar de vez os seus compromissos.

O caminho de ferro tem contratos com casas commerciaes e, ou por deposito, ou a credito, faz-lhes o transporte das suas mercadorias. Os proprios chefes de estação entregam a credito as mercadorias aos destinatarios, que por qualquer motivo não pagam na occasião de as receberem e na sua conta corrente mencionam esse credito.

E esta confiança mutua, é este respeito da propriedade, o fructo da instrucção moral e intellectual dos povos, que acompanham todos os graus de civilização na maior expansão.

Que se poderá esperar do serviço interno de caminhos de ferro de uma nação, onde todos conhecem tanto os seus deveres?

Nada se pode imaginar de mais perfeito; a ordem, o aceio, o uniforme irreprehensivel, desde o do *porteur* ao chefe de gare, tudo com inexcedivel brilho, além da disciplina rigorosa, aliada á mais perfeita educação. Ha factos dignos de menção e que tive occasião de apreciar, não só oficialmente, visitando estações acompanhado por um mui illustre *Reviser* (Inspector de fiscalização), mas mesmo como simples *touriste*, que por dever do cargo procurava por todas as fórmas cumprir com o seu dever.

Entra-se em qualquer escriptorio, quer no serviço central, quer nas gares, e a arrumação é tão cuidada e tal o habito da bona disposição em tudo, que o chapéu, ou a

bengala descuidadamente deixada pelo estrangeiro sobre uma cadeira, eram imediatamente collocados no cabide appropriado.

Não vi fumar dentro das repartições; os empregados, todos, trabalhavam nos seus logares, sempre com a maior compostura, tendo em prateleiras muito simples, os seus livros e papeis.

Mencionarei um facto que julgo interessante, sob o ponto de vista da disciplina.

Num dos dias que, na estação de Berne, esperava o meu guia, Mr. Ummerich, propositadamente travei conversa com o revisor do comboio em que devia seguir, faltando ainda dez minutos para a partida. Offereci-lhe um cigarro, que agradeceu e aceitou. Propositadamente dei-lhe phosphoros e a resposta muito delicada mas concisa, é que não fumava n'aquelle occasião porque se achava em serviço. Escusado será dizer, que ignorava quem eu era.

Mais vezes repeti este *pequenino suborno*, fazendo-o até só no compartimento dos *fumeurs*, depois de conversar com os empregados, e sempre recebi a mesma resposta.

Todos os revisores dos Federaes têm obrigação de falar tres línguas: francez, alemão e italiano, e no S. Gothard Bahn têm ainda de saber o inglez. Pois tive occasião de falar com um revisor, que sabendo a minha nacionalidade se exprimiu no mais puro castelhano.

Sempre a educação e a instrucção mostrando os seus magnificos resultados.

Este revisor que falava quatro línguas, só pelo amor de saber tinha aprendido por seu mutu proprio o hespanhol.

Não desejo tornar-me fastidioso, citando muitos outros factos interessantes da vida d'este sympathico povo, e vou passar a explanar, pela melhor forma que saiba, o sistema porque está organizado o serviço.

Antes porém devo dizer com a consciencia de quem quer cumprir, que muito nós podemos e devemos fazer para a educação dos nossos empregados, e para levar o publico aos bons habitos dos paizes civilizados.

Procurar instruir e mesmo educar os nossos, e diligenciar por todas as fórmas tornar o povo confiante, aperfeiçoando a sua educação, é tarefa difícil, mas que se impõe, não só para o bem da collectividade mas para o progresso do paiz.

Talvez não seja nos nossos dias que vejamos o resultado d'esse trabalho, mas é bem certo que mal avisado é o lavrador que só deita a semente á terra para lhe colher os fructos, sem se lembrar das gerações futuras que lhe bendirão seu nome.

E aos Caminhos de Ferro do Estado, que por todos os modos estão constantemente affirmando os mais ardentes desejos de prosperar, que eu, do fundo d'alma, desejo que sejam os iniciadores d'esta tão util como proficia campanha, e se nós obreiros do presente não lhe podermos alcançar os resultados, morreremos com a grata e ineffável esperança que os nossos vindouros abençoarão a nossa memoria.



Caminho de ferro de Lourenço Marques

Reuniu no dia 14 do mez ultimo o conselho de administração d'estes caminhos de ferro tendo tomado as seguintes deliberações:

Abrir concurso limitado entre varias firmas de Lourenço Marques para o fornecimento do arroz da Zambezia.

Approvar a tabella das taxas a cobrar aos indigenas pelo transporte de bagagem entre Lourenço Marques e Ressano Garcia logo que estejam ao serviço as novas carruagens para indigenas.

Approvar por conta da despesa da dragagem as obras de collocação de duas estacas-balizas no esparcelado da Catembe e montagem do maregrafo na ponte da capitania.

Autorizar a applicação da tarifa de 2d por tonelada e milha ao transporte da sucata de ferro para fundição, em trâfego combinado ascendente em substituição da actual tarifa.

Alugar uma britadeira e respectiva máquina motora nas condições propostas pelo sr. director do C. F. L. M. e mais as duas seguintes:

Que o aluguer cessará logo que a direcção do porto e C. F. L. M. carecendo para seu uso da máquina e da britadeira assim o comunicue ao alugador; e que tanto n'este caso como no da entrega ao C. F. L. M. do dito material, por não carecer mais d'ele o alugador, seja de conta d'este a despesa com o transporte do material até ao local onde o recebeu, e que na hipótese de vir a realizar-se por concurso, de conta do Estado, o fornecimento de pedra britada para as suas obras, ou para estas e mais para as da câmara municipal de Lourenço Marques cesse o aluguel do material ao requerente para ser feito nas mesmas condições, ao concorrente d'aquelle concurso a quem foi feita a adjudicação, isto no caso d'este adjudicatário assim o requerer.

Approvou a proposta do director do porto e C. F. L. M. relativa ao quadro do pessoal a empregar no serviço de dragagem do canal da Polana.



Melhoramentos na estação de Lisboa-R.

Ainda não estão completas, como se sabe, as reformas a que se tem procedido na estação de Lisboa-Rocio, tendo-se feito até hoje só o que se referia às disposições necessárias, indispensáveis mesmo, para o serviço de passageiros, entrada e saída e respectivas bagagens.

No vestíbulo superior, tem ainda que se proceder a uma reparação geral de tectos e paredes que estão já em antiga pintura, mostrando as avarias do tempo.

Por occasião d'essas reparações um melhoramento será introduzido que por certo agradará ao público que frequenta a estação.

N'um dos intervallos das portas, por debaixo do relógio, vai ser pintado um grande mapa do país, que indicará:

Todas as vias férreas existentes, destacando-se na rede geral as da companhia, e as das demais administrações por diferentes traços; estações principais e as de entroncamento ou ligação entre umas e outras linhas;

As principais terras, tanto como capitais de distrito como por serem pontos de importância;

Todas as estações de águas minerais, praias de banhos e sítios de villegiatura;

Os principais rios;

As montanhas.

Mappas n'este género já se encontram nas principais estações inglesas e francesas, e servem para instruir não só os que se dispõem a viajar, como o público em geral, sobre a topografia do país. São um energico meio educativo ao alcance de todos, porque são, em geral, collocados em sítio acessível ao público, e assim sucederá em Lisboa, o que representa um bom serviço que vai prestar ao público a direcção da Companhia Real, aprovando a boa iniciativa do seu engenheiro-chefe da via e obras, o sr. Ferreira de Mesquita.

Nalgumas linhas inglesas é costume aproveitarem-se os cortinados das carruagens para nelas por transparência, se desenhar o mapa da região, visto que, sendo complicadíssima a rede inglesa, não podia ser desenhada, por completo, num tecido em tão diminutas dimensões.

Na América do Norte o sistema educativo, neste género, é bem outro e bem fácil.

As companhias de caminhos de ferro — todas — distribuem por anno milhões de folhetos em que dão o mapa

da sua rede, quasi sempre completo com o do resto do país.

Por isso o mais simples popular não ignora a posição de qualquer cidade, o curso dos rios, as regiões, que se atravessam de um a outro extremo do continente americano, e até — havendo tantas vias férreas em concorrência servindo pontos afastados — não deixam de conhecer qual a via mais directa, qual a que tem serviço mais rápido e mesmo o nome da companhia.

Entre nós, até ha um anno, abstraiu-se por completo de dar ao público estas elementares noções de chorographia, o que tem concorrido para a ignorância cabal em que elle labora.

Lembrou-se a Sociedade Propaganda de Portugal de fazer affixar cartas do país em todas as carruagens das linhas férreas e nas estações do correio, e de quanto esses mappas são apreciados e aproveitam é testemunho a frequencia com que temos visto gente do povo esforçando-se por perceber os, pedindo auxilio aos que se lhe aproximam ou caprichando, com os conhecimentos proprios em vencer a dificuldade de interpretarem os traços e as indicações.

AUTOMOBILISMO

Comboios automóveis

O automobilismo, utilizando os meios de tracção mecânica que substituem a tracção animal e estabelecem, com vantagem, uma real competência com os caminhos de ferro, parece chamado a produzir num futuro mais ou menos próximo uma verdadeira revolução nos transportes e nas comunicações.

Os comboios automóveis, dispensando as custosas instalações dos caminhos de ferro, permitem fazer, em certas zonas, o mesmo serviço que estes fazem, com a vantagem de menores despesas e menores complicações.

O comboio automóvel não precisa de carris, nem de obras d'arte, e para pequenas distâncias substitui com vantagem a locomotiva a vapor circulando apenas sobre via apropriada.

A primeira experiência d'este sistema vai ser realizada na Argentina. Está dependente do Parlamento a auctorização para o estabelecimento de uma rede de linhas de automóveis, sobre o qual a comissão da câmara dos deputados deu já o seu parecer favorável à pretensão.

A experiência realizar-se na província de Buenos Aires, empregando-se carruagens Renard.

A EXPOSIÇÃO DE AUTOMÓVEIS EM PARIS

A primeira época de exposição de automóveis terminou a 13 do mez passado, tendo-se os expositores declarado satisfeitos com as transacções efectuadas.

Como já aqui dissemos em uma notícia succinta, o veículo automóvel mais em voga foi a voiturette. No entanto, bastantes carruagens de grandes dimensões foram vendidas.

De voiturettes apresentaram-se noventa e dois construtores, o que torna impossível fallar de todos. Os que mais se destacaram foi o tipo «Alcyon», de quatro cilindros, monobloco; e o «Joyeuse», de quatro cilindros de 76^{mm} de diâmetro.

Também chamou as atenções um monocilindro «Otto» de 105×130, com um bello sistema de refrigeração, bem como um «Prima» monocilíndrico, d'uma extraordinaria leveza.

A casa «Doriot» apresentou tres tipos, de dois, tres e quatro cilindros, que foram muito admirados. Um «Bezier» tornou-se notável pelo sistema de mudança de velocidade que apresenta.

A India ao pé da porta

Dizem os jornaes russos, que a alliança anglo-russa trará como consequencia a construcção de um caminho de ferro que ligará as linhas russas com a India ingleza.

Com efeito, tendo o grande imperio moscovita desde muito a linha caucasica até Bakú, e a India a que, de Sakkar e Chikarpam entra no Afghanistan até Randahar, hoje já ligada com a linha do Bombaim a Calcutá, trata-se de construir uma linha que de Baku desça a margem do mar Caspio, entrando na Persia pelo Chilau, até se prolongar na direcção NO. SE., passando a fronteira em direcção a Kandahan.

Desta forma, o trajecto que hoje se faz por mar pelo canal de Suez, em 18 dias de Londres a Bombaim, e mais dois d'ahi a Calcutá, ficará reduzido, tanto para um como para outro destino, a uns simples 10 dias.

De Lisboa à India será tambem mais facil ir, pela Austria, atravessando por Cracovia a Sember, tomar a linha russa de Birsaula a Rostaff sobre o Don, onde se entrará no caminho da India, no que levaremos pouco mais de uma semana.

Ir à India passa, assim, a ser uma escursão. Pode-se dispôr de um mez: 10 dias para ida, 10 para estada lá e 10 para o regresso. E ainda fica 1, se se fôr em mez de 31, para contar á familia as bellezas d'aquelle paiz das riquezas, dos fakirs, dos grandes rajhas e dos grandes pagodes.

E pensar-se que Vasco da Gama levou tantos mezes para conseguir avistar-se com o Camorim!

Decididamente, os caminhos de ferro democratizam as divindades, mesmo que elles sejam do tamanho do Himalaia.

As linhas transpyrinaicas

Os empreiteiros do tunel de Somport, na linha de Canfranc propõem-se a activar quanto possivel os trabalhos, para terem a certeza de que a obra estará terminada no prazo contratado de quatro annos.

Por seu lado, a Companhia do Norte emprega os maiores esforços para que os trabalhos a seu cargo estejam acabados logo que o tunel e a estação internacional sejam abertos á exploração.

A companhia tem de construir os vinte e quatro kilometros que separam Jaca da estação internacional dos Arañones, e um ramal de quarenta kilometros de Zeura a a venta de Turuña.

A distancia entre Jaca e França é dividida em tres partes: uma desde Jaca até á estação de Arañones, cuja despesa está a cargo da Companhia do Norte; outra é a estação de Arañones, cujas despezas são partilhadas igualmente entre a França e a Espanha; e a ultima o tunel internacional, que mede 7800 metros e que será feito metade por conta da França e a outra metade por conta da Espanha.

O terramoto da Calabria e as linhas ferreas

A catastrofe que no dia 28 de dezembro ultimo enlutou as costas de Messina e Reggio, e varias povoações da Calabria, paralisou o serviço ferroviario n'aquella região.

Na Calabria, o terramoto danificou muitissimo a linha ferrea de Palmi a Villa S. Giovanni; os efeitos do terramoto e do maremoto conjugados impediram a circulação dos comboios entre Reggio e Bianconovo, derrubando as estações e casas dos guardas e destruindo os trabalhos feitos no Fiumarella, proximo de Lazzoro.

Na Sicilia sofreu graves prejuizes a linha de Messina a Rometta, abatendo a estação e as officinas de Messina.

Entre as victimas do terrivel cataclismo conta-se gran-

de quantidade de empregados dos caminhos de ferro e suas familias.

A linha de Messina a Catania tinha ficado reparada no dia seguinte, prestando já importantes serviços, quer para o transporte de soccorros, quer para o exodo dos feridos e dos fugitivos.

A linha Jonica ficou reparada até Lazzaro, no dia 1 d'este mez, tendo começado o serviço no dia 2 com trasbordo no Fiumarella. No dia 20 já os comboios poderão transpô-lo.

As carruagens-leito da Companhia d'Orleans

Esta companhia poe em serviço nos seus comboios da noite, entre Paris, Biarritz, e a fronteira espanhola, bem como entre Paris e Pau, umas carruagens-leito de grande luxo, d'um tipo absolutamente novo e do maior conforto possivel.

Teem tres categorias de logares: compartimentos com tres camas, quarto de vestir e retréte particular; compartimentos com duas camas; e logares de camas.

Para os primeiros, o passageiro paga mais 50% do preço do logar em 1.^a classe, podendo no entanto o salão ser tomado por um só ou por dois passageiros quando paguem dois bilhetes de 1.^a classe e paguem 3 supplementos.

Para os segundos, o passageiro paga mais 33% do preço do logar de 1.^a classe.

Para os terceiros, o viajante paga 6 francos pelos primeiros 250 kilometros ou fraccão d'elles, e mais 10 francos pelo que excede aquella distancia.

Os logares n'estas carruagens podem ser marcados com antecipacão na estação do Quais d'Orsay, ou nas agencias da Companhia dos Vagons-Lits.

O rapido de que fazem parte estas carruagens sae de Paris ás 7,^h40 da tarde, chegando a Biarritz ou a Pau, doze horas depois; de Biarritz sae ás 6,^h7 da tarde, e de Pau ás 6,^h12, chegando a Paris ás 7,^h58 da manhã.

A companhia vae tornar extensivo aos seus principaes expressos da noite este serviço com as novas carruagens-leito.

Os tremvias no Japão

Foi em 1882 que se estabeleceu no Japão, em Tokio, o primeiro serviço de tremvias. A tracção era a sangue.

Em 1905 existiam já três companhias explorando o serviço de tremvias na capital japonesa.

Em 1906 estas fundiram-se numa grande companhia, a «Tokio Tetsudo Kaisha» ou Companhia de Tremvias electricos de Tokio, constituída por capitais japoneses montando a trinta e tres milhões de yen.

A estensão total das linhas urbanas sobe hoje a cento e cincocentos e um kilometros, estando em construcção, alem d'estas já em exploração, mais cento e trinta e cinco kilometros.

A via mede cem centimetros de largura.

As carruagens electricas foram construidas no paiz, o que denota o grande adeantamento da industria electrica no Japão.

No serviço dos tremvias de Tokio dá nas vistas a frequencia com que os carros se succedem; para fazer ideia basta dizer que, nos cento e cincocentos e um kilometros em exploração, circulam simultaneamente setecentos carros.

Nos primeiros tres annos decorridos desde que foi instalado o serviço dos tremvias electricos, desapareceram da circulação quarenta mil carruagens de tracção animal.

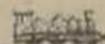
Os carros electricos teem paragens determinadas que distam uma da outra uns trescentos metros, aproximadamente.

Para diminuir a possibilidade dos desastres, o pessoal

de cada carro é composto de tres empregados: um guarda freio, um conductor, e um guarda. A este ultimo compete fazer o signal de paragem, de marcha, vigiar o trolley, e ajudar as senhoras, as crianças, os velhos, e os doentes, a subir e a descer.

Devido a esta circunstancia, o pessoal da Companhia é enorme. Em Janeiro de 1907, havia 250 inspectores, 1975 guarda freios, 2110 guardas e conductores e 126 aprendizes de guardas, não contando os agulheiros, machinistas, limpa calhas, encarregados das linhas aereas, da central, da illuminação, da construcção, da limpeza e artifícies, os quaes ascendem ao todo a uns tres mil.

Os guarda freios, conductores e guardas trabalham de dez a doze horas por dia; os restantes empregados trabalham dez horas.



O «record» dos transatlanticos

Até agora, os dois monstruosos barcos da Cunard Line, «Lusitania» e «Mauritania», eram considerados como os mais gigantescos do mundo.

A White Star deliberou, porém, bater o «record» da monstruosidade mantido pela Cunard. Mandou construir dois immensos barcos que terão os nomes de «Titanico» e «Olympico», medindo duzentos e sessenta e dois metros de comprimento, e deslocando 45:000 toneladas, isto é, mais 14:000 toneladas do que os barcos já citados da Cunard Line.

O «Olympico» está já bastante adeantado, esperando-se que entre em serviço nos fins de 1910.

Conta-se com que a velocidade d'estes colossos do Atlântico seja de vinte nós por hora, a sufficiente para fazer o trajecto entre Southampton e Queenstown em sete dias, e sem o menor incommodo para quem sofra de enjoo no mar.



COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de janeiro a dezembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	2.394.617	2.606.972
Materias primas para as artes e industrias	27.097.670	24.037.219
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	7.413.700	6.901.070
Substancias alimenticias.....	12.682.606	15.595.879
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	6.683.146	6.126.941
Manufacturas diversas.....	5.378.486	5.014.817
Taras	105.927	108.297
Total.....	61.453.212	60.391.195

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	3.745.836	3.683.379
Materias primas para as artes e industrias	6.812.639	6.773.570
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.614.269	1.703.701
Substancias alimenticias.....	15.990.240	16.296.894
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	120.853	101.402
Manufacturas diversas.....	2.126.132	2.033.792
Total.....	30.409.989	30.592.738



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de janeiro de 1909.

O quadro que damos em seguida, segundo costume de todos os annos desde a fundação do nosso jornal — que foi, diga-se a verdade, o primeiro que publicou entre nós estas tabellas annuaes — permitte num simples golpe de vista apreciar as oscillações que em cada mez fizeram os fundos publicos, os titulos de caminhos de ferro e os principaes valores portuguezes que circulam no mercado, tanto no de Lisboa como nos dos principaes centros financeiros da Europa.

A varias comparações se presta esse mappa. Uma d'ellas já d'elle mesmo consta, a maior e menor cotação em todo o anno, que se reproduz nas ultimas columnas.

Outra deve fazer-se jogando o mez de dezembro com o de igual mappa que publicamos no anno passado, referente a 1907.

Ellas nos mostram que o nosso fundo interno de 3 % ass. teve pequenas oscillações desde o principio do anno, e attingiu em junho a maxima cotação, ainda assim sem alcançar a maxima do anno anterior que foi de quasi mais um ponto, nem sequer a de dezembro d'esse anno.

As de coupon tambem não chegaram, na sua maior alta, em maio, á maxima de abril de 1907.

Só o externo 3 % attingiu maior cotação em virtude do agio do ouro lhe prometter augmento no juro, mas sem se aproximar da cotação que lhe estabeleceria a paridade com o juro que tinham ha um anno, o que seria 71\$300 ou mais 4\$300 do que o valor que o mercado lhe deu.

Ainda pondo em relação o anno de 1908 com o de 1907, vemos que as obrigações dos tabacos perderam 4 pontos, o que não se justifica vistas as garantias especiaes d'este titulo.

Em relação a accões, as do Banco de Portugal tiveram continuas tendencias para baixa, e dos trez bancos, Commercial Ultramarino e Lisboa & Açores, só o segundo conseguiu não perder, antes ganhar, 300 réis por accão, na maxima cotação annual; mas na minima todos trez tiveram baixa.

As accões dos tabacos, com a suspensão de dividendo, foram o papel que mais soffreu, desde janeiro em que se fixou a maxima no minimo do anno anterior, até março em que tocaram a mais baixa cotação, elevando-se depois, a custo, vista a pouca esperança de um dividendo, só fortalecida em dezembro e confirmada ha poucos dias.

As accões da Companhia Real, que em abril de 1908 alcançaram a cifra de 100\$000 réis, devido ás consideraveis compras que para esse fim se fizeram, tendo ficado em dezembro em 68\$100 réis, tiveram durante o anno successivas oscillações provenientes de jogo de bolsa, elevando-se a 71\$500 réis, para, em novembro baixarem até 49\$500 réis; mas a procura de papel a tão bom preço foi logo tal, que rapidamente ascenderam a 59\$500 e fecharam o anno á 71\$500 réis. Felizes dos que aproveitaram a offerta do mez anterior, que lhes deu uma operação bem renumeradora, 21 1/2 em um mez.

As accões Nacional, na presença de uma diminuição de receitas proveniente da crise duriense e transmontana, caliram a metade do valor que haviam atingido no anno passado, e conservam-se nas proximidades d'essas cotações.

Das obrigações, as da Companhia Real, 1.º grau, tiveram alta desde janeiro por influencias da subida do cambio; as do 2.º grau, pelo contrario, sofreram com a diminuição de receitas que ate os fins de dezembro apresentaram os boletins da Companhia. É natural que o boletim final, que demonstra um saldo positivo, embora leve, restabeleça o socego dos espiritos e a boa cotação no mercado.

Também pela alta dos cambios, as Ambacas ultrapassaram o par, em novembro, facto que, cremos, nunca se deu, ficando quasi nessa cotação no fim do mez.

Os cambios seguiram o curso da situação financeira que os factos ocorridos no paiz tanto vieram agravar.

O anno passado, destinado, como estava, a produzir a mais benefica impressão na nossa vida internacional, pela viagem de El-Rei ao Brazil, transformou-se, pelos horrorosos assassinatos de 1 de fevereiro, num anno de incertezas, de desanimo e ate certo ponto de descredito.

O resultado d'essa viagem, da recepção que ali teria o representante supremo do nosso paiz e o brilhantismo que atingiria a nossa exposição, tudo caiu por terra ante esse crime, muito mais que de lesa-maestade, porque foi de lesa-patria!

Em seguida, a incerteza nos negocios, a sobreexcitação nos es-

piritos e, por sobre tudo, a detestável política interna esterilizando todas as forças e ocupando todas as actividades, mantém o país num marasmo que lhe acarreta os maiores prejuízos, e as mais graves complicações.

Como consequência d'isto os cambios foram-se agravando mais e mais, e a comparação dos dois fins de anos é pouco animadora,

como passamos a demonstrar:

	Comprador	Vendedor
Londres cheque — fim de 1907.....	49 1/8	49
" " " " 1908.....	44	43 7/8
Paris cheque — fim de 1907.....	581	584
" " " " 1908.....	654	654

Maior e menor cotação mensal e anual, em 1907, de fundos portugueses

Bolsas	Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa ..	Inscrições de assentamento ..	43,60	42,40	43,05	42,44	42,40	41,50	42,20	40,50	43,65	41,80	43,95	42
	" de coupon	43,20	42,35	42,80	42,26	42,27	41,20	42	40,30	43,60	41,90	43,30	42
	Obrigações 4 %, 1888	21,950	21,500	21,700	21,300	21,450	21,400	21,450	21,350	22,000	21,400	21,650	21,250
	" 4 %, 1890, assent.	54,500	54,500	53,500	53,500	54,000	53,500	—	—	—	—	51,300	51,300
	" 4 %, 1890, coup.	54,000	53,800	53,100	53,100	53,000	52,800	49,800	48,000	—	—	—	—
	" 4 1/2 %, assentam.	62,800	62,200	62,500	61,500	60,600	59,800	60,000	58,500	59,500	58,000	60,000	59,000
	" 4 1/2 %, cou. int.	61,700	61,700	51,600	60,500	60,500	59,800	58,400	57,200	59,400	58,000	59,500	58,800
	" externo, 1.ª série	63,000	62,500	62,900	62,000	63,900	62,200	64,500	63,800	66,000	63,900	67,000	64,300
	" 3 %, 1905	9,500	9,450	9,500	9,400	9,550	9,450	9,500	9,400	9,350	9,450	9,400	9,300
	" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	101,500	101,500	100,600	100,500	100,500	100,500
	Accções Banco de Portugal	180,000	177,000	176,500	174,500	168,500	168,000	174,000	164,500	166,000	164,000	169,000	169,000
	" " Commerical	135,500	135,000	135,000	130,000	129,500	128,500	128,500	128,000	130,000	128,000	127,500	127,000
	" " Nacion. Ultram.	93,500	92,600	93,000	90,000	96,500	89,500	90,500	90,000	92,500	91,000	92,500	91,500
	" " Lisboa & Açor	114,000	111,500	114,500	108,600	109,500	108,500	109,000	109,000	113,000	110,500	113,500	112,500
	" Tabacos coupon	92,800	83,500	84,000	74,000	73,500	65,600	75,000	73,000	80,000	73,800	76,500	74,000
	" Comp. phosphoros	69,000	68,500	68,800	68,000	67,500	64,200	64,000	63,000	66,000	64,500	66,000	65,500
	" " Real	68,500	64,100	66,500	64,000	66,500	63,000	70,000	68,200	71,000	70,000	67,500	65,500
	" " Nacional	11,500	11,100	11,000	10,000	10,000	9,000	9,500	8,000	8,500	8,150	8,700	8,400
	Obrigações prediaes 6 %	91,550	91,300	91,650	91,000	91,300	91,000	91,500	91,000	92,400	91,300	92,500	92,500
	" " 5 %	89,200	87,000	87,150	86,900	86,800	86,000	86,450	86,000	88,500	85,900	88,500	87,800
	" C.º Beira Alta	58,200	58,000	—	—	59,200	59,200	59,500	59,100	59,600	59,300	59,800	59,500
	" " Real 3 % 1.º g.	68,000	66,000	—	—	—	—	69,700	68,100	71,000	70,400	73,000	73,000
	" " " 3 % 2.º g.	51,200	48,200	49,400	48,300	51,200	48,300	53,500	51,000	52,900	51,900	52,600	52,050
	" " Nac. (1.ª sér.)	76,000	75,000	76,000	70,000	75,500	73,000	73,000	72,800	73,000	73,000	73,000	73,000
	" Atrav. Africa	85,700	84,600	85,900	85,300	85,900	85,600	86,800	85,800	89,000	87,300	88,500	87,000
Paris	3 % portuguez (1.ª série)	65,15	61,25	63,25	61,20	62,50	61,40	62,57	61,75	64,75	62,20	66,50	64,90
	Accções Companhia Real	354	310	—	—	330	319	355	328	353	340	350	348
	" Madrid-Cáceres	44,50	38,50	40	38,50	44	35,50	38	36	47	36	48	42
	" Madrid-Zaragoza	380	373	381	373,50	384	375	384	378	398	376	414	391
	" Andaluzes	164	160	164,50	155	164,50	159	180	163	188	174	217	188
	Obrigações C.º Real (1.º grau)	347,50	340	345,50	335	342	333,50	350	345	350	345	350	345,50
	" " (2.º grau)	263	232	255	235,75	257	240	265	249	259	255	262	256
	" Beira Alta	300	296	300	294	298	294	295	294	295	295	293,50	294,50
	" Madrid-Cáceres	161	156	160	156	160	156	157,25	151	167	152	171	161,50
Londres, Amsterdam	3 % portuguez	64	61,75	63,50	61,25	62,25	61,50	62,50	61,50	65	62,25	66,50	65
	Obrigações Através d'Africa	87,93	86,06	87,06	85,25	85,50	83,50	85	83,25	86,50	84	—	—

* Nos meses de março, setembro e outubro. ♦ Nos meses de janeiro e outubro.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

JANEIRO

Bolsas e títulos	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa: Inscrições de assentamento	39,80	39,80	39,80	—	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,90	—	—	—
" coupon	35,55	39,66	39,66	—	39,60	30,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	—
Obrig. 4 %, 1888	21,000	21,000	—	—	21,100	—	21,100	21,100	21,200	21,200	21,200	21,200	21,200	—
" 4 %, 1890 assentamento	—	49,500	—	—	—	—	—	—	—	—	49,500	49,500	—	—
" 4 %, 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	58,500	57,0					

		Comprador	Vendedor	Premio da libra	Comprador	Vendedor
Berlim — cheque — fim de 1907.....		237	238 1/2		45850	45900
" " " 1908.....		266 1/2	267 1/2	" " " " 1908.....	55410	55460
Amsterdam		403	405			
Madrid		452	454			
" " " 1907.....		850	860			
" " " 1908.....		970	980			

Na ultima quinzena os cambios voltaram a agravar-se, ficando o cheque sobre Londres hoje a venda a 42 1/16, sobre Paris a 667, o preço da libra em 5.600 réis

e titulos de Caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
42	41,20	41,20	40,95	42,20	41,20	42,25	42	42,50	40	40,30	39,25	Junho	43,95
42	41,20	41,10	40,90	42,95	41	42,25	41,90	41,90	39,70	40,10	39,10	Maio	43,60
21.800	21.400	21.400	21.250	21.550	21.350	21.700	21.550	21.800	21.600	21.350	21.200	"	22.000
51.500	50.500	—	—	—	—	49.500	49.500	49.300	49.300	48.000	48.000	Janeiro	54.500
51.000	50.500	50.500	50.000	50.000	50.000	50.200	49.500	49.500	49.300	49.500	49.000	"	54.000
59.800	58.000	59.000	58.000	60.000	59.300	58.900	57.000	57.500	57.000	57.500	57.000	Dezembro	62.800
59.800	58.200	58.500	58.200	59.500	58.200	58.400	57.500	58.000	57.000	57.400	57.000	"	57.000
65.900	64.100	65.100	64.500	66.100	65.000	67.800	65.500	67.900	65.000	67.000	66.20	Novembro	67.900
9.450	9.400	9.500	9.400	9.550	9.500	9.550	9.250	9.300	9.250	9.300	9.150	"	9.550
99.260	96.500	102.500	102.500	103.000	102.000	—	—	—	—	—	—	Setembro	103.000
169.000	156.000	162.650	162.000	162.150	162.000	162.650	162.000	165.000	161.500	167.500	165.000	Fevereiro	176.500
127.000	123.500	124.500	124.100	124.800	124.500	126.500	126.500	—	—	138.000	136.000	Dezembro	138.000
91.500	89.300	89.700	89.000	89.000	88.000	89.700	89.200	89.500	89.000	92.000	89.500	Março	96.500
112.500	109.500	110.000	109.000	109.000	109.000	109.200	108.500	113.300	112.500	115.000	114.000	Dezembro	115.000
70.000	66.500	76.000	69.000	78.600	75.000	80.000	76.500	79.500	75.500	85.500	76.500	Janeiro	92.800
66.000	65.600	66.000	63.500	65.000	63.500	63.800	61.400	64.700	62.500	74.000	63.000	"	69.000
61.500	61.500	61.100	61.100	—	—	62.000	60.000	59.300	49.500	71.500	58.000	Dezembro	71.500
8.200	8.000	—	—	8.000	7.750	7.500	7.500	7.400	6.000	7.200	6.000	Janeiro	11.500
92.500	89.600	90.300	90.000	91.000	90.300	91.500	91.000	91.500	90.800	92.350	91.300	Julho	92.500
87.800	84.500	84.800	84.500	84.500	84.450	84.200	82.500	84.500	82.000	86.500	84.150	Janeiro	89.200
58.500	58.000	58.500	58.200	58.200	58.000	59.500	58.500	61.000	59.000	60.900	60.900	Dezembro	* 58.000
68.000	67.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Junho	73.000
49.200	47.500	48.000	47.200	47.400	46.900	46.800	44.500	45.800	43.500	47.500	45.000	Abril	53.500
73.000	72.500	73.000	73.000	73.000	72.800	71.500	71.300	71.000	71.000	71.300	70.800	"	76.000
87.800	85.000	87.300	87.000	87.800	87.100	89.000	88.000	90.200	86.000	89.900	88.500	Novembro	90.200
65.40	62.50	62.85	61.61	63	62.20	62.40	59.55	58.95	57.80	60.60	58.70	Junho	66.50
310	305	310	310	305	300	—	—	—	—	318	225	Abril	355
44.75	40	44.50	39	44	41.25	42.75	36	40.25	37	38.75	36.25	Julho	44.75
413	394	411	393	417	407	417	387	423	400	422	416	Novembro	423
211	192	217	189	220	210	220	198	230	205	224	216	Dezembro	224
349.50	334	353	340.50	350	344	350	338	339	325	348	330	Agosto	353
258	233	238	229	228	222	222.25	200	205	185	217	197	Abril	265
292	288	290	285	282	276	285	270	270	206	278	271	"	300
164.50	159	166.50	155	173.75	160	159	149	156	146.75	155	148	Junho	471
64	62.75	64.50	61.50	63.75	71.75	62.62	59.50	59.75	58.50	61	59.50	"	66.50
86.75	86	86.18	83.70	—	—	83.87	81.93	80.93	66	80.93	76.93	Janeiro	87.93
												Dezembro	76.93

* Nos meses de janeiro e fevereiro. ** Nos meses de janeiro e fevereiro.

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1908		1907		1908	1907	Diferença em 1908
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguesas			Réis		Réis		Réis	Réis
Réde geral	31 Dezembro	1.073	5.784.645.000	4.073	5.753.846.754	+ 30.768.246	5.383.611	5.362.391 + 21.372</td

BRINDES E CALENDARIOS

Da casa Harker, Sumner & C.^a, depositaria de machinas, recebemos um grande calendario anunciador para escritorio.

—Da Fabrica da Pampulha, bolachas e biscoitos, do nosso amigo Eduardo Costa, recebemos um elegante calendario artistico, que n'uma primorosa chromogravura representa a batalha do Bussaco, em que as aguias de Napoleão levaram voo para França assombradas pelo heroismo do povo portuguez.

Agradecemos as offertas.



Linha de Cezimbra. — A Direccão do Sul e Sueste está procedendo à elaboração do projecto da linha do Seixal por Azeitão e Cezimbra, estudo que é preceituado pelo decreto de 6 de outubro de 1898 para as linhas classificadas.

Aquella importante linha foi incluida no plano da rede complementar, aprovado por decreto de 27 de novembro de 1902. Logo que se ache concluido o prolongamento do Barreiro a Cacilhas justifica-se a sua construção, devendo ser uma linha suburbana de valioso tráfego.

A unica dificuldade a vencer é a descida de Sant'Anna a Cezimbra para o qual terá talvez que se recorrer à cremalheira ou a um plano inclinado.

Estarreja a Bestide. — A companhia do caminho de ferro do Valle do Vouga propõe-se explorar esta linha cuja concessão foi há tempos requerida e outorgada.

Companhia Real. — Vae ser estabelecida uma linha telefonica entre as estações do Entroncamento e de Castello Branco.

Vae tratar-se do alargamento dos Caes de mercadorias em Santa Apolonia.

Na linha de Leste vão ser substituidos os carris de trinta kilogrammas por carris de quarenta.

Valle do Tamega. — Só no proximo mez de fevereiro ou em março, poderá ser inaugurado o troço entre Livração e Amarante, que se esperava podesse ser aberto à exploração ainda este mez.

Valle do Corgo. — Ha dias que entrou em serviço n'esta linha um fourgon moderno, medindo quatroze metros de comprimento, destinado a bagagens e mercadorias de grande velocidade.



Espanha

Continuam activamente os trabalhos de campo para a construção da linha de Colmenar Viejo, estando empregados actualmente duzentos e trinta operarios.

França

No dia 1 d'este mez inaugurou-se a linha de Brikaville a Tananarive, na ilha de Madagascar, costa oriental.

Foi aberta ao servtço publico a nova estação de Villeneuve-Saint-George-Triage, na linha de Paris a Lyon.

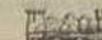
Bolivia

Foi aprovado o projecto para a construção d'uma linha entre Santa Cruz e o rio Paraguay, na extensão de 680,6 kilometros. No percurso haverá vinte e tres estações.

Guiné francesa

Desde o principio de agosto ultimo que a linha de Konakry ao Niger está em exploração até Mamu, kilometro 296.

Espera-se que a linha chegue a Kurusso no ultimo trimestre de 1910. Mais de dez mil indigenas estão empregados nos trabalhos.

**Companhia Através d'Africa**

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1908

(Continuado do n.º 505)

Convém esclarecer, que a razão de se frustrarem as negociações com o representante do governo, foi este entender que não podia apreciar a proposta da Companhia, porque não lhe reconhecia o direito à reclamação por diferenças cambiais.

Ora a negação d'este direito só podia ser feita pelo tribunal arbitral. Mas contrariamente a isso, o Governo, com a apreciação da proposta *detalhada* da Companhia, e com o facto da nomeação d'esse representante, tinha reconhecido tacitamente esse direito, do contrario teria respondido á Companhia que não podia considerar a sua proposta, nem nomear representante seu para dar parecer sobre ella.

Portanto, a missão dos representantes da Companhia e do Governo limitava-se restrictamente á apreciação da proposta, não podendo ter seguimento, logo que se tratava de apreciar o direito de a fazer, que, como dissemos, estava reconhecido pelo Governo.

Frustradas as negociações e tendo o representante da Companhia conhecimento de que o Governo não lhes dava seguimento, nem concordava com a arbitragem por não querer ficar com o encargo do pagamento da subvenção em ouro, apresentou extra-oficialmente ao Ex.^{mo} Ministro da Marinha, em 19 d'agosto proximo passado a seguinte proposta, que completaria a primeira, se, submetida ao tribunal arbitral a reclamação da Companhia contida no ofício de 1 de junho, esta desse sentença favorável aquella.

Projeto de proposta apresentado extra-oficialmente ao Ex.^{mo} Ministro da Marinha em 19 de agosto de 1908

Mantem-se a proposta contida no ofício de 1 de junho, modificada pelo ofício de 12 de julho, sendo o saldo a favor do Estado a pagar pelo excesso de rendimento da linha pelas primitivas tarifas sobre o total da garantia de juro e subvenção computadas pelos artigos 22.^o e 23.^o do contracto de 25 de setembro de 1885 e vencendo o juro de 2 $\frac{1}{2}$ %, pago semestralmente até liquidação final e retirado da subvenção pelo Governo.

O contracto de augmento de tarifas de 1897 diz que esse augmento será aplicado a completar as despesas de construção e de exploração de qualquer natureza que sejam, e os encargos provenientes do pagamento em ouro do juro e amortização das obrigações da Companhia.

Vê se dos balancos e relatórios que o augmento de tarifas ainda não completa os encargos da exploração, não podendo ainda distrahir-se verba alguma para a diferença cambial das obrigações. Liquidadas, porém, as contas e voltando a Companhia a receber, por esse facto, a subvenção por inteiro, aumentando-se a tarifa da borracha para o triplo, conforme a proposta já apresentada pela Companhia e que ainda não teve a aprovação do Governo, e sendo esse augmento na linha de Loanda a Ambaca destinado igualmente a ocorrer aquellas diferenças cambiais, obtém-se um saldo já applicável a essas diferenças.

E' possível que assim, e não subindo a media d'aquellas diferenças acima da que tem havido até agora, sejam 158 contos por anno, se possa por esta forma e sem encargo algum para o Thesouro fazer face a esse encargo.

Liquidadas, portanto, as contas, continuaria vigorando o contracto de 1897, renovado com o augmento da tarifa da borracha e com a clausula de que as diferenças cambiais serão pagas pelo augmento de tarifas, ficando para o futuro o Estado isento da responsabilidade do pagamento da subvenção em ouro, e não podendo nunca a Companhia fazer reclamação alguma sobre ella.

Por esta forma, fica o Estado sem o encargo das diferenças cambiais, não se alterando coisa alguma do que vigora actualmente, a não ser aumentar-se a tarifa da borracha, o que está já ha muito proposto ao Governo, augmento com que esse genero pode perfeitamente.

E' claro que esse augmento vai fazer subir sensivelmente o rendimento da linha de Malange, unicamente em beneficio do Estado, e sem o qual essa linha sera sempre absolutamente improductiva, visto que a unica mercadoria que a ella pode concorrer é a borracha e essa mesma em pequena escala enquanto a linha não chegar ao Cuango.

Supposto essa segunda parte da proposta fosse considerada vantajosa, nunca mais teve seguimento, apesar da boa-vontade e de decidido empenho que sempre mostrou o Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Augusto de Castilho, dignissimo Ministro da Marinha, em liquidar pelos meios legaes tão irritante questão.

Sosobrou ella no Ministerio da Fazenda, onde ainda se encontra sem solução, conforme se vê do ofício do Ministerio da Marinha transcripto a pag. 52.

Chegada a occasião de se organizar o nosso balanço e relatório, sem que o Governo desse indicações de querer tomar qualquer resolução sobre o assunto enviamos ainda o seguinte ofício:

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Terminou em 8 do corrente, um anno de exploração da linha de Malange, que esta Companhia tem feito nos termos do contracto de 6 de julho de 1907.

Pelo ofício de 25 de janeiro de 1908 comunicou a Companhia a V. Ex.^a que lhe não convinha continuar essa exploração; mas, em vista dos ofícios de V. Ex.^a de 5 de marco e 23 de abril do corrente anno, ficou ajustado e estabelecido, que a Companhia continuaria a fazer a exploração da dita linha de Malange nos termos do contracto de 6 de julho de 1907 até se liquidarem as con-

tas do Thesouro com a Companhia. Nesse sentido estabeleceram e entabolararam negociações, que contra a expectativa da Companhia, e crêmos que de V. Ex.^a, não deram ate hoje resultado, apesar da evidente vantagem de liquidar e definir um assunto que interessa por igual ao Estado e à Companhia.

Tem a Companhia esperado ate hoje, pela razão de ver o Governo empenhado na solução de muitos assuntos importantes e urgentes; mas no momento presente cessando esses inconvenientes, não tendo a Companhia recebido comunicação alguma de V. Ex.^a acerca d'este debatido assunto, vem novamente lembrar a urgencia de se pôr termo á situação difícil em que se encontram o Estado e a Companhia, quer pela combinação proposta no ofício de 1 de junho proximo passado, quer pelo acordo extra-oficialmente apresentado a V. Ex.^a

Espera pois a Companhia, confiada na lealdade de V. Ex.^a, que tendo ella transigido em continuar a fazer a exploração da linha de Malange ate que se liquidassem as suas contas e a sua situação, não será esta questão protelada por mais tempo, o que seria corresponder ás facilidades e desinteresse da Companhia por uma forma menos primorosa, que de certo não está no ânimo de V. Ex.^a

Acrece ainda a justificar a urgencia, que em novembro temos a assembleia geral, tendo de organizar o respectivo relatório documentado ate 10 do proximo mez de outubro, o que é trabalho de consideração para uma Companhia que tem ligações intimas com as praças estrangeiras, e que conhecem como o demonstra o relatório de 1907 as divergencias existentes entre o Estado e a Companhia.

Depois das conferencias havidas com V. Ex.^a, não é crível que V. Ex.^a queira abandonar as negociações encetadas, em que sempre mostrou o maior interesse e solicitude, e que é tão importante para os interesses d'aquella colónia; mas se assim acontecer que V. Ex.^a tenha mudado de parecer, pedimos-lhe se digne comunicar-nos essa nova orientação, ate a indicada data de 10 de outubro, por isso que dadas tais circunstâncias vê-se-ha a Companhia forçada a não continuar com a exploração da linha de Malange, por lhe não convir em tais condições, como por vezes o temos insinuado a V. Ex.^a

Estamos convencidos de que a Companhia tem dado constantes provas de querer transigir com o Governo, facilitando a liquidação de contas, submettendo-se á arbitragem, ha muito pedida, e reclamada, prestando-se a explorar uma linha que sem o seu concurso seria ruinosa para o Estado, e afastando a intervenção de terceiros nas suas reclamações. Parece-nos portanto que a Companhia tem direito de esperar ser attendida com justiça; se o Governo porém não quiser tomar a responsabilidade de qualquer acordo com ella, não terá razão de eximir-se a conceder-lhe a arbitragem, dando assim o exemplo de cumprimento da lei. Mas, por ultimo, se nem este caminho legal se quizer adoptar, rogamos a V. Ex.^a se digne dar-nos uma resposta em breve, para podermos proceder em conformidade, como entendermos necessário para salvaguardar os interesses, quer dos accionistas, quer dos obrigacionistas. — Deus guarde a V. Ex.^a — Porto, 30 de Setembro de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{ma} Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Digníssimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

(Continúa.)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tarifa especial N. B. n.º 7 — Grande Velocidade — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

Desde 10 de janeiro de 1909 o § 3.^º d'esta tarifa que estabelece a venda de bilhetes de ida e volta das estações de Maiorca até Mortagua para Coimbra é tornado de efeito reciproco, sendo estabelecida a venda diaria de bilhetes de ida e volta de Coimbra para aquellas estações com a validade de dois dias.

Desde a mesma data o prazo de validade dos bilhetes dos §§ 1.^º, 2.^º e 3.^º d'esta tarifa a que se refere a sua condição primeira é alterado pela fórmula seguinte:

Quando o prazo é de 1 dia, o bilhete é válido no dia da venda e no imediato; de 2 dias, nos 2 seguintes; de 3 dias, nos 3 seguintes; de 4 dias, nos 4 seguintes; de 5 dias, nos 5 seguintes;

Ficam em vigor em tudo que não seja contrario ao disposto no presente as condições da tarifa N. B. n.º 7 de grande velocidade em applicação desde 20 do Agosto de 1898 e os avisos ao publico B. 1.098 de 29 de março de 1901 e B. 1.183 de 19 de junho de 1902.

Horario dos comboios

A partir de 15 de janeiro de 1909 o comboio n.º 240, que, segundo o cartaz horario D. 107 em vigor, sae de Alfarelhos com destino a Figueira da Foz ás 11 horas e 38 minutos da manhã, terá, no apeadeiro de Santo Aleixo, onde passa ás 12 horas e 6 minutos da tarde, uma paragem de 30 segundos para serviço de passageiros.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Compra de cairo, de linho e de pita-estopa-filleli-fio linho em rama-lona-mealhar-merlim

Dia 3 de fevereiro de 1909 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Direcção do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, 22.

Depósito provisório: 27\$500 réis.

Condições estão patentes: nas secretarias da direcção, Largo de S. Roque e na dos armazéns gerais do Barreiro, todos os dias uteis das onze da manhã ás quatro da tarde.

Venda do rebocador « Leão »

No dia 23 de janeiro pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua séde, Largo

de S. Roque n.º 22, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação da venda do rebocador « Leão », pertencente a estes caminhos de ferro.

Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o depósito provisório de 75\$000 réis ou sejam 2 1/2 % sobre 3:000\$000 réis, base de licitação.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para prever 5 % da importância total da adjudicação, constituindo assim, para garantia do respectivo contrato, um depósito definitivo que ficará á ordem da direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral dos Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria onde tiver sido realizado o depósito provisório. O rebocador pode ser examinado no Barreiro, na doca d'esta administração.

O programma do concurso e respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque n.º 22) na do serviço de tracção e oficinas — Barreiro — e na da direcção do Minho e Douro — Porto — onde pôdem ser examinados, em todos os dias uteis das 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 360 toneladas de óleo mineral escuro

Dia 1 de fevereiro de 1909 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Estação central de Lisboa Rocio perante a Comissão Executiva.

Condições estão patentes: Repartição central ao serviço dos armazéns gerais (Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde; e em Paris, no escriptorio da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

Depósito provisório: deve ser feito até ás 12 horas do dia do concurso.

Empreitadas n.º 2 e 3 de construção de terraplenagens, obras de arte e revestimentos de taludes do 2.^o lanço do prolongamento do Barreiro a Cacilhas

No dia 3 do mês de fevereiro de 1909, pela uma hora da tarde, na séde do conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado, se procederá á arrematação das empreitadas seguintes:

Empreitada n.º 2 Terraplenagens e revestimento de taludes. Base de licitação 57:170\$000. Depósito provisório 1:430\$000 réis.

Empreitada n.º 3 Obras de arte (pontes sobre os rios Coimbra e Judeu — taboleiros metálicos e respectivos apoios e fundações). Base de licitação 83:500\$000, réis mais 370.000 francos. Depósito provisório 4.175\$000 réis.

As propostas pôdem dizer respeito a uma só empreitada ou a ambas.

As medições, desenhos, orçamentos e demais condições para a arrematação e execução d'estas empreitadas acham-se patentes na secretaria dos serviços de construção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, largo de S. Roque, Lisboa e dos do Minho e Douro, Porto, todos os dias uteis, das dez horas e meia da manhã ás quatro da tarde.

Leilão de remessas retardadas e volumes encontrados nas carruagens

No dia 27 do corrente e seguintes ás 11 horas da manhã por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados e em virtude do art.º 108.^º da tarifa geral d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 27 de novembro de 1908 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as pagando o seu débito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 26 do corrente inclusivamente, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Remessas n.º 33.461 de Mogofores a Villa Nova de Gaia, 4 peças ferro peso 100 kilos, consignatários Paiva & Irmãos — n.º 72.175 de Lisboa P. a Ponte de São João, 8 saccos carvão pedra peso 500 kilos, a Luiz Rau — n.º 97.936 de Porto de Alfandega a Soure, 1 caixa de ferragens, peso 144 kilos, a Fábrica Viação Thomar — n.º 76.906 de Regoa a Lisboa P. 8 caixas garrafas vinho e 2 barris de vinho, peso 337 kilos; a João Ribeiro de Carvalho — n.º 52.755 de Santa Rem a Villa Franca, 1 carroça, peso 280 kilos, a Carlos Dallot —

E mais 1 casco de vinho, peso 684 kilos — 14 transmissões de 2 direcções, 14 despertadores, 49 receptores, 29 quadros de 2 direcções, 1 quadro de 10 direcções.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cosinlha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Servico de primeira ordem, aposentos confortaveis e agradados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Precos razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO **Hotel Particular.** — Servico de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de precos, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis comodidades e aceio; tratamento recomendavel. — Proprietario, Domingos José Pires.

HAMBURGO **Sautier & C.^a** — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Servico directo entre Hamburgo e Espanha.

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

LISBOA **Grande Hotel d'Inglaterra** — Em frente da Estação Central. P. dos Restaurantes. De 1.^a ordem. Ascensor. Luz electrica. Recomendado pela Propaganda de Portugal.

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

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

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

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

PORTELEGRE **Hotel Caraça.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Servico bom e agradado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Servico de 1.^a ordem, preços moderados, Frente do correio, teatros; muito central. — Propr. Lopez Munhos.

PORTO **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21. — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel. — Propr. Serafim Pereira.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do théâtro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Servico primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenco & Lourenco.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuda de Juarez.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1909

COMPANHIA REAL		PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	Lisboa	Móra	Lisboa		
C. Sodré		Alges	C. Sodré	7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	3 53	3 33	7 18	8	3 25	5 55	1	
9 15		9 29	9 40	9 55	7 33	8 36	10 29	11 12	8 10	9 46	3 55	5 20	11 55	11 35	6 30	
9 28		9 42	10 10	10 25	9 57	10 41	11 51	12 34	9 30	9 46	—	—	—	—	—	
4		4 14	4 29	4 44	10 51	11 34	2 20	3 3	4 41	5 24	3 31	5 24	6 29	6 29	6 29	
5 40		5 54	6 20	6 35	6	6 43	7 4	7 48	6 47	7 29	7 57	8 41	8 41	8 41	8 41	
11 25		11 39	12	12 15	8 27	9 11	9 34	10 18	9 51	10 35	11 40	12 23	12 23	12 23	12 23	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ●		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
C. Sodré		P. Arcos	C. Sodré	5 30	6 5	5 20	5 50	Lisboa-R.	Povo	Lisboa-R.	6 15	3 55	9 20	Porto	10 26	
7		7 28	7 25	7 55	8 15	8 16	8 42	11 51	12 49	7 36	8 34	—	5 20	12 4	3 32	
7 40		8 15	8 19	9 15	10 10	10 38	8 49	10 30	5 37	5 29	6 30	7 50	3 14	8 3	12 57	
11 30		11 58	10 50	11 16	● 4 35	● 5 37	● 5 29	● 4 35	● 5 37	● 5 29	6 50	● 12	● 4 55	11 20	6 55	
1		1 28	12 10	12 36	2 30	2 38	2 6	12 30	1 53	—	—	—	—	—	—	
2 30		2 58	1 40	2 6	4 52	5 20	3 10	3 36	4 28	5 37	● 5 29	4 46	5 1	4 16	8 58	
5 24		5 56	5 31	5 57	7 28	7 40	8 6	—	2 5	2 26	1 25	8 25	9 44	6 40	6 30	
7		7 28	7 40	8 6	8 30	8 39	10 31	11 50	3 45	3 01	4 55	7 30	7 25	7 14	3 35	
8 30		8 58	9 10	9 36	9 15	10 28	10 40	11 6	4 58	4 25	5 55	8 20	8 41	8 1	—	
10		10 28	10 40	11 6	12 30	1 5	—	—	5	7 26	—	—	—	—	—	
Mais os de Cascaes, excepto os ●		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
C. Sodré		Cascaes	C. Sodré	6 15	7 15	6	7	7 20	8 2	8 11	9 7	7 25	8 5	9 51	7 23	
8 10		9 3	● 8	8 46	9 46	● 8 56	9 32	9 10	8 20	8 1	6 35	8 20	12 12	1 35	5 27	
9 10		9 46	● 8	8 56	10 38	9 15	10 5	10 40	9 45	3 18	● 8 50	1 15	1 30	5 15	11 45	
9 45		10 38	9 15	10 5	11 16	● 9 36	10 32	11 52	● 9 45	● 8 50	2 40	1 15	1 19	7 40	9 53	
10 40		11 16	● 9 36	10 32	11 52	10 20	11 54	12 15	1 51	12 26	2 45	1 15	1 19	7 40	9 53	
10 45		12 15	● 11 26	12 2	12 15	● 11 26	12 2	12 15	● 5 30	11 16	● 5	10 50	11 14	12 35	1 44	
11 15		● 1 22	● 11 26	12 2	1 26	2 26	3 2	3 10	7 20	1 47	9 39	3 44	7 25	8 42	7 25	
1 45		2 52	1 50	2 54	3 46	● 2 26	3 2	3 15	4 15	3 15	4 19	4 46	9 42	4 31	6 2	
2 52		3 46	● 2 26	3 2	3 10	3 46	3 2	3 15	4 15	3 15	4 19	4 46	9 42	4 31	6 2	
3 15		4 15	3 15	4 19	4 40	● 3 36	4 32	4 40	5 16	● 5 36	4 32	5 16	4 46	9 42	4 31	6 2
4 40		5 16	● 4 28	5 15	5 20	6 10	5 26	5 20	6 10	6 45	6 25	6 25	7 25	8 41	7 25	
5 20		6 10	● 5 26	6 2	6 10	6 15	7 19	7 22	7 20	1 47	9 39	3 44	7 25	8 41	7 25	
6 10		6 46	6 15	7 19	6 15	7 22	● 6 56	7 32	10 10	11 54	7	8 38	7 25	8 41	7 25	
6 15		7 22	● 6 56	7 32	7 40	8 16	● 7 5	7 52	5 35	7 15	3 33	5 9	7 25			