

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 507

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1909

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Ampliação da tarifa especial n.º 3, e tarifa especial n.º 5 A, ambas de pequena velocidade.
Companhia Real. — Axiso sobre a tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade.

SUMMARY

	Paginas
Commemoração do dia.....	33
O Arsenal de Marinha, por J. Fernando de Souza.....	34
Construção e constructores, por Mello de Mattos.....	36
Parte official.....	37
Tarifas de transporte.....	38
As linhas ferreas europeas em 1908.....	38
Caminho de ferro secundario de Salamanca.....	38
A proposito do Cincoentenário — L.....	38
Notas estatisticas.....	39
Notas de viagem — VII — Mollédo — Sitio aprazível e aguas milagrosas — Villa Real — Trens carissimos — Pedras Salgadas — Luxuosos hotéis — O parque — As digressões.....	40
Os tremvias electricos na Europa.....	41
Os caminhos de ferro turcos.....	41

	Paginas
O problema economico.....	42
Os tremvias de Shaesbeck.....	42
As linhas belgas secundarias.....	43
Automobilismo — Belgica — Inglaterra — Estados Unidos.....	43
Sindicato agricola de Mirandella.....	43
Linhas portuguezas — Swazilandia — Companhia Real — Malange — Sul e Sueste — Mormugão — Valle do Sado — Zambesia.....	43
Parte financelra.....	44
Boletim Commercial e Financeiro.....	44
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	45
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	45
Linhas estrangeiras — Espanha — Dinamarca — Brazil.....	46
Brindes e kalendaros.....	46
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração (continuação).....	46
Avisos de serviço.....	47
Arrematações.....	47
Agenda do Viajante.....	48
Horario dos comboios.....	48

Collecções do 21.º anno

Estão promptos, por estes dias, os volumees encadernados, do anno findo, que os nossos colleccionadores podem obter entregando os numeros soltos, completos, d'esse anno.
O preço da encadernação é de 800 réis.

COMMEMORAÇÃO DO DIA

A nossa folha traça rigorosamente luto n'este dia terrivel em que a nacionalidade portugueza commemora o facto mais vergonhoso da nossa historia.

Ante esse crime nefando que — faz hoje um anno — victimou não só o primeiro magistrado da nação, mas seu filho, irresponsavel ainda por quaesquer actos da publica administração; ante esse espectáculo de uma mulher assistindo, entre um chuva de balas, ao baquear do marido, do filho, e vendo o imminente aniquilamento do outro filho e de ella propria, sentimo-nos mais que compungidos; como homens, baixamos o olhar envergonhados perante o mundo culto, até perante os habitantes das mais occultas selvas, que por certo ficariam horrorisadas se soubessem que, em plena Europa que, em nome da civilização, lhes queima as palhotas e os filhos e lhes toma os rebanhos e as terras, ainda ha um paiz onde, no centro da população, se ataca a tiro uma familia inteira, como javalis no matto.

Longo seria o trabalho de ensino para fazer compreender a esses gentios que as exigencias da civilização implicam a existencia de uma entidade, mais tiranna que os seus regulos, mais sanguinaria que as feras — a politica.

Porque foi ella — e só ella — a mandante de tão horrendo attentado.

O paiz que lh'o agradeça e se lembre sempre de que a essa execranda instituição deve todos os seus males.

Da bocca d'aquellas carabinas não sahiu só um bafo mortifero para um rei e um principe; o fumo d'aquella polvora tornou-se nuvem espessa que nos ensombrou os créditos de nação culta, que nos vexou perante o mundo, que nos destruiu para sempre a fama de povo bondoso a que se desculpava a falta de actividade com a rasão dos nossos costumes brandos e carinhosos.

E no campo pratico representou para o paiz a transformação de um anno de gloria — que o seria aquelle em que a nossa patria mais estreitaria os laços que a unem ao Brazil, onde ao nosso pavilhão erguido na exposição e tremulando nos mastros dos navios que ali levassem o monarcha, seria aclamado triumphalmente pelo amor d'esse povo nosso filho — num anno de lucto e em que esses laços mais e mais afrouxaram, e a Europa começou a encerrar-nos com o parecer carregado e sobranceiro dos desconfiados.

Foi isso tudo — e quanto mais! — o que perdemos nesse dia.

Por isso e pela veneração a uma familia para quem este dia terrivel será eternamente de lagrimas, o nosso jornal veste de lucto.

O Arsenal da Marinha

Bastou que um ministro, conscio da sua missão e desejoso de prestar serviços ao paiz, arcasse com um problema de urgente resolução para a politiquice indigena sacar da aljava as setas hervadas dos seus epigramas. Trata-se da remoção do Arsenal da Marinha para a margem esquerda. Desde que constou que o actual ministro resolvera pôr na tela da discussão parlamentar tão importante assunto, cujo estudo fôra já iniciado por alguns dos seus predecessores e dera logar á elaboração de valiosos trabalhos technicos, veio logo a objecção peremptoria do enorme encargo a contrair, incompativel com o estado das nossas combalidas finanças.

A situação actual do Arsenal prende-se de tal modo com o sistema de communicações da parte marginal da cidade, que o problema da sua remoção não é indifferente a quem se ocupa de caminhos de ferro, não ficando pois deslocado na *Gazeta* um estudo ácerca do assunto.

No plano geral das obras do porto de Lisboa, cuja execução foi contratada com Mr. Hersent, a linha dos caes seguia avançada e continua da frente da Alfandega até á frente do Caes do Sodré, mantendo-se o Arsenal na sua actual situação. Para lhe assegurar o serviço deixavam em frente d'elle uma doca relativamente vasta.

A praça do Commercio ficava internada, separando-a do rio largo espaço conquistado por aterro até o muro do caes, no qual haveria em frente da praça uma recrava com um grande desembarcadouro fluctuante. A' beira do terrapleno, seguia a avenida marginal continuada desde a parte da margem a montante da Alfandega e ladeada exteriormente pelo prolongamento da linha ferrea de Santa Apolonia a ligar com a de Cascaes.

A passagem em frente da doca do Arsenal era assegurada por uma ponte movel, com largura sufficiente para a linha ferrea e a avenida, estreitada n'esse ponto.

Circumstancias de todos conhecidas fizeram suspender as obras entre a Alfandega e o caes do Sodré.

O lanço de muro em frente da Alfandega e o aterro por elle limitado afundiram-se; a vasa fluida encontrava-se nas sondagens de aquelle lanço até profundidades superiores a 30 metros. Tão aleatoria era pois a obra que surgiram receios gerados pelo desastre occorrido de que egual sorte coubesse ás obras que a seguir se fizessem. Aproveitou-se pois o ensejo para adiar indefinidamente a execução d'esse lanço alliviando o Thesouro, pouco abarrotado de recursos, do importante dispendio a fazer. Manteve-se ao empreiteiro a obrigação d'executar mais tarde a obra, até que por ultimo a liquidação final da empreitada o desligou de todo e qualquer compromisso. Quanto ao lanço de muro destruido, resultou de um juizo arbitral a sua reconstrução sobre enrocamento a 1 metro acima de zero hydrographico, não sendo pois acostavel.

Em frente do Caes do Sodré tinha havido soterramento de trabalhos feitos, devido á sua execução sobre a espessissima camada de vasa que até ali se estende. Depois de varios estudos e tentativas assentou-se em limitar a margem por um talude empedrado de suavissima inclinação, e em fazer um pequeno molhe de protecção não acostavel que abriga um varadouro dos pequenos barcos no local destinado ao mercado de peixe.

Havia ainda complicado litigio, hoje resolvido definitivamente, ácerca da divisão dos terrenos conquistados no Caes do Sodré entre a Camara Municipal, a empresa do porto, a Companhia Real e o Arsenal.

Ha males que vêm por bem.

O adiamento das obras primitivamente planeadas deixou em aberto o problema do Arsenal, tornando possível a sua remoção para a outra margem, solução que nem todos acceitavam. Infelizmente o proposito de dar impulso

ao fabrico de navios e aos serviços do Arsenal originou importantes trabalhos de ampliação e remodelação executados nos ultimos doze ou quatorze annos e em que se tem consumido muitas centenas de contos. A influencia da opinião adversa á transferencia do Arsenal determinou a elaboração de um plano de obras para o ampliar, consistindo na construcção de planos inclinados, de uma grande ponte-caes, no prolongamento da actual, no alargamento da caldeira para pequenos barcos e outras obras dispendiosissimas.

Os estudos a que se procedeu ultimamente pozeram bem em relevo a impossibilidade de fazer do Arsenal um estabelecimento modelar, com as suas officinas methodicamente relacionadas. Novamente foi estudada a hypothese da sua transferencia para a margem esquerda, o que deu logar á elaboração de um notavel ante projecto pelo distinctissimo engenheiro Antonio dos Santos Viegas, ao tempo encarregado da revisão do projecto do lanço do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas.

As numerosas sondagens effectuadas no local da estação terminal subministravam base segura para o delineamento das obras. A visinhança do Arsenal e do caminho de ferro era utilissima para os dois serviços. O ante-projecto era subordinado á hypothese de uma conceção gradual.

Na primeira etapa a despesa, inferior a 2:000 contos, permittia a immediata transferencia do Arsenal em condições de se fazerem no novo local todos os trabalhos que se fazem actualmente na margem direita; em segunda e terceira etapa se completaria o plano até se dispender a quantia de 5:000 contos, em que se estintavam todas as obras.

O relatorio proficiente de uma subcommissão mostrava as deploraveis condições economicas do fabrico de navios, actualmente em que estes permanecem no meio do rio, gastando os operarios boa parte do dia na ida para bordo e no regresso e trabalhando longe das officinas e dos depositos de material. A irregular disposição das officinas sem relações commodas, faceis e methodicas entre si, dá logar a falsas manobras e a perdas de tempo e de dinheiro que se cifram por elevada quantia annual. A economia resultante da ordem e methodo possibilitados por uma boa installação serão certamente sufficientes para solver parte do encargo que d'ella resulte.

Por outro lado, os inconvenientes do encravamento do porto militar no porto commercial tornam-se cada vez mais sensiveis. Alem d'isso a circulação na principal arteria da cidade não encontra espaço bastante para se fazer desfogadamente, urgindo arcar com o problema, cuja resolução é enormemente facilitado pela remoção do Arsenal.

Raros são, pois, hoje os espiritos reflectidos, que, tendo estudado a questão, não dêem o seu assentimento a essa transferencia, assustando-os, porém, a magnitude da despesa.

Tanto bastou para que o nosso ignaro e faccioso jornalismo inventasse cifras phantasticas, sem a minima base d'estudo serio, computando doutoralmente em 12:000 contos, o custo de uma obra, que no total custará menos de metade, custando a parte mais necessaria e urgente menos de um sexto de aquella quantia.

A par do Arsenal pessimamente installado e servindo de estorvo á expansão da cidade, encontramos a estação do Caes do Sodré no seu abarracamento provisório que se eternisa; a estação do Sul e Sueste, vergonhosamente acanhada e de misero aspecto, em lamentavel contraste com o vizinho torreão pombalino, opondo-se á sua remoção para o logar que lhe foi racionalmente destinado pelos poderes publicos, infundadas apreensões da classe commercial, mal orientada; a Praça do Commercio, marginal de lodos infectos; os desembarcadouros da cidade limitados ao da Parceria e ao Caes das Columnas, meio assoariado; a avenida marginal, tão importante para o serviço do porto, interrompida em larga extensão, vindo o seu

movimento engrossar a corrente da rua do Arsenal, que o não comporta; a linha ferrea igualmente interrompida.

Devemos notar que no plano geral das obras do porto ha presentemente consideravel lacuna, impossivel de se preencher sem se tomar resolução ácerca do Arsenal. Entre a Alfandega e o Caes do Sodré ha uma reintrância que favorece o assoriamiento marginal, como outra e mais extensa e profunda existe entre o Caes do Sodré e o molhe do posto de desinfecção.

Como devé ser preenchida essa lacuna?

Quer o Arsenal permaneça, infelizmente, encravado na margem direita, quer se transfira para a margem esquerda, importa assentar idéas ácerca da ligação dos dois troços da linha ferrea e da avenida marginal, problema cuja resolução é singularmente dificultada pela passagem em frente do Terreiro do Paço.

Segundo o plano primitivo das obras do porto a linha do caes passava de tal modo avançada, que á frente de aquella praça ficava um vasto terrapleno separando-a do rio.

Se em vista da difficuldade da obra se renunciar á sua execução, como tem sido ultimamente aventado, a rua sul da praça do Commercio, devidamente alargada, poderá constituir o troço respectivo da avenida sendo necessario avançar alguns metros apenas a cortina marginal encostada á qual e por fóra da avenida seguiria a linha ferrea.

Sob o ponto de vista puramente technico justifica-se plenamente a continuidade d'esta para ligar entre si as diferentes partes do porto e as estações de Santa Apollonia e Caes do Sodré directamente, embora já uma ligação mais longa exista, constituida pela linha de circumvallação. Essa opinião, sustentei-a por mais de uma vez. Confesso porém que hoje sinto-me abalado por considerações de outra ordem. Havemos de prejudicar a nossa mais bella praça, unico sitio em que ao publico é dado abeirar-se do rio, interpondo entre este e aquella uma linha ferrea? Não levantaria essa obra justificados protestos, agravados ainda pelo embaraço que d'ella resultaria para o accesso das estações do Sul e Sueste e do Caes do Sodré? Não valerá a pena impôr ao trafego o onus suplementar de maior percurso pela linha de circumvallação para deixar ao publico o goso pleno do passeio á beira do rio no centro da cidade? Não se poderá suprir em boa parte a linha ferrea pela camionagem fluvial entre os diferentes terraplenos do porto? Indispensavel se torna resolver este ponto preliminar, dando a primazia ás razões technicas ou ás considerações de ordem esthetica.

Se se prescindir da ligação entre os dois troços da linha ferrea, o traçado da avenida marginal é consideravelmente facilitado por não haver necessidade de respeitar o limite de raios de curvas imposto pela via ferrea.

Em rigor, poder-se-ia até manter o actual muro do caes da praça do Commercio, modificando-o apenas nas extremidades para que a rua sul, um pouco alargada, se curve n'esses pontos para contornar os torreões, seguindo depois para um e outro lado. Quando se não quizesse fazer essas ligações em curva, ter-se-ia que avançar alguns metros toda a cortina, ficando intacta a escadaria do Caes das Columnas.

O aspecto da praça em nada seria alterado e a avenida poderia ter vinte metros de largura contados da face sul dos torreões.

Para leste, seguiria parallela ao edificio da Alfandega até ligar com a parte da avenida já entregue á circulação. Enquanto a essa ligação se opozesse o serviço da Alfandega, poderia ser adiada, sem prejuizo grave do publico por ser menos difficil o accesso da parte oriental da cidade, visto o movimento poder dividir-se pelas ruas da Alfandega e dos Bacalhoeiros.

Transferida a estação do Sul e Sueste para o local que lhe está destinado em frente da Alfandega, o alargamento da rua sul da praça do Commercio junto do torreão facilitará o accesso do largo da estação, mantendo-se a independencia do serviço aduaneiro.

O que é indispensavel é a ligação para o lado do occidente em vista da manifesta insufficiencia da rua do Arsenal, na qual chega a permittir-se, por inevitavel, o transito de pessoas carregadas com fardos, e de vendilhões ambulantes pelos estreitos passeios, não se podendo fugir d'estes para a acanhada faixa destinada aos carros.

Tem-se proposto diferentes soluções.

A abertura da nova rua em tunel entre o Corpo Santo e o largo do Pelourinho, ou entre aquelle largo e o Rocio, seria obra dispendiosa e de que se poderiam resentir os predios superiores, exigindo poismeticulosos cuidados na execução.

O alargamento da rua exigiria expropriações dispendiosissimas, sendo feito do lado norte, e sacrificaria o edificio do Arsenal, sendo do lado sul. Recuar apenas o corpo central d'esse edificio, que fórma um estrangulamento á entrada da rua, prejudicaria consideravelmente o nobre aspecto do edificio e seria fraco palliativo, porque a propria rua é demasiado estreita, e a fazer-se uma obra para o seu alargamento, devia assumir mais largas proporções.

A transformação do pavimento terreo do Arsenal em passagem coberta para peões sacrificaria espaço aproveitavel no edificio, sem resolver o problema, porque a rua não podia deixar de continuar a ter o passeio do lado norte, de modo que a faixa ganha para veiculos pela supressão do passeio do sul seria sobremodo escassa, não se alterando essencialmente as condições de circulação de veiculos, mórmente á entrada da rua do Arsenal, cujo corpo central mais avançado a estreita notavelmente.

A melhor solução é, a meu vêr, a construção da avenida pela frente do Arsenal, dando lugar á divisão por duas ruas do movimento, que hoje se concentra n'uma. Esse prolongamento passaria em frente da praça do Duque da Terceira e ao sul do novo edificio do porto de Lisboa e do corpo do Arsenal em que se encontra a sala do Risco.

Se se conservar o dique actual, deverá a avenida passar-lhe pela frente sobre uma ponte movel, podendo ainda haver talvez uma solução admissivel pela modificação do extremo do dique afim de poder passar entre elle e o edificio a avenida. Da resolução que se tomar ácerca da conservação do dique, depende essa parte do traçado da avenida.

Quanto á ponte actual do Arsenal, não poderia ter na frente um grande desembarcadouro para passageiros?

Ha quem julgue que por aquella ponte se faria em boas condições o serviço fluvial do Sul e Sueste. E' preciso não esquecer a indispensabilidade da avenida e portanto a necessidade de deixar ao sul d'ella todas as installações do serviço da estação e o respectivo largo de accesso, se não se quizer reeditar a mesquinha installação provisoria em que aquella se encontra ha tanto tempo.

Poder-se-á objectar que entre a avenida e o alinhamento da testa da ponte do Arsenal se póde conquistar espaço para uma estação nas devidas condições. E quanto não custa essa obra em local em que a altura da agua é já grande e a camada de lodo do fundo espessissima?

Quanto mais racional não é aproveitar para a estação parte do terrapleno da Alfandega, no qual continua a crescer herva para gaudio de meia duzia de *empatas*, conductores de carneiros de Panurgio, e cujo muro não é acostavel, do que ir fazer n'outro local obras carissimas e que no periodo de execução perturbam consideravelmente, ou antes, impossibilitam o serviço actual da estação?

Não se transfere o Arsenal, continuando este a constituir embaraço aos melhoramentos da cidade e um cancro do Thesouro pelo enorme dispendio inutil a que obriga a

defeituosa e desordenada configuração d'aquelle estabelecimento fabril, a despeito do zelo e competencia do seu pessoal dirigente?

Mal de nós se assim succeder, mas ainda em tal caso deve ser estudado o prolongamento da avenida pela sua frente, obra que no seu magnifico livro sobre os portos de Portugal o sr. conselheiro Adolpho Loureiro julga exequível.

Repugna-me, porém, admittir esta segunda hipotese. A unica objecção seria oposta á transferencia do Arsenal é o encargo financeiro d'essa obra, parte do qual é aliás compensado pelas grandes economias que se podem realizar no fabrico de navios em estaleiros methodicamente ordenados. Como já ponderei, basta para isso gastar cerca de 2:000 contos, tendo de se gastar 3:000 em segunda etapa.

Mais do que a annuidade d'esse capital custam ao Thezouro os agravamentos do cambio provenientes da desorientação da nossa vida publica. Queiram os nossos politicos impôr silencio ás suas paixões, e deixar penetrar na consciencia os dictames do patriotismo, que os recursos para uma obra de tal utilidade não faltarão desde que haja paz, tranquillidade e boa administração. Se as houver, podemos transferir o Arsenal e levar por diante muitos outros empreendimentos de utilidade publica, que recursos sobejarão a quem tenha fé nos destinos do paiz. Se não as houver, a autonomia patria poderá bem sossobrar, merecê dos odios intrataveis, das luctas de corrilhos, das competições de pessoas.

Seja qual fôr o desfecho da crise por que passa a vida nacional, bem merece do paiz o actual ministro da marinha, sr. conselheiro Antonio Cabral, que n'este momento estuda com meticoloso cuidado um assunto de tanto alcance administrativo, e procura methodicamente habilitar-se para resolver problema tão importante, como o da remoção do Arsenal.

J. Fernando de Souza.

Construção e constructores

Um amavel correspondente que não sei quem é porque se occulta sob o nome de «um leitor da *Construção Moderna*», envia-me cinco paginas de papel commercial, em que fala de uma comissão nomeada em 28 de fevereiro de 1906 para rever o regulamento de segurança dos operarios em construcções civis, e onde allude a «alquiladores, caixoteiros, carvoeiros, tendeiros, sapateiros e droguistas» que passaram a mestres d'obras, e que a si proprios se diplomaram em architectos e engenheiros, «consoante a sua vaidade.»

Garante o meu desconhecido correspondente as profissões e factos apontados e prosegue: «isto nada tinha se não houvesse um imminente perigo em deixar proseguir essa vaidade, perigo em todos os sentidos: 1.º o descredito das classes a que esta malta de maltrapilhos usurpa o nome; 2.º o perigo immediato dos operarios que teem a infelicidade de trabalhar ás ordens d'estes individuos; 3.º perigo de tudo e de todos que teem de viver e de permanecer em casas construidas por tal gente.»

A seguir, refere-se aos attentados contra a arte de construir que se praticam diariamente em Lisboa com as modificações de antigos predios. «Uns monstros de umas paredes, uns vigamentos enormes, tudo isto no ar, fiados em uns palitos de umas columnas e em umas vigas de problematica resistencia.»

«V. que se dedica a estudos de resistencia, prosegue, quer um passatempo agradável? Basta que á sorte escolha uma ou duas d'essas casas que teem sido modificadas, lhe faça o estudo das vigas que estão applicadas e en-

tão verá que fica horrorizado das barbaridades commetidas.»

«Nas construcções novas, isso nem se fala; as gaiolas de madeira que formam os esqueletos das casas ou são feitas com palitos ou a maior parte das vezes não são feitas senão em parte, sendo a outra e a mais importante substituida por paredes de tijolo de toda a fórma, feitiço e raça sem travamento nem segurança.»

«Casos de desabamento teem-se dado já uns poucos, mas o ultimo requer toda a attenção (theatro da Avenida D. Amelia).

Detenho aqui provisoriamente a transcrição da carta recebida, para começar a responder-lhe.

A comissão a que allude o meu amavel correspondente trabalhou afincada e desinteressadamente e porfim entregou ás instancias superiores o projecto de regulamento que resultou dos seus estudos.

Como todas as obras humanas deve ter defeitos, visto que a Terra, e mais saiu das mãos de Deus, longe está de ser perfeita, quicá de ser estavel. No emtanto não logrou aquelle projecto a approvação por enquanto dos que teem que apreciá-lo.

Compará-lo com o regulamento vigente pôr-lhe em relevo as vantagens, não posso nem devo fazê-lo.

Ainda suppuz, em passados tempos, que fosse inopportuna a sua approvação. Podia intervir em contenda travada entre um funcionario superior do municipio de Lisboa e a Comissão administrativa do mesmo municipio, mas como posteriormente se pôde applicar á tal batalha o verso de Corneille

«Et le combat finit faute de combattants.»

conclui que foram certamente as imperfeições de aquelle trabalho que levaram as instancias superiores a não o adoptarem.

Pena é comtudo que, reconhecendo-se em 28 de fevereiro de 1906 os inconvenientes do regulamento vigente, ainda cerca de tres annos depois se não emendassem, mandando-o rever por uma comissão que mais cabalmente se desempenhasse do encargo commettido n'aquella portaria á que tão mal correspondeu, com o trabalho apresentado, aos intuitos de quem a nomeou.

E, no emtanto, deve notar-se que todos os que se occupam de construcções collaboraram no regulamento em projecto, visto que da comissão faziam parte um engenheiro em serviço da Camara Municipal de Lisboa, outro representando a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, um delegado da Sociedade Nacional dos Architectos, outro da Associação dos Conductores de Obras Publicas e um representante da Associação dos Constructores Civis e Mestres de Obras, isto afóra o pessoal dependente da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas todo conhecedor da arte de construir, como o comprovou por obras em grande parte do paiz.

Insanaveis são portanto as deficiencias do projectado regulamento para que não seja approvado, mas a segurança dos operarios é que não pôde estar á mercê de um regulamento reconhecidamente defeituoso, como é aquelle que vigora presentemente.

Passando agora a outro ponto da carta do meu correspondente, direi que não desconheço a classe dos *arvorados* em mestres de obras e consinta-me que a esse proposito lembre o que escreveu *A Construção Moderna* de 10 de setembro de 1907 a proposito de uma carta que me dirigiu o sr. general Henrique das Neves.

Com o seu humorismo habitual narrou aquelle meu amigo a historia de *uma casa construida á laia de mil diabos* e revelou a *pericia* do constructor dizendo que foi um carvoeiro, cujo retrato fixa com as palavras seguintes: «no bairro a que venho referindo-me, deixou um rasto de celebridade este homem conhecido pelo Carvoeiro. Agenciador audaz e atrevido, fura vidas sem escrúpulos nem consciencia que o incommodem, começando por carvoeiro

chegou a *architecto*, construindo sob a sua direcção varias casas para vender e que tem vendido.» ⁽¹⁾

A este proposito disse aquelle meu illustre amigo que não poucos diplomados da Camara Municipal são guitarreiros, caixoteiros, constructores de balcões e capoeiras de galinhas e um até possui, em rua bem central da baixa, uma taberna.» ⁽²⁾

Que admira pois que a collecção se complete com alquiladores, caixoteiros, tendeiros, sapateiros e droguistas, como diz o meu correspondente?

Nunca teria elle visto empreiteiros de obras publicas, que não sabem distinguir uma broca de um carrinho de mão?

Nunca lhe succedeu topar com um juiz, que, em vistoria technica, nomeou como perito de desempate, um alfaiate?

E, quando um dos peritos fez notar aquelle magistrado, que as medidas por pontos e linhas, já não eram admissiveis, visto de há muito estar em vigor o systema metrico, pouco faltou para que d'ali caminhasse logo para ferros de El-Rei.

Creia que todos se julgam aptos para tudo, e hoje é preciso ampliar aquelle proloquio conhecido do poeta, medico e louco. E como prova, basta dizer-lhe que o tal alfaiate quiz chamar a uma policia correcional, por insultos, o tecnico que lhe negava competencia para medir o caudal de uma ribeira, para determinar o perimetro molhado de um perfil designado, e para calcular o provavel regolho de um açude a construir.

Que o meu amavel correspondente, avalie por aqui, até onde chega a vaidade de quem talvez não soubesse cortar um par de calças, e diga-me se não rima com os improvisados architectos e engenheiros de geração espontanea que se *auto-diplomam*.

Claro está, que, semelhantes curiosos compromettem as vidas dos que se lhe confiam e os haveres dos que por elles mandam construir.

E depois quer o meu correspondente que elles appliquem noções de resistencia de materiaes.

De um constructor sei eu, que a todo o proposito exclamava, «o ferro aguenta tudo», e assim gateava paredes que estavam a cair, escorava vigamentos apodrecidos com columnas assentes em vãos de vigamentos inferiores e se percebia que as taboas do solho gemiam, não hesitava e diminuia o diametro das columnas.

De uma vez, deu-se uma derrocada e debaixo dos escombros ficaram tres homens.

Pois o nosso constructor nem sequer foi chamado a responder por homicidio por imprudencia.

E que para os usos da vida, elle tinha uma noção exacta da *rijeza* das cunhas e conjugava certamente aquella *machina simples* com a brandura dos costumes, para ir agenciando a vida. E o facto é que fez fortuna.

Mas para história basta por hoje, e no proximo numero continuarei a referencia a outros pontos da carta a que respondo por este modo, visto ignorar quem seja que m'a dirige.

Reparo, porém, que ainda não disse coisa alguma da derrocada do theatro da Avenida D. Amelia, e, pensando bem, o meu correspondente encontra a resposta no que dito fica e no que escreveu e que peço vénia para reproduzir:

«Quem consente, escreve, que se faça uma parede com 0^m,25 de espessura, com uma altura de 25 a 30 metros, n'uma casa sem travamento interior e com uma carga de uma cupula de ferro em cima?»

Para que poz aquelle ponto de interrogação na phrase transcripta, pergunto eu.

Por acaso desconhece os desacatos que diariamente se praticam nas construcções em Lisboa?

Ignorará que um constructor que está paralytico e que

nunca sae dos corredores da Camara Municipal de Lisboa, tomou num anno a responsabilidade de mais de um milheiro de obras?

Não saberá que outro, que por signal é guarda portão, assignou o termo de responsabilidade de uma reconstrucção em rua onde não se encontra prédio com o numero e disposições que elle afirma que existem?

Ora estes factos concretos, explicam aquella derrocada, as anteriores e até a existencia da tal casa de que fala o meu distincto amigo sr. general Henrique das Neves.

E depois não houve um jornal que falou a sério num tremor de terra que só se sentiu nas proximidades da contrucção do tal theatro?

Era um Reggio e uma Messina de via reduzida, para falar em linguagem ferro-viaria, visto que respondo na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

E como não devo tomar as columnas com um assumpto que não interessa immediatamente a maioria dos seus leitores, reservo o resto para o proximo numero, conforme prometti já.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 23 de dezembro do anno findo: ha por bem approvar a medição definitiva da linha ferrea de Mirandella a Bragança, feita contraditoriamente pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, e por um delegado do Governo, fixando para todos os effeitos em 79:025,65 metros o comprimento da mesma linha, ficando porém a mencionada companhia obrigada a completar o que lhe é exigido no n.º 4.º do artigo 1.º do respectivo contrato de concessão approvado por carta de lei de 24 de maio de 1902.

Paço, em 19 de janeiro de 1909. — D. Luiz Filipe de Castro.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Tendo a companhia concessionaria do caminho de ferro de Benguella ponderado a difficuldade que tem de emitir obrigações desde que os juros vencidos fiquem sujeitos ao imposto de rendimento;

Considerando que é conveniente facilitar o proseguimento da construcção do caminho de ferro, em que o Estado é directamente interessado como accionista, e do qual devem advir, quando concluido até a fronteira, vantagens importantes para o desenvolvimento do districto de Benguella;

Tendo em vista o § 5.º do art. 15.º dos estatutos da companhia approvados por decreto de 28 de novembro de 1902;

Tendo ouvido a Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do Acto adicional á Carta Constitucional de 5 de julho de 1852:

Hei por bem decretar o seguinte:

Ao artigo 3.º do contrato de concessão será adicionado o paragrapho seguinte:

§ 3.º Serão isentos de imposto de rendimento os juros vencidos pelas obrigações cujo capital realiado seja exclusivamente destinado á construcção, exploração do caminho de ferro e ao pagamento dos respectivos juros por um espaço de tempo que não excederá a cinco annos contados da realização da emissão das obrigações.

O ministro e secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 14 de janeiro de 1909. — Rei. — Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

(1) V. Construcção moderna N.º 234 pag. 43 columna I.

(2) V. Ibid. pag. 43 columna II.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Passagem nas fronteiras.—Damos hoje, como anexo o aviso ao publico modificando o preço das operações aduaneiras nas alfândegas fronteiriças, para as expedições permutadas entre a França e Portugal, aviso cuja proxima apparição annunciámos no nosso numero de 1 de mez passado.

Ampliação da N.º 3 de pequena velocidade.—Reefere-se à applicação d'esta tarifa ao troço de Lisboa a Pinhal Novo o ramal de Setubal e ao d'estas para o troço de Móra a Pavia ou vicivers.

Especial n.º 5 A de pequena velocidade.—E' a applicção de preços especiaes aos transportes de gado suino entre Pinhal Novo e Aldegallega.



As linhas ferreas europeas em 1908

Segundo uma estatistica fornecida pelo Ministerio das Obras Publicas de França, as linhas exploradas na Europa no anno findo tinham o seguinte desenvolvimento:

	Extensão das linhas em expl. ação		Augmento em 1908	Extensão em 1 de janeiro 1908	
	1 janeiro 1908	1 janeiro 1907		Por milímetros quadra.	Por 10.000 habitantes
Alemanha.....	58.040	56.376	664	10.7	10.3
Austria-Hungria..	41.605	41.227	378	6.2	8.8
Belgica.....	4.688	4.659	29	15.9	7.0
Dinamarca.....	3.446	3.434	12	8.9	14.0
Espanha.....	14.850	14.649	201	3.0	8.3
França.....	47.823	47.129	694	8.8	12.3
Gran-Bretanha e Irlanda.....	37.150	37.107	43	11.8	9.0
Grecia.....	1.241	1.241		1.9	5.1
Italia.....	16.596	16.420	176	5.8	5.1
Luxemburg.....	512	512		19.7	21.6
Noruega.....	2.586	2.586		0.8	11.6
Paizes Baixos.....	3.077	3.054	23	9.3	6.2
Portugal.....	2.719	2.637	82	2.9	5.0
Rumania.....	3.210	210		2.0	5.4
Russia e Finlandia.	58.385	56.670	1.115	1.1	5.5
Servia.....	610	610		1.3	2.4
Suecia.....	13.392	13.165	227	3.0	26.1
Suissa.....	4.447	4.342	105	10.7	13.4
Turquia, Bulgaria e Rumelia.....	3.167	3.142	25	1.2	3.2
Malta, Jersey e Man.	110	110		10.0	3.0
TOTAL.....	317.654	313.280	4.374	3.3	8.1

Dos 58.040 kilometros da rede allemã, 1.978 pertencem à Alsacia-Lorena; 2.213 a Baden; 71.638 à Baviera; 35.393 à Prussia; 3.071 à Saxonia; 2.052 ao Wurtemberg; 5.695 aos outros Estados.

Dos 41.605 da rede austriaca, 19.082 pertencem à Hungria; e 1.033 à Bosnia e Herzegovina.

Dos 37.150 da rede da Grã-Bretanha, 25.559 pertencem à Inglaterra; 6.180 à Escocia; e 5.411 à Irlanda.

Da rede russa 3.311 kilometros pertencem à Finlandia.



Caminho de ferro secundario de Salamanca

Foram já entregues no respectivo ministerio os quatro projectos incluídos no plano das linhas secundarias que devem desenvolver-se pela provincia de Salamanca.

Uma d'ellas vae de Bejar a Sequeros, passando por Calzada, Valdehijadero, Colmenar, Soterrano, Miranda, e muitas outras povoações de menos importancia, fazendo um percurso de trinta e cinco kilometros. De Miranda parte outra linha de 51 kilometros de Fuentes a Santo Esteban.

E assim vae a visinha Espanha levando ás povoações afastadas das linhas principaes, o progresso e a actividade, insuflando vida nova áquelles povos afastados do convívio dos grandes centros.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal ⁽¹⁾

LII

A abertura à circulação das linhas de Cintra e Torres Vedras foi effectuada modesta e particularmente pelo director da exploração, acompanhado apenas pelos chefes de serviço.

Um parco almoço em um dos hoteis em Cintra, durante o qual o presidente da Camara veio felicitar a Companhia Real foi toda a formalidade d'esta solennidade.

Em Torres Vedras, o chefe da estação tinha por sua propria iniciativa mandado deitar alguns foguetes, e um dos chefes de serviço pediu a D. João da Camara, que nessa época fazia parte do pessoal tecnico da construção, para mandar comprar na povoação algumas garrafas de champagne que foram abertas e esvasiadas em votos de prosperidade para a nova linha.

A estrella brilhante que até então illuminara todos os actos solemnes da Companhia começava a empalidecer, sem fulgor, nos successos máis importantes que assim passavam despercebidos.

Tratando-se de associar Cintra a Cascaes, como as duas localidades suburbanas da capital que mais atracção mereciam a naturaes e extranhos, e que o estabelecimento da linha ferrea devia incitar a grande frequencia, seguiu-se a ideia de ligar Cintra a Cascaes por uma linha que evitava a grande despesa da via dupla, tornando a circulação dos comboios commum ás duas linhas.

O estudo d'esta ligação foi levado a effeito pelo engenheiro Vasconcellos Porto, mas sem ser executado, dando lugar a pagamento, a pretexto de expropriação, de terrenos que o Estado já possuira, e haviam sido ocupados pela construção do Caminho de ferro marginal de Lisboa a Cintra da companhia Clarange Sucotte, e que por haverem sido interrompidos, os proprietarios marginaes haviam subrepticamente ocupado e explorado, e que a Companhia Real pagou como propriedade particular.

Ainda outros terrenos marginaes ocupados por negligencia official foram pagos por valiosos, como expropriados aos proprietarios legaes.

Em terrenos legalmente ocupados, o futuro valioso que o caminho de ferro proporcionava foi tido como factor importante no preço da expropriação.

Essas especulações, que já haviam custado quantias avultadas no estabelecimento da primeira via de Lisboa a Cascaes, repetiram-se e agravaram-se no estabelecimento da segunda via, o que se poderia ter evitado na ligação de Cascaes a Cintra, considerando o trajecto circular para os comboios como uma só linha, fazendo com que a circulação de Lisboa a Cintra regressasse a Lisboa por Cascaes e vice-versa.

Outro erro que na exploração d'estas duas linhas traz grave prejuizo, é o elevado preço de transporte nellas posto em vigôr, e que dificulta o seu accesso em grande parte do anno, tendo apenas regular frequencia para Cintra

(1) Por precipitação se disse no artigo anterior que a nova ponte sobre o Tejo tenha sido mal fundamentada em um só dos seus pegões, quando foram quasi todos os pegões que deram de si.

E visto que n'estes artigos se trata agora do sr. engenheiro Vasconcellos Porto, é bom que declaremos que sua excellencia não tem d'elles o menor conhecimento antes de publicados, nem quem os escreve recebe a menor inspiração do nosso engenheiro consultor.

Nem de pessoa alguma, mesmo.

no curto espaço de tempo do verão, e para Cascaes no limitado espaço da estação balnear.

Aberta à circulação a linha até Torres Vedras, os trabalhos de construção até a Figueira da Foz seguiam activamente, resolvendo-se ligar Coimbra, por Alfaiellos, com a Figueira, como já desde bem longo tempo se devia ter ligado.

A substituição das antigas pontes metallicas de sistema Khenard seguia regularmente, bem como a renovação de carris.

O serviço de transportes, internacional, augmentava progressiva mas lentamente, buscando o porto de Lisboa para penetração em Espanha.

A companhia do Caminho de ferro de Madrid-Caceres a Portugal resolveu entregar á Companhia Real a exploração de sua linha.

Tendo os chefes de serviço da Companhia Real tomado posse dos seus respectivos serviços naquella linha, tiveram que dar uma completa reorganização ao que n'elles encontraram e que não correspondia ao fim a que era destinado.

O serviço do Movimento que exigia permanencia dos seus dirigentes no local da sua execução, foi confiado a um antigo, honrado e bem conceituado agente da Companhia Real, Gabriel Russell, que era obrigado a residir em Madrid.

O serviço de material e tracção que tinha as suas officinas, de que o engenheiro Thirobois era encarregado e que por sua passagem para Lisboa ficara vago, ficou incumbido ao chefe das officinas Matisti.

Para o cargo de director foi nomeado D. Juan Rospide, genro de D. Sigismundo Moret.

Organizado regularmente o serviço de exploração, começou-se a estabelecer ali o sistema seguido nos serviços da Companhia Real.

Ocupando o cargo de administrador delegado da Companhia Real o Marquez de Guadalmina, este entregou-se com toda a confiança ás resoluções da administração portugueza.

A preocupação da administração da Companhia Real em Lisboa era sempre então a sua faustosa representação em Paris.

A séde da Companhia, modesta, mas até então sempre amavelmente frequentada pela mais cotada cohorte dos altos financeiros, que se alojava na rua de la Victoire, foi substituida por uma elegante e cara instalação no Boulevard de l'Opera, e os principescos aposentos com seus salões no primeiro andar do Grand-hotel, no Boulevard des Capucines, eram a meudo ocupados por membros do Conselho de Administração de Lisboa.

O comité de Paris, representado pelo bem conceituado Deuser Rochereau, pouco tinha de que ocupar-se por ser em Lisboa que se passava e exercia toda a vida activa da Companhia.

No conselho de administração em Lisboa, eram successivas as entradas de novos membros, e ao mesmo tempo que abandonavam seus cargos caracteres de valor, como Fernando Palha, que a pretexto de ter sido eleito presidente da Camara Municipal de Lisboa se exonerou do cargo de administrador, seguindo-se-lhe Ernesto Driesel Shroeter, Manuel José da Silva, e Abraham Bensaude, todos de respeitavel reputação na praça de Lisboa, entravam para membros do conselho o dr. Campos de Andrade, Manuel de Castro Guimarães, Eduardo Centeno, Mem Rodrigues de Vasconcellos, Barão de Merk e a final todos os membros da direcção do Banco Luzitano.

Com tão frequentes e variadas mudanças no pessoal superior da administração, era natural a perda da serena e fixa norma absolutamente indispensavel em administração de tal gravidade, especialmente pela falta de experiencia e conhecimentos proprios de assuntos que todos desconheciam.

NOTAS ESTATISTICAS

A direcção do Sul e Sueste faz uma estatística especial do movimento de adubos expedidos da estação do Barreiro, e trigos d'ella expedidos. Este trabalho foi requisitado pelo Mercado Central e é sobremodo elucidativo acerca das alternancias de boas e más colheitas no nosso paiz.

Eis os resultados por annos civis:

	Adubo	Trigo
1902	38.784	62.352
1903	40.230	43.071
1904	33.558	25.558
1905	42.641	28.313
1906	50.963	51.463
1907	46.892	42.438
1908	48.114	17.347

Vimos que nos annos de 1902 e 1906 a recepção de trigos attingiu um maximo, para decrescer nos annos seguintes, sendo as colheitas minimas as de 1904 e 1908.

Proximamente de quatro em quatro annos, ha uma colheita abundante, sendo possivel que no anno corrente assim succeda.

Essa lei verifica-se em periodo mais largo como o mostra o movimento de trigos:

1898	23.210
1899	15.715
1900	17.232
1901	44.854

O anno de 1898 foi o de melhor colheita, descendo pois a tonelagem nos dois annos seguintes para se elevar a outro maximo em 1902.

Com as oscillações annuaes que indicamos, a tendencia do movimento tem sido ascendente por effeito do alargamento do emprego de adubos, cuja tonelagem se elevou de 10.110 toneladas em 1898, a 50.963 em 1906.

A estatística por annos economicos é mais elucidativa por coincidirem estes sensivelmente com os annos agricolas.

Vejam os movimento de trigo por semestre nos ultimos annos economicos:

1902—1903.	1.º semestre.....	39.041
	2.º "	15.393
	Total.....	54.434
1903—1904.	1.º semestre.....	27.678
	2.º "	3.402
	Total.....	31.080
1904—1905.	1.º semestre.....	22.136
	2.º "	1.073
	Total.....	23.229
1905—1906.	1.º semestre.....	27.200
	2.º "	4.804
	Total.....	32.004
1906—1907.	1.º semestre.....	46.659
	2.º "	13.572
	Total.....	60.231
1907—1908.	1.º semestre.....	28.866
	2.º "	867
	Total.....	29.733
1908—1909.	1.º semestre.....	16.480

Os annos mais abundantes foram os de 1902-1903 e 1906-1907.

O anno de 1908-1909 é o de peor colheita. Para encontrar outro igual é preciso remontar ao de 1899-1900, epoca em que a expedição de adubos era quasi um terço do que é actualmente.

No anno corrente, falta-nos a tonelagem do semestre actual, que não deverá ir além de 1.000 toneladas a julgar pelos annos anteriores. Podemos pois computar no

maximo de 17:500 toneladas os trigos de 1908-1909, ou menos 42:700 toneladas que em 1906-1907.

Foi pois excepcional o anno agricola, sendo agravada a deficiencia de cereaes com a escassez de colheita de azeite, a enorme mortandade no gado suino causada pelo *mal rubro* que tem grassado com intensidade no Alemtejo, causando prejuizos de centenaes de contos.

A falta do trigo teve immediata influencia na economia da região, fazendo decrescer o emprego de adubos. Assim vemos a expedição d'estes descer de 50.963 toneladas em 1906, a 43.114 em 1908. Muitos outros ramos de trafego são affectados, porque o lavrador quando a colheita é abundante, dispõe de dinheiro e por isso empreende obras, multiplica as viagens, etc.

Como é que apesar de tão excepcionalmente má colheita as linhas do sul tiveram em 1908 um acrescimo de receita superior a 40 contos, quando o deficit dos cereaes e a sua influencia no trafego representa uma quebra de receitas superior talvez a 100 contos?

A explicação do aumento está na influencia dos novos troços abertos á exploração, corroborando a asserção de que bem empregados são os sacrificios feitos em dotar as linhas com suas naturaes complementares, cujo affluxo de trafego as valoriza consideravelmente.

Nada pois de pessimismo e de mal justificada timidez. Construam-se novas linhas judiciosamente escolhidas, que venham enriquecer com o seu tributo as actuaes e a economia do paiz resentir-se-ha favoravelmente d'um energico impulso dado á viação accelerada.



VII

Mollêdo — Sitio aprazivel e aguas milagrosas — Villa Real — Trens carissimos — Pedras Salgadas — Luxuosos hoteis — O parque — As digressões

Dirigindo-nos pela linha do Douro, espicaça-nos a curiosidade ver o que é a estação d'aguas de Mollêdo.

Tão pouco se fala nella, nos jornaes, em cartazes, em revistas; deve ser installação muito modesta, muito intima, para os povos circumvisinhos.

Mas, ao passarmos ali varias vezes, temos visto, mesmo do comboio, um estabelecimento que se nos afigura, no rapido golpe de vista, de boa construcção, uma fatia de parque bem tratado, grandes taboetas de varios hoteis. Estava ali uma attracção a que não podiamos esquivar-nos quando passassemos podendo dispôr de tempo.

E' d'esta vez; paremos.

O melhor traçado da viagem, para quem sae de Entre-os-Rios é tomar trem que nos leva, por uma aprazivel região, e em boa estrada, a Penafiel, cidadezinha com pouco interesse mas muito alegre, de muito agradável aspecto.

Ahi, indo-se ás terças ou sextas feiras, se toma o bello comboio rapido da linha do Douro que faz o serviço do Porto a Medina e permite aos passageiros da invicta chegarem a Paris em 41 horas, comboio de luxo, excepto no preço dos bilhetes que é o ordinario, com todas as commodidades de restaurante e dormitorio, sem se pagar, por este, sobretaxa.

Esse trem pára em Mollêdo ás 2,42 da tarde, e d'ahi se retrocede ao apeadeiro anterior, pouco mais de um kilometro, num carrinho de qualquer dos hoteis.

São estes o *Grande hotel das Thermas*, que não é muito

grande mas que (oh! raridade!) tem camas fôfas e serviço limpo; o *Gomes*, que tambem é aceado e com installações modernas, e o *Vilhena*, ainda não concluido.

O estabelecimento de banhos é dividido em varios grupos segundo as nascentes, que são numerosas e com varias applicações, sendo a principal ao rheumatismo articular, e doencas de pelle.

Um d'estes grupos é no parque, o de banhos para classes médias e applicações hidroterapicas, das quaes a sala de duches é uma das melhores.

Outro grupo, para gente pobre, ou menos abastada, é na margem do Douro, em subsolo, no proprio local da nascente. A agua brota mesmo dentro da sala da piscina, não ha necessidade de canalizações; é o puro banho de mina, como em raras partes temos visto.

A posição de Mollêdo é deliciosa, constando a povoação d'uma só rua que se estende a certa altura ao lado do Douro, e desde a qual desce até a margem o parque das thermas, um recinto vasto, deliciosamente copado, que se presta a passeios e recreações dos banhistas.

E' pois uma estancia encantadora; pena é que seja pouco concorrida, limitando-se os frequentadores a alguns centos de habitantes da provincia. Estava ali tambem uma bella estancia thermal se houvesse quem a desenvolvesse, o que não pôde fazer a actual proprietaria, uma titular benemerita que põe mais empenho em que os pobres sejam bem servidos e tirem resultados das aguas, do que em que estas lhe produzam tambem beneficos resultados, na algibeira.

Visto Mollêdo, continuemos a nossa digressão, a visitar coisas novas, sendo uma das principaes a nova linha do Valle do Corgo, desde Regoa a Villa Real e Pedras Salgadas, destinada a ir a Chaves, e mais tarde a ligar, por Verin com a Galliza.

E' essa linha, no seu percurso até Villa Real, uma das de mais rara belleza do paiz.

Logo desde a origem, a via começa a grimpar pelas escarpadas montanhas que fórmam o valle do poetico rio, em curvas de um notavel arrojo sobre precipicios enormes.

Escolher lugar sempre á esquerda.

Uma serpente não coleia tanto como aquellas duas fitas de aço sobre as quaes o comboio se arrasta com esforço durante duas horas, até nos mostrar o mais surpreendente panorama que nos offerece Villa Real, encocurutada no seu planalto, debruçando-se no ribeiro por sobre alcantiladas ravinas, e mostrando-nos na frente, virado para a linha ferrea, o seu Terreiro do Calvario, enorme mirante natural como talvez não haja outro no mundo.

A povoação ganhou immenso com o caminho de ferro, não só no seu desenvolvimento natural, como succede por toda a parte, como na sua estetica, porque, para a ligar á estação houve que construir uma linda ponte e uma larga avenida, e porque a entrada se faz hoje pelo alto, apreciando-se muito melhor os seus aspectos pittorescos, do que antigamente em que a estrada conduzia á villa baixa, havendo que subir ingremes ladeiras para chegar ao centro da povoação.

E numa villa em que a viação é carissima, como ali, mais difficil era o visitante fazer-se transportar ao alto.

Não ha trens de praça nem carros de carreira. Os raros trens que apparecem na estação para o percurso de uns 300 metros que ha até a praça principal exigem a modica quantia de 15000 réis, e cremos que ainda pedem gorgeta.

Na villa, antigos edificios, e entre as curiosidades a vêr temos a casa onde nasceu Diogo Cão, o grande descobridor de Angola; fóra d'ella, a 5 kilometros, a aldeia de Matheus, com o grandioso palacio d'este nome, uma das melhores habitações solarengas do paiz.

De Villa Real em deante, a linha atravessa o risonho valle de Villa Pouca, e desce depois para esta villa e Pedras Salgadas.

Chegámos á afamada estancia de aguas, uma das prin-

cipaes do paiz, e hoje mesmo a principal, pela grandeza dos seus hoteis e do seu parque.

A animação reina por toda a parte; o hotel Avellames, todo reformado e ampliado, segundo todos os preceitos modernos, sob a direcção intelligente do velho conselheiro Henrique Maia, director da empresa das aguas, é um estabelecimento que bem se póde considerar de 1.^a ordem e não inferior aos bons hoteis das estações thermaes no estrangeiro.

O Grande Hotel pouco lhe fica inferior, posto que se considere em segundo lugar. Ha ainda o Norte, hotel mais modesto e dependencia do anterior, e fóra do parque o Lisbonense, aberto em 1908, construido expressamente e destinado a grandes alargamentos, para o que dispõe de terrenos annexos.

O estabelecimento balnear era ainda mau, no anno passado. O director de então teacionava já para o anno corrente ter tudo transformado, modernizado, commodo. A sua morte, inesperada e sentida por quantos frequentavam aquellas aguas, uma vez que fosse — e era o bastante para se tornarem amigos d'aquelle intelligente e amavel velho que a todos attendia, a todos dispensava cuidados e atenções — não sabemos se demorou a realização d'aquellas obras, ou se determinará uma grande transformação mais radical, que, em verdade, seria para desejar.

Um dos pontos a attender, seria a cobertura ou a limpeza da ribeira Avellames, que atravessa o parque, e que levando muito pouca corrente, conserva as aguas estagnadas, produzindo algum mau cheiro.

Outra, seria a captagem de mais agua para renovação frequente da dos lagos.

O parque é excellent e bem ensombrado havendo nelle sempre frescura, mesmo nos dias mais calmosos.

Na epoca d'aguas, os hoteis estão sempre cheios, sendo difficil encontrar logar, mesmo com aviso prévio de uma semana.

E' portanto uma estancia balnear em plena prosperidade, que bem se justifica pela excellencia das aguas, e pelo bem estar de que se goza ali, bem differente da estação de Entre-os-Rios, como descrevemos já.

E não só os aguistas ali vão passar uns tempos, mas um sem numero de veraneadores que só tomam aguas por que ellas são saborosas e frescas, a menos de 20°, e empregam bem o tempo em passeios aos arredores, e em diversões no proprio parque onde ha terreno de jogos.

E quem não quizer limitar-se a passeiar no parque, onde os frequentadores encontram, como se disse, ruas bem pavimentadas, e commodos bancos, tem muito para onde estender os seus passeios.

A' estrada de Boticas até Freixeda, um bello passeio de cerca de treze kilometros, que permite gosar a formosa paisagem do valle de Sabroso a contrastar com o alcatilado das montanhas, que seguem além.

Ao Dente do Gigante, assim designado pelo aspecto da penedia que faz lembrar um enorme dente voltado, com as raizes erguidas, á direita da mesma estrada, sitio muito pittoresco, e muito frequentado ás tardes, porque não fica a mais de oitocentos metros do extremo norte do parque; e a Paulo e Virginia, logar assim romanticamente designado, pouco além do Dente do Gigante, dirigindo-se de oeste para o lado do nordeste, trecho muito pittoresco, na margem esquerda do Avellames, assombrado por numerosos amieiros e povoado de fetos de grande desenvolvimento.

A' Ponte Romana, nome pomposo dado vulgarmente, mas não justificado pela sua architectura e vetustidade, a uma ponte a montante de Paulo e Virginia, logar deveras delicioso, com a sua queda d'agua e os moinhos, e um ponto de vista lindissimo do Avellames.

A noite passa-se no Club, installado no Hotel do Norte, onde uma pianista contractada, toca até ás 10 horas, dançando-se animadamente.

Os tremvias electricos na Europa

E' difficil estabelecer uma differença definida entre o que na Europa se chama tremvia electrico e o que se chama caminho de ferro electrico, porque muitas linhas interurbanas podem ser consideradas como linhas de tremvias em uma parte do seu percurso, e como linhas de caminho de ferro em outra parte.

Foi em Budapesthe que se construiu a primeira rêde importante de tremvias electricos.

A Allemanha foi, durante todo o tempo que as auctoridades locais impediram o emprego do *trolley*, o theatro de variadissimas experiencias de tracção por accumuladores. Sob o ponto de vista financeiro foram desanimadoras taes experiencias.

A electrificação dos caminhos de ferro a vapor vae sendo rapida na Italia e na Suissa, onde abunda a força hydraulica, e dentro em pouco o mesmo succederá na Suecia que é tambem opulenta em hulha branca.

Fallando apenas dos tremvias propriamente ditos, as rêdes mais vastas são as de Paris e as de Berlim.

Grande variedade de systemas teem sido empregados na Europa, mas o systema de *trolley* parece alcançar a victoria sobre os seus contendores pois que reina hoje quasi por toda a parte.

Quanto á corrente é quasi geral o emprego da alternada, ao passo que na America é a corrente continua a geralmente empregada, podendo dizer-se que está ainda em experiencia o emprego da corrente alternada monofasica.

Na Europa é tambem vulgar o emprego da corrente trifasica, mas não para os tremvias urbanos, porque não se póde permittir o emprego de conductores aereos de alta tensão desprotegidos.

Os systemas de correntes alternadas são preferidas nos caminhos de ferro, tendo sido ultimamente adoptado em Inglaterra o systema monofasico pelas companhias de Midland e de Brighthon.

A grande diversidade nas condições locais dos differentes paizes da Europa, e dos costumes d'esses paizes, tem-se reflectido na diversidade do equipamento das linhas.

Uma das installações mais curiosas é, sem duvida, a de uma linha que é montada todos os annos, e depois desmontada, apoz cinco mezes de serviço, unico tempo em que funciona cada anno.

E' installada em S. Petersburgo, sobre o Neva, e mede aproximadamente 2.500 metros. Quando o rio começa a gelar são collocadas travessas, assentes os carris, cravados os postes, e os fios do *trolley* desenrolados a todo o comprimento da linha.

Durante cinco mezes as carruagens circulam sobre a embocadura do rio. Ao aproximar-se o calor, a Companhia levanta todo o seu material fixo, torna a acondicional-o, e fica á espera que de novo se aproximem os frios, para de novo tornar a assental-o.



Os caminhos de ferro turcos

A imprensa de Constantinopla noticia que o Ministerio das Obras Publicas está tratando da construcção d'uma rêde ferroviaria na Asia Menor.

E' um conjuncto de linhas que ligarão as principaes cidades do littoral do Mar Negro e do Mediterraneo com as fertilissimas regiões do centro da Asia Menor, e a linha de Bagdad.

As linhas projectadas são sete:

O ramal de Edin — 140 kilometros — subindo do Mediterraneo até aos lagos anatólios e ligando com a linha inglesa, em construcção, de Smyrna-Edin;

A linha Samsun-Mersivan-Erzenghian-Erzerum — 900 kilometros;

A linha Tireboli-Gumuschané-Erzerum — 400 kilometros — ligando o Mar Negro com o alto plató armenio;

A linha Mersivan-Angora — 400 kilometros — aproximando Angora do Mar Negro, e constituindo um ramal da grande linha Constantinopla-Erzerum;

O ramal Eregli-Kaiserie-Sivas — 600 kilometros — ligando as linhas do norte ás do sul;

A linha de Hanli — 1.000 kilometros — que abrirá á civilização fertilíssimas, mas ainda selvagens, regiões até hoje inacessíveis;

E a linha de Diabekir-Urfa — 280 kilometros — que servirá de junção entre a nova rede e o caminho de ferro de Bagdad.

O governo turco já tem recebido propostas para a construção de algumas d'estas linhas.



O PROBLEMA ECONOMICO

O sr. Ferreira de Serpa fez, ha dias, na Liga da Defesa dos Interesses Publicos, uma conferencia muito interessante, que depois fez imprimir, tendo tido a amabilidade de nos enviar um exemplar.

Occupa-se o conferente do nosso problema economico e busca resolvê-lo de uma pennada:

Portos francos, admissão de loterias estrangeiras e exclusivo do jogo, tambem a estrangeiros, já se vê.

Não nos é preciso pois grandes estudos para apreciar um tão vasto problema que se resume em uma só premissa, e bem simples:

Tudo para o estrangeiro, e vamo-nos deitar ao sol, a este bello sol acariciador que era a unica coisa que nos restava, ainda assim não toda portugueza, porque tambem a temos visto lá por fóra.

Assim obtinha-se, segundo os calculos do sr. Serpa, 7.550 contos por anno — uma fortuna — e é de ver as dificuldades em que o sr. Serpa se encontra, no seguimento do seu arrasado, para empregar esta somma.

Tira-lhe 2.800 contos para supprimir o imposto de consumo, e vê que, tão gigantea era a verba, que ainda lhe fica elevada em 4.750 contos.

Vae-se a ella e corta-lhe cinco fatias de 600 contos, muito mais do que o necessario para subsidiar uma linha de vapores para a America, e assim cria cinco linhas — uma verdadeira trama — para o Brazil, norte e sul, Rio da Prata, Mexico, America Central e do Norte, deixando a Africa e a India sem carreiras.

Pais, apesar d'estes botes, (queremos dizer d'aquelles grandes transatlanticos) a verba continua enorme, hirta, como um espantalho, diante do illustre conferente, a fazer-lhe negaças, a recurvar-se, para logo se empertigar como os gigantões das nossas procissões minhotas.

Ficam-lhe ainda 1.750 contos!

Mas o dedicado economista ataca-a de frente e arranca-lhe 1.000 contos para melhoramento de portos, farolização, exposições nos consulados, publicações de propaganda, e sorri-se da sua obra ao ver a verba, então reduzida a $\frac{1}{10}$ do seu tamanho primitivo: 750 contos. Um alívio.

Começava a respirar. Mas não o deixaremos já aqui disfructar da propria gloria, bem ganha com tanto esforço, perguntando-lhe — dadas as nossas condições de falta de actividade e propensão para o «não te rales» — a que ficaria reduzida a nossa industria, e portanto o que nos restaria para expôr nos consulados logo que vissemos essa descommunal onda de ouro a invadir-nos o paiz como as aguas do Mediterraneo caindo sobre as ruas da desgraçada Messina!

Mas continuemos a analyse da conferencia, vendo o orador já satisfeito com uns pobres 750 contos disponiveis, em verdade um pouco embaraçado agora porque já não sabe em que empregal-os.

Eis porém, que lhe occorre um escoante para esta migalha: Criar-se-hia o Conselho Superior da exploração clima-

terica de Portugal — só este nome vale os 750 contos, e é barato — encarregado de, com aquella verba annual, melhorar praias, thermas, estações alpestres, hoteis e tudo o mais que importasse ao turismo.

E acabou-se. O conferente limpa o suor e revê-se na grata miragem de ter enfim aniquilado o monstro.

Mas do que não se lembrou é que elle, como a Phenix, renasce mais vigoroso do que antes; de todo esse desenvolvimento commercial, marítimo, turistico etc. brotam grandes fontes de receitas que se avolumam e fazem crescer vertiginosamente uma nova cordilheira de ouro desde Melgaço até o cabo de S. Vicente.

Os 5.000 contos que o sr. Anselmo d'Andrade calcula que Portugal paga actualmente de fretes á navegação estrangeira, ficam no paiz; o producto de tantas fontes de receita virá avolumar esta verba de tal forma que a duplicará, e ahí teria o sr. Serpa novo trabalho para encontrar collocação a este novo Hymalaia.

Era um nunca acabar; o verdadeiro motou continuo, e para o orador teria que ser creado um novo cargo publico: gastador mór do reino e colonias, para o que, afinal, não lhe faltariam bons auxiliares nos nossos politicos, assanhados por economias... nos outros.

A peregrina ideia, que enthusiasma varias pessoas muito estudiosas, e conspicuas, de para o salvaterio das nossas finanças, trasformarmos o nosso paiz em emporio da roleta, lembra-nos sempre o pae pobre que prefere ao trabalho honrado, o fausto que o ricasso offerece pela honestidade da filha.

Rasguemos as paginas brilhantes da nossa historia, abramos banca de jogo franco e subamos, como o histrião, para o tablado da propaganda (com p pequeno, bem entendido) a gritar ao mundo dissoluto que tem aqui, sob um sol brilhante, num clima delicioso, um centro de prazeres, a devassidão do occidente.

Para que pretender manter e radicar o titulo de Lisboa Caes da Europa, se o paiz todo pôde nadar em outro sendo o lupanar da Europa?

Vamos, ricos argentarios dos dois mundos! Quem mais dá pela dignidade d'este paiz, novo «Pedro cem, que já teve e agora não tem!»

Eis o nosso parecer sobre esta solução do problema economico.



Os tremvias de Schaerbeek

Havia já tempo que a Administração Communal de Schaerbeek, na Belgica, procurava melhorar os seus serviços de transporte em commum.

Depois de varios estudos, tendo reconhecido que a linha electrica ordinaria fica muito cara, e que o serviço de auto-omnibus não chegava a produzir receitas que cobrissem as despesas, resolveu adoptar o systema de tremvias electricos, d'uma só via com carruagens descarrilaveis.

Tres são as vantagens que resultam d'este systema: as carruagens são incomparavelmente mais leves do que as dos tremvias ordinarios, ficando por isso muito mais baratas; menor consumo de energia electrica; e menores despesas de instalação.

Nos tremvias de Schaerbeek as carruagens tem cinco rodas; a quinta roda é a que entra no carril, ligando o veiculo á linha.

Tem porém estas carruagens a particularidade de se poder elevar a quinta roda, ficando a rodar sobre as quatro restantes como um omnibus vulgar.

Quando, no percurso do itinerario, o guarda freio vê um obstaculo sobre a linha, faz subir a quinta roda, abandona o carril e contorna o obstaculo, porque o trolley desloca-se para ambos os lados da carruagem n'uma amplitude total de tres metros e meio.

Passado o obstáculo, o veículo volta para a linha, a quinta roda desce, e torna a entrar no carril.

Uma outra vantagem d'este systema é a faculdade de dispensar os carris em pontos em que não seja conveniente assental-os, como n'uma passagem de nível de caminho de ferro, ou quando uma rua descreva curvas de muito pequeno raio.

Os dois fios aereos ficam á altura de cinco metros e meio acima do solo, e os trolley terminam por uma peça articulada, para dar logar a que os carros se afastem da via, sem perderem o contacto com os fios.

O custo porque fica a exploração é tal que o preço dos passageiros neste novo tremvia é de dezoito réis, seja qual fôr a distancia percorrida.



As linhas belgas secundarias

D'um relatorio apresentado pelo engenheiro da *Société Nationale des Chemins de fer vicinaux en Belgique*, tiram-se dados curiosos ácerca dos caminhos de ferro na Belgica.

Segundo nelle se lê, o primeiro caminho de ferro de via larga que se construiu na Europa foi o de Bruxellas a Malines, com a extensão de dezasseis kilometros; foi inaugurado em 5 de maio de 1835.

Hoje a extensão das linhas, de via larga, naquella paiz é de 4593 kilometros, o que faz com que a Belgica occupe o primeiro logar na lista de todas as nações do mundo, sob o ponto de vista do desenvolvimento da rede ferroviaria.

Por cada 100 kilometros quadrados de superficie, ou 10.000 hectares, tem quinze kilometros e meio de via ferrea. A Inglaterra tem só 11,³; a Allemanha 10,³; e a França 8,⁵.

E' a este desenvolvimento extraordinario da sua rede ferroviaria que a Belgica deve o grau de assombrosa prosperidade a que chegou, pelo alargamento da industria, do commercio, da agricultura, e do movimento dos seus portos de mar.

A sua rede de via larga está completa e é provavel que não aumente; mas em compensação a rede de linhas secundarias vae tomando um desenvolvimento muito para notar-se, pondo muitas povoações que se encontravam distanciadas das linhas ferreas, em relação rapida e economica com os centros importantes.

Em 1887 havia em exploração na Belgica 315 kilometros de linhas secundarias; em 1900 esse numero subia já a 1840; em 1907 a extensão d'estas linhas era de 3068 kilometros.

AUTOMOBILISMO

Belgica

Foi substituida no mez passado a tracção animal na linha da Central-Car, entre a porta de Auvers e a de Louvain, por tracção automovel.

O itinerario passará a ser feito pela rua de Santa Godelule em vez de ser, como até aqui, pela rua de Louvain e Paroissiens.

Começou a ser construido na cidade de Spa, um vasto autodromo, na planura de Malchamps.

O terreno tem uma extensão superior a 8 kilometros, mas, por um sistema muito engenhoso de voltas, a pista ficará medindo a extensão total de 42 kilometros.

Como o terreno apresenta algumas ondulações, pontos ha em que a pista apresentará sete, oito, e mesmo doze por cento de inclinação.

As tribunas ficam situadas de tal maneira que os automoveis serão sempre visiveis.

Ao lado das tribunas serão installados diversos pavi-

lhões para restaurante, café, imprensa, e outros serviços indispensaveis no autodromo.

Inglaterra

O Real Automovel Club de Inglaterra publicou uma estatistica dos automoveis de toda a especie que circulam no Reino Unido e que dá os seguintes totaes:

Carruagens particulares.....	71.381
Carros industriaes	12.104
Omnibus automoveis	5.880
Motocicletas	65.026

Total de vehiculos automoveis em circulação na Inglaterra, 154.391.

Estados Unidos

Uma casa americana constructora de automoveis, abriu em Nova York um estabelecimento para venda de balões-automoveis.

Os preços variam com as dimensões do balão, mas o mais barato custa cem mil dollars. Por este preço a casa fornece um dirigivel capaz de transportar 8 pessoas, contando com o piloto e o machinista, com a velocidade garantida de 50 kilometros á hora.

As encomendas serão entregues no praso maximo de seis mezes.



Syndicato Agricola de Mirandella

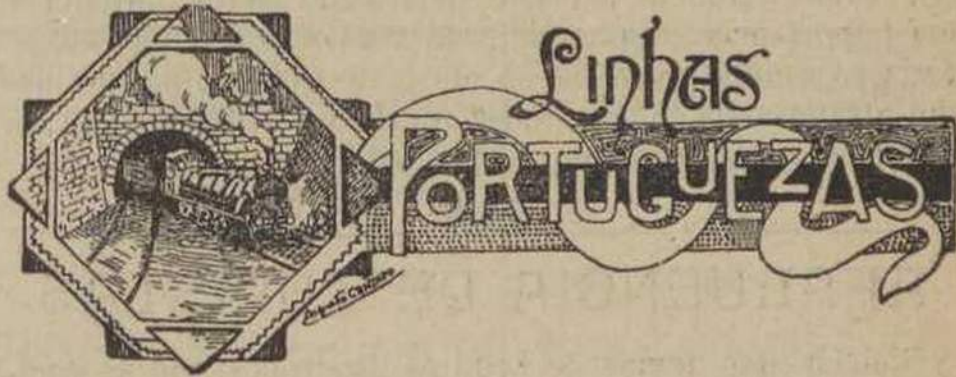
Recebemos o relatorio da gerencia d'esta agremiação, relativo ao anno economico de 1907-1908.

Instituição recém-nascida, e tendo que lutar com a apathia dos que mais deviam concorrer para o seu engrandecimento, o movimento da sua caixa foi insignificante neste primeiro anno.

Mas se esse movimento foi pequeno, não o foi o trabalho a que os seus directores dedicadamente se entregaram, tratando de variadissimos assuntos de interesse geral para os agricultores da região.

Este syndicato, actualmente, conta vinte e sete associados.

Do relatorio vê-se que, da gerencia d'este anno ficou um saldo de 49\$542 réis para o anno seguinte.



Swazilandia. — Vae ser auctorizada a verba de oitenta contos para a conclusão d'esta linha e aquisição do material indispensavel.

Companhia Real. — Brevemente, no apeadeiro de Lamarosa, entre Paialvo e Entroncamento, será aberto o servico de passageiros, bagagens, cães, e grande e pequena velocidade.

Na estação de Quintans, entre Aveiro e Oia vae ser construida uma terceira linha, de resguardo.

Malange. — Deve ter começado hontem a exploração d'esta linha por conta do Estado.

Para a sua conclusão faltam apenas vinte kilometros, estando já prompta até ao kilometro 120.

Sul e Sueste. — Foi determinado, para facilitar o servico da venda de bilhetes, solicitar dos passageiros que entreguem ao pedir os bilhetes a conta exacta da sua passagem, evitando assim a complicação e embaraço proveniente dos trocos a fazer.

Mormugão — Os efeitos do contracto assignado em 1902 com a West of India Portuguese Railway estão demonstrando-se de forma lisonjeira para esta linha.

Desde então, as receitas do porto e do caminho de ferro tem subido progressivamente. Em 1906 já essas receitas attingiam o total de 623:615 rupias, e em 1907 chegaram a 1.101.876 rupias.

O augmento da receita devida exclusivamente ao movimento do porto, comparada com a do anno anterior foi de 178:626 rupias.

No total das receitas, do porto e da linha, houve um augmento de 458:590 rupias.

Estas verbas mostram bem o progresso que n'estes ultimos tempos tem feito o porto de Mormugão e que promete continuar em escala ascendente, sobretudo quando estejam concluidas as obras a que se está procedendo para abrigo e acostagem dos navios.

Os elementos que mais tem contribuido para o desenvolvimento da linha são a importação da hulha para os caminhos de ferro e industrias do sul da India, que antigamente seguiam pela via Poona, a importação de petroleo russo, e a exportação de sementes-oleaginosas, e de manganez.

Valle do Sado. — Uma numerosa commissão de influentes de todas as côres politicas de Setubal, procurou no dia 29 o sr. ministro das obras publicas, a fim de conseguir a construcção d'esta linha.

O sr. D. Luiz de Castro mandou-os, ao sr. ministro do reino, que lhes prometteu todo o seu apoio e o estudo do emprestimo que está projectado para levar a effeito a construcção.

Zambezia. — Está marcada para o dia 5 uma conferencia do conselho de administração com o sr. ministro da marinha, sobre assuntos d'esta projectada linha.

Malange ao Congo. — Os representantes da Associação Commercial de Loanda expuzeram ha dias ao sr. ministro da marinha as vantagens, que adviriam para a expansão commercial, do prolongamento até a fronteira congoleza do caminho de ferro de Malange. Segundo a sua opinião, a linha ferrea deveria atravessar Quissol, povoação importante, onde affluem os productos do commercio do interior da Lunda, especialmente borracha.

As povoações de Cassisse e Catella, proximas de Quissol, seriam tambem servidas pela linha ferrea, attenta a sua importancia commercial, ao contrario do que succederia se a linha passasse ao norte de Quissol, porque assim atravessaria uma extensa região de perto de 100 kilometros, completamente despovoada.

Enfim

AFFLUENCIA DE TURISTAS

Noticias que temos de Londres dizem-nos que as companhias de navegação Royal Mail e Bath Line já têm muitos pedidos de bilhetes para as suas carreiras a Lisboa, no mez de março, e por occasião das ferias da paschoa.

Calcula-se que o effeito das publicações que se tem feito e se estão fazendo em Londres sobre Portugal, será virem ao nosso paiz numerosos excursionistas.

Essas publicações começaram desde ha dois annos, apparecendo diariamente em todos os jornaes de Londres a inserirem a nota da temperatura maxima e minima de Lisboa e Mont'Estoril.

Agora estão sendo distribuidos por todos os hoteis de Londres e outras cidades inglezas, bonitos cartazes illustrados, a côres, annunciando o nosso paiz.

Outras fórmãs de vulgarização do nosso paiz estão sendo postas em pratica, destinadas a enorme publicidade nas cidades inglezas.

Tudo isto é obra da Sociedade Propaganda, póde dizer-se a unica entidade que trabalha pelos progressos do paiz.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de janeiro de 1909.

Decedidamente escusam dos nossos politicos metter medo aos mercados sobre a nossa situação financeira; escusam os correspondentes dos jornaes de pouco credito dos grandes centros incommodar o seu sólicito acolito de Badajoz passando telegrammas alarmantes.

Os mercados não se emocionam com fogos de bengala e os manejos da nossa politica interna, á força de repetidos, já são tão conhecidos lá fóra como por cá.

A impressão produzida nas praças estrangeiras pelas noticias alarmantes de um só jornal, já conhecido em Londres pelas facilidades com que nas suas columnas admitte noticias sem lhes apurar a origem, comtanto que sejam sensacionais, não se reproduziu nos mercados.

O nosso papel, não soffreu depreciação; os cambios desceram e manteem-se com boa tendencia de retomarem em breve as cotações do fim do anno.

E' curioso fazer a comparação entre o preço dos nossos fundos lá fóra e das divisas Londres e Paris, em Lisboa, na vespera do dia em que na capital ingleza o Daily Express deu o nosso paiz em pura revolta, com os de hoje.

Cotava-se então, em 14, Londres o nosso 3 % a 57.25 e cotou-se hontem a 58.25, um ponto mais. Em Paris, no mesmo dia estava a 57 e fechou hontem a 58.10.

O cambio que no dia 14 estava sobre Londres a 43 ¹/₁₆ 42 ¹⁵/₁₆ está hoje a 43 ⁹/₁₆ e 43 ⁷/₁₆ isto é ⁸/₁₆ mais alto, e sobre Paris passou o cheque de 665, 667 a 656, 658.

Não nos occupemos, pois, mais d'esta nuvem negra que não produziu nem chuviscos.

Bancos e Companhias. — Começou a epoca em que vão sendo conhecidos os resultados da gerencia das nossas instituições bancarias, vindo na vanguarda o *Lisboa & Açores* e o *Commercial*, com os seus relatorios.

O *Lisboa & Açores*, cujo capital é de 4 500 contos, inscreve na sua carteira de fundos a verba de 447.590.325 réis em fundos estrangeiros e 706.332.200 réis em fundos nacionaes.

O dinheiro em cofre sobe a 612.271.5820 réis, e o depositado em outros Bancos a 661.021.5165 réis.

No activo figura ainda, sob a rubrica de devedores geraes a verba de 6.328.767.5379; na de agências e correspondencias a de 57.041.5035 réis; na do edificio do Banco 221.149.5086 réis; na de gastos geraes 48.919.5269 réis; na de contribuições 43.374.5367 réis; nas cambias 658.761.5478 réis; na carteira commercial 3.093.621.5034 réis e nas letras a receber 423.226.5628 réis.

O fundo de reserva é de 609.411.5517 réis.

Os depositos á ordem sobem a réis 4:862:844.5174 e os a praso a 122:164.5430 réis.

Sob a rubrica de credores geraes ficou inscripta a verba de 3:524:308.5378 réis.

Foi fixada a paridade do cambio sob'e Londres a 44 d. ou réis 55454 por libra para as contas em moeda estrangeira.

A conta de ganhos e perdas deduzidas as verbas relativas a contribuições e gastos geraes, dá saldo liquido de 342:382.5714 réis, a que a direcção propõe a seguinte applicação:

Dividendo de 7 % incluídos os 2 ¹ / ₂ juros distribuídos	260.344.5000
Fundos de reserva	14.969.5268
Percentagem á direcção	14.969.5268
Saldo para 1909	52.100.5178
Réis	342.392.5714

O *Banco Commercial de Lisboa*, cujo capital é de 2:000 contos, tinha o fundo de reserva estatuario em 251:233.5589 réis e o fundo variavel em 20 contos. Os depositos á ordem sobem a réis 3:527:357.5498 e os a praso a 134:331.5855 réis.

Dinheiro em cofre 974.170.5758 réis; carteira de fundos 667.933.5690 réis; cambios (letras sobre o estrangeiro) — 330.218.5340 réis; carteira commercial — 2.466.916.5637 réis; letras a receber 133.554.5097 réis; emprestimos e contas correntes caucionadas — 774.942.5064 réis; agências e correspondencias 181.832.5071; devedores geraes 744.935.5414 réis; edificio do Banco 100 contos.

A conta de ganhos e perdas mostra o lucro liquido de 287.813\$821 réis ao qual a direcção propõe a seguinte applicação:

Dividendo de 8 % (incluindo os 2 1/2 já distribuidos)	160.000\$000
Fundo de reserva	15.494\$789
Honorarios á direcção	15.494\$789
Fundo de reserva variavel que ficará elevado a 50 contos	30.000\$000
Amortisação na c/Edificio do Banco	20.000\$000
Idem na c/Mobilia	2.000\$000
Saldo para 1909	44.824\$243

Tambem se sabe que o *Banco de Portugal* repete o anterior dividendo de 9 1/2 e o *Ultramarino* distribuirá 6%.

Durante a quinzena as cotações dos fundos publicos tiveram leve depreciação geral.

Em compensação o papel bancario teve mais procura e consequente subida, como se vê da nossa tabella.

Os cambios melhoraram hoje ainda mais, como tambem demonstra a seguinte comparação, fixando a libra a 5\$480 a comprador; e 5\$510 a vendedor.

	EM 30 DE JANEIRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	43 11/16	43 9/16	43 1/16	42 15/16
" 90 d/v	44 1/16	—	43 5/8	—
Paris cheque	655	657	663	667
Berlim "	267 1/2	268 1/2	271	273
Amsterdam cheque	454	456	460	463
Madrid cheque	975	985	990	1000

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO													
	16	18	19	20	21	23	25	26	27	28	29	30	—	—
Lisboa: Inscrições de assentamento	39,80	39,80	39,80	39,80	39,70	39,70	39,90	39,80	39,60	—	39,50	39,50	—	—
" coupon	39,60	39,60	39,60	39,50	—	39,50	39,50	39,45	39,45	—	39,35	39,35	—	—
Obrig. 4 % 1888	21,500	21,200	21,200	—	—	21,200	21,200	—	—	21,200	—	—	—	—
" 4 % 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	49,500	49,500	49,500	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	57,500	—	56,800	—	—	—
" 4 1/2 % coupon interno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externo, 1.ª serie	64,300	64,200	64,500	64,600	64,500	64,500	64,500	64,800	64,800	64,600	64,600	—	—	—
" 3 % 1905	—	—	—	—	—	9,300	9,300	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	167,500	167,500	167,500	167,650	—	—	167,500	—	168,000	—	—	—	—
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	137,500	—	—	—	137,500	137,500	—	137,500	—	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino	—	—	—	91,500	91,500	—	91,700	—	91,700	91,800	91,800	91,800	—	—
" Banco Lisboa & Agores	116,500	116,000	116,000	116,000	—	—	116,500	—	116,500	—	—	—	—	—
" Tabacos, coupon	81,300	81,800	82,800	83,000	—	82,500	82,700	82,500	82,500	82,200	—	81,500	—	—
" Companhia dos Phosphoros	—	—	—	—	—	65,500	65,600	66,000	66,000	—	—	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	65,000	65,500	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	6,800	6,800	—	68,50	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %	90,000	90,100	90,100	90,100	90,100	90,200	93,200	90,100	90,100	90,200	90,100	90,100	—	—
" 5 %	85,150	85,100	85,200	85,100	85,100	85,500	85,100	—	85,500	85,000	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	—	75,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 % 1.ª grau	—	—	—	46,900	46,500	—	46,800	—	—	—	46,000	46,950	—	—
" Companhia Real 3 % 2.ª grau	—	—	—	73,000	—	—	73,000	—	73,500	—	73,500	—	—	—
" Companhia Nacional 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa	86,500	86,500	—	86,500	—	86,700	—	86,500	86,500	86,500	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie	56,70	56,5	57,45	57,60	57,80	57,50	58,30	58,01	57,90	57,91	58,12	—	—	—
Ações Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres Portugal	—	36,21	—	—	36,21	36,50	36,50	36	—	—	37,50	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	414	413	411	412	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	330	330,50	331,50	330,25	330,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.ª grau	334	332,50	338	—	334	333	338	334	337	335	334	—	—	—
" Companhia Real, 2.ª grau	206	207	209	210,50	209,50	209	213	—	213	212	212	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	273	—	273,25	274	277	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa	148,25	150	149,75	149,75	148,50	150,70	—	148,50	148,50	148,50	148,50	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	57	56,75	57	57,50	57,25	57,75	58,25	58,25	58,25	58,50	58,25	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	78	77	77	77	77,22	77,62	77,95	—	77,25	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1908-09		1907-08		Diferença em 1908-09	1908-09	1907-08	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real..	Rêde geral	21 Janeiro	1.073	297.836.000	1.073	295.515.000	+ 2.321.000	277.573	275.410	+ 2.173
	Vendas Novas....	" "	70	4.865.000	70	4.686.000	+ 179.000	69.500	66.942	+ 2.558
	Coimbra a Louzã..	" "	29	1.264.000	29	1.215.000	+ 49.000	43.586	41.896	+ 1.690
Sul e Sueste.....	20 "	638	70.467.390	612	62.189.210	+ 8.278.150	110.450	97.632	+ 12.818	
Minho e Douro	" "	405	78.283.000	405	77.205.500	+ 1.077.500	194.622	190.630	+ 3.992	
Beira Alta	16 Dezembro	253	466.501.611	253	457.552.004	+ 8.949.607	251.630	2473.259	+ 48.371	
Companhia Nacional	7 Janeiro	185	2.568.972	185	2.478.466	+ 390.506	43.886	41.775	+ 2.111	
Guimarães	30 Novembro	56	124.513.013	56	105.235.407	+ 19.277.606	2.221.660	1.879.468	+ 342.492	
Porto à Póvoa e Famalicão	30 "	64	152.058.206	64	146.105.943	+ 5.952.263	2.375.909	2.282.905	+ 93.004	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	10 Janeiro	3.681	2.913.986	3.681	2.929.404	— 15.418	791,6	795,9	— 4,3	
Madrid-Zaragoza-Alicante	31 Dezembro	3.650	113.550.474	3.650	110.726.356	+ 2.824.117	31.109	30.337	+ 773	
Andaluzes	31 "	4.083	586.977	4.083	592.777	— 5.800	542	517,3	— 5,3	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	10 Janeiro	777	198.529,75	777	187.845,77	+ 10.685,98	255,5	241,5	+ 14	
Zafra a Huelva	21 "	180	186.948	180	173.944	+ 13.004	1.038	966	+ 72	



Espanha

Continuam activamente os trabalhos de construção da linha de Colmenar Viego, occupando duzentos e trinta trabalhadores.

Foi aberta o mez passado a exploração a linha de Villa Cañas a Quintanar de la Orden, que entronca na primeira d'estas localidades com a linha de Madrid a Alicante.

Mede vinte e cinco kilometros

Dinamarca

Foi presente ao Parlamento o projecto de lei para a construção de uma ponte para o caminho de ferro em execução que ha-de ligar a ilha de Seeland á de Falster.

A ponte medirá quatro kilometros, custará 1980 contos, e levará tres annos a construir.

Um dos tramos da ponte elevar-se-ha, dando passagem aos navios.

Brazil

Por uma estatística organizada no Ministerio das Obras Publicas, durante o anno ultimo foram abertos á exploração 1.020 kilometros de linhas ferreas, ficando a rede brasileira com extensão superior a 19.000 kilometros.



BRINDES E CALENDARIOS

Da Farmacia Franco, em Belem, recebemos um calendario muito artistico e elegante, perpetuo, digno de figurar no mais elegante escriptorio, reclamando o Xarope Peitoral de James, Vinho nutritivo de Carne, e Farinha peitoral ferroginosa, preparados especiaes d'aquelle estabelecimento.

— Da *Maison Suisse*, rua da Alfandega 44 a 52, Robert Rozemmoser & C.^{ie}, successor J. R. Cardoso, recebemos um calendario de parede, reclamando os artigos da sua especialidade.

— Da Viuva Thiago da Silva & C.^a, Praça D. Pedro, 94 e 95, estabelecimento de ferragens recebemos, um calendario de algibeira, em que além dos esclarecimentos habituaes dos livrinhos d'esta especie, traz a enumeração dos artigos á venda n'aquelle estabelecimento, sendo alguns d'elles representados em gravuras.

— Da casa Cunha e Sá, typographia, papelaria, gravura e encadernação, rua de S. Marçal 53, recebemos um elegante almanach-brinde, com uma pequena agenda e muitos esclarecimentos uteis que a todo o momento se tornam necessarios.

— De Domingos Antonio Fernandes, com armazem de viveres na rua Ivens 66, 68, recebemos um pequeno almanach para 1909, que além das indicações costumadas, traz uma tabella dos preços correntes do seu estabelecimento.

A todos agradecemos.



Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 506)

No dia 10 de outubro, não havendo resposta ao officio de 30 de setembro, fechamos as contas conforme consta do balanço e segundo o aviso que já tínhamos feito ao Governo no nosso officio de 1 de junho, participando essa liquidação ao Ministerio da Marinha pela seguinte forma:

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Não tendo tido a honra de receber resposta ao nosso officio de 30 do proximo passado e tendo de fazer imprimir o nosso relatorio e contas no proximo dia 15 do corrente, afim de serem distribuidos em tempo competente para a assembleia geral, que tem de realizar-se no dia 11 do proximo mez de novembro, resolvemos fechar as contas representativas da situação d'esta Companhia para com o Estado, conforme indicamos no nosso officio de 1 de junho proximo passado.

E' desnecessario expôr a V. Ex.^a as razões da nossa forma de proceder e a justiça que assiste a esta Companhia para fazer valer as suas reclamações, porque estão expostas nos relatorios e em numero os officios. Por isso apresentamos succintamente a V. Ex.^a a forma por que entendemos dever fechar as nossas contas, ficando ao Governo, no caso de não concordar com ella, o direito de recorrer á arbitragem, conforme o disposto no artigo 68.º do contracto de 25 de setembro de 1885.

Thesouro Portuguez	1.244:976\$512
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio	3.869:987\$477
Credito do Estado	5.114:963\$989
Thesouro, conta de reclamações	10.558:469\$508
Saldo a debito do Estado	(1) 5.443:505\$519

que fica a vencer juros de 5 % ao anno, como nas contas anteriores.

A falta de resposta de V. Ex.^a até ao proximo dia 15 do corrente, representará para nós o accôrdo do Governo com aquella forma de fechar as contas, ficando aquelle saldo constituindo uma verba do activo d'esta Companhia, a fazer validar em occasião oportuna. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 10 de outubro de 1908.

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

No dia 15 á noite recebemos o seguinte telegramma:

Governo não pôde aceitar a conta do officio de V. Ex.^a de 10 do corrente e responderá ao officio de 30 de setembro logo regresso a Lisboa Ministro da Fazenda. O Estado considera-se credor da Companhia pelas quantias adeantadas — *Ministro da Marinha*.

a que respondemos logo no dia 16:

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do telegramma de V. Ex.^a com data de 15 do corrente, como segue: «Governo não pôde aceitar a conta do officio de V. Ex.^a de 10 do corrente e responderá ao officio de 30 de setembro logo regresso a Lisboa Ministro da Fazenda. O Estado considera-se credor da Companhia pelas quantias adeantadas — *Ministro da Marinha*.»

A Companhia procurando ha tantos annos, e sempre sem resultado, definir a sua situação perante o Estado, não por meio d'uma liquidação illegal e favoravel para ella, mas pela arbitragem, a que o seu contracto lhe dá direito, e que é a forma mais seria e mais pratica de se chegar a um resultado justo e absolutamente imparcial, nunca conseguiu que os governos concordassem em que tal liquidação se fizesse, não obtendo mesmo resposta alguma aos seus reiterados pedidos, e, longe de se lavrar um protesto serio contra as reclamações e contas que a Companhia claramente apresentava em balancetes mensaes e em balanços annuaes, sempre enviados ás repartições competentes, essas contas foram sempre sancionadas officialmente nas assembleias geraes, nas quaes eram approvadas sem objecção. Por outro lado, e por diversas formas, alguns governos tem dado inequivocas provas de que reconhecem a Companhia, supposto que indirectamente, o direito ás reclamações que apresenta.

Em face d'isto e da impossibilidade de se protelar a situação anormal em que se estava, perdida por completo a esperança de se sahír d'ella pelos meios até agora empregados, resolveu a Companhia fechar as suas contas conforme o indicou no seu officio de 10 do corrente e apresentá-las no seu proximo relatorio, acompanhadas de todos os documentos, em que prova os esforços que tem feito para se chegar a um resultado definitivo, terminando por ter entrado ultimamente em um caminho claro e franco de transigencia, sob todos os pontos de vista vantajoso para o Estado.

Não é o Governo, em manifesta divergencia com a Companhia, que tem de decidir sobre as contas que a Companhia se vê forçada a apresentar, mas sim o tribunal arbitral, imposto claramente pelo contracto de 25 de setembro de 1885 e pelo Estatuto para resolver taes divergencias.

Logo que o Governo não accete essas contas, como V. Ex.^a diz no seu telegramma, tem o direito de recorrer á arbitragem, unico meio legal de fazer valer os direitos do Estado. Pelo seu lado, a Companhia mantem as suas contas taes como as apresenta, até que a sentença do tribunal arbitral, ou a resposta que V. Ex.^a affirma será dada ao nosso officio de 30 de setembro, logo que regresso a Lisboa o Sr. Ministro da Fazenda, levem a Companhia a modificá-las.

Terminando, não devemos deixar de fazer mais uma vez notar a V. Ex.^a que a somma que representa a divida da Companhia ao Estado, agora encontrada na importancia das nossas reclamações, não representa *quantias adeantadas*, mas sim differenças cambiaes e respectivos juros, que o Estado deixou de creditar á Companhia nas epochas competentes. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 16 de outubro de 1908.

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

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 2854

Lisboa, 28 de outubro de 1908. — III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — S. Ex.^a o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar recebeu o officio de V. Ex.^a de 16 do corrente e encarrega-me de comunicar a V. Ex.^a que o Governo resolveu submeter as propostas e pedidos da Companhia, de que V. Ex.^a é digno presidente, ao exame da comissão nomeada por portaria regia de 30 de dezembro de 1904 e espera o parecer da referida comissão para tomar uma resolução. A comissão poderá tratar com V. Ex.^a ou com um representante da Companhia tanto do arrendamento ou remissão anticipada da linha como da regularização das contas da Companhia com o Estado.

Não quer porém S. Ex.^a o Ministro deixar passar sem contestação a affirmação do officio de V. Ex.^a do Governo ter deixado passar sem *protesto serio* as reclamações da Companhia, por quanto desde Janeiro de 1901 que a Companhia sabe por officio do Fiscal do Governo junto da Companhia que o Governo não reconhecerá em qualquer epocha, nem reconhece actualmente, direito á Companhia de qualquer indemnização. — Deus Guarde a V. Ex.^a

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do officio de V. Ex.^a de 28 do corrente.

Sobre o protesto do Governo, a Companhia julga que, para evitar confusões e demoras, se devem collocar as coisas no seu verdadeiro lugar. O contracto de 25 de setembro de 1885 e o estatuto determinam que, em caso de divergencia entre o Governo e a Companhia, será constituído um tribunal arbitral para resolver sobre essa divergencia.

Essa divergencia existe e existe principalmente sobre a execução restricta do contracto de concessão, visto que se baseia no pagamento da subvencção em ouro, e foi precisamente o officio de janeiro de 1901 do digno Fiscal do Governo, que levantou a divergencia.

Entendendo a Companhia que, pelo seu contracto, a subvencção tem de lhe ser paga em ouro, e o Governo não concordando com essa interpretação do contracto, a divergencia é mais que manifesta e a arbitragem obrigatoria. Portanto só o tribunal arbitral pôde reconhecer ou não á Companhia o direito a indemnizações, não deixando o contracto nem o estatuto essa resolução ao livre-arbitrio do Governo.

Por isso, tudo o que seja tendente a resolver a questão por forma diferente da preceituada no contracto, isto é, pela arbitragem, na falta de commun ac-

(1) Rectificado em officio de 26 de outubro para 5.228:866\$769 réis.

cordo, e sair fora do que foi legalmente pactuado, e a Companhia não pôde tomar como seria, isto é, como valiosa e legal, qualquer resolução do Governo sobre tal assunto, reservando-se, pelos mesmos motivos, o direito de não aceitar as deliberações da comissão a que V. Ex.^a se refere, desde que as não considere justas e razoáveis. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 30 de outubro de 1908.

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

No dia 23 de outubro recebemos ainda um officio datado de 12 com o carimbo do correio de Lisboa de 12, mas sem o carimbo do correio do Porto, achando-se esse officio, bem como a nossa resposta, transcriptos no capitulo que segue, por dizerem respeito mais directamente á exploração da linha de Malange.

Evidentemente ha aqui um engano de data, porque no telegramma de 15 se dizia, que a resposta ao nosso officio de 30 de setembro seria dada posteriormente.

São estes os termos e o estado das negociações entabuladas com o Governo para a liquidação da situação da Companhia.

SENHORES ACCIONISTAS.

Foi como se vê dos relatorios anteriores e dos officios que publicamos, absolutamente forçados, que assim liquidamos as contas entre a Companhia e o Estado. Não o fizemos com a intenção de exigir do thesouro publico um só real d'essa quantia, *ainda mesmo que a arbitragem desse a sua sentença absolutamente a nosso favor*, e isso mesmo o dissemos claramente no nosso officio ao Governo em 1 de Junho proximo passado.

Podem ponderar-nos que, em tal caso, a Companhia devia fazer a sua liquidação de forma que não ficasse saldo a favor nem contra, desistindo da parte das suas reclamações necessaria para tal effeito.

A isso respondemos, que o vosso Conselho de Administração, se está auctorizado pelo estatuto a fazer a liquidação nos termos em que a propoz, abandonando parte das suas reclamações *afim de que se fizesse uma liquidação immediata*, do que provinha o desafogo e clareza da situação da Companhia, não se julga no direito de a fazer, sem uma resolução especial da assembleia geral ou sem que uma razão poderosa justifique tal abandono.

O vosso Conselho de Administração não deu um unico passo e não tomou uma unica resolução, que não fosse primeiro seriamente pensada, e debatida, *no seu lado legal*, com distinctos juriconsultos, tendo a certeza de que em coisa alguma saiu fora dos seus direitos e do disposto nas leis do paiz.

A resposta do Governo no seu telegramma de 15 de Outubro, supposto fosse dada dentro do prazo marcado pela Companhia, não tem valor algum legal, porque para o ter, elle só podia responder d'accordo com o que determina o contracto de 25 de Setembro de 1885 e o estatuto.

O facto de o Governo dizer laconicamente em telegramma, que não está d'accordo com as contas apresentadas pela Companhia, sem, immediatamente a seguir, recorrer ao tribunal arbitral, *uni-o que tem o direito de decidir se ellas estão ou não bem fechadas*, não pôde impedir que a Companhia considere a liquidação bem feita e como se fosse approvada pelo Governo, no caso d'este insistir em não se recorrer á arbitragem.

No entanto entendemos que a Companhia, muito embora tenha feito assim a liquidação, para resolver uma questão que os governos ha muitos annos se tem recusado obstinadamente a resolver, não deverá negar-se a entregar a á apreciação do tribunal arbitral, desde que qualquer governo se resolva a propôr-lhe tal solução.

Conta agora a Companhia que os governos encararão a questão pelo seu lado pratico e justo, procedendo patrioticamente e de forma a evitar as difficuldades que podem sobrevir e cujo alcance e resultados são facéis de prever.

Apesar de tudo o que se tem feito e escripto em descredito da Companhia, com insinuações vagas, sem base, sem fundamento, e, o que é mais, sem critério, os factos são sempre os factos, e contra elles veem achatar-se os pelouros molles e mal dirigidos d'aquelles que, antepondo mesquiuhos interesses ou infundados despeitos aos interesses geraes do paiz e da provincia de Angola, dão curso a taes insinuações, negando os beneficios que do caminho de ferro tem dimanado e calumniando quem á custa de mil sacrificios e desgostos realison tal melhoramento, *a que mais ninguém se abalançou, apesar de ter sido, com todas as suas vantagens offerecido a concurso de todos*, e sem o qual o commercio de Angola ainda hoje estaria escravizado ao negro para os seus transportes, com todas as suas contingencias.

Se a Companhia tivesse effectivamente realiado beneficios palpaveis e distribuido, como muitas outras, dividendos fabulosos, á custa de favores do thesouro e de pesados encargos impostos ao commercio da provincia para o transporte das suas mercadorias, seriam até certo ponto, bem cabidas as censuras. Mas tendo a Companhia, ha vinte e tres annos, trabalhado em exclusivo beneficio do commercio de Loanda e do paiz, pelos recursos que para elle adveem em creação de materia collectavel e em augmento de rendimentos alfandegários, sem que até agora tenha conseguido mais do que, *difficilmente*, equilibrar, *sem o minimo lucro*, a sua receita com a sua despesa, é talver sair um pouco fora dos limites marcados pela justiça e pela razão.

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Transporte de vinhos e aguas-ardentes

A direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro faz publico que o bonus de 50 %, a que se refere o aviso ao publico D. 743, d'esta direcção, de 6 de novembro do anno findo, concedido pela carta de lei de 18 de setembro do mesmo anno, é applicavel, no percurso d'estas linhas, aos transportes de vinho e aguardente, provenientes das estações situadas na região dos vinhos generosos do Douro, d'esde Barqueiros até Barca de Alva e Villa Real, inclusive, para as do Porto, Alfandega e Campanhã, ou para além d'esta, e vice-versa, quer esses transportes sejam effectuados pela tarifa geral, quer pelas tarifas especiaes das mesmas linhas.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Restabelecimento de serviços

Previne-se o publico de que se acha restabelecida a linha de San Feliu de Guixols a Girona, admittindo-se todas as classes de trafego sem limites.

Apeadeiro de Lamarosa

Desde 1 de fevereiro de 1909, o apeadeiro de Lamarosa fica habilitado a fazer serviço de passageiros, bagagens, cães, grande e pequena velocidade, interno e combinado, com as seguintes restricções:

a) Não expede nem recebe volumes de peso indivisivel superior a 100 kilogrammas;

b) Não expede nem recebe vehiculos nem animaes (excepto os cães e aquelles que sejam taxados a peso em conformidade com os artigos 53 e 65 da tarifa geral);

c) *Expedições* — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devem ser carregados;

d) *Chegadas* — Os consignatarios retirarão as suas remessas, dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas;

e) *Armazenagem gratuita* — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa applicada, a 6 horas para grande velocidade e a 12 horas para pequena velocidade, contadas desde aquella em que os volumes forem depositados para expedir ou da chegada do comboio em que forem transportados.

Em tudo que não seja contrario ao que no presente aviso se estipula, ficam em vigor as disposições da tarifa geral.

Fica annullada o aviso ao publico B. 1.043 de 5 de junho de 1900.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Modificação de horario

A's quartas-feiras effectuar-se-ha, até aviso contrario, entre Guimarães e Fafe, o comboio que segue:

Horario: Partida de Guimarães, ás 7,40 da manhã; de Paço Vieira, ás 8,4; de Fareja, ás 8,49. Chegada a Fafe, ás 8,38.

Paragem de um minuto em Cepiaes.

Para este comboio são válidos os bilhetes constantes do aviso ao publico n.º 155, de 4 de junho de 1908.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

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

No dia 5 de fevereiro, 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 para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba, de junco e de palma, piassabas e escovas de piassaba.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 14\$500 réis.

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

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almocor e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO Hotel Particular.—Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convem aos numerosos banhistas.—Prop., Serallim Pereira.

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

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

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

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

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

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

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.

PORTALEGRE Hotel Caraca.—O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados, Frente do correio, theatros; muito central.—Prop. 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 a praça de D. Pedro. Preço razoavel.—Prop. Serallim Pereira.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Jue-
lez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1909

COMPANHIA REAL				PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré				Lisboa-R. Sacavem				Lisboa-R. Guarda				Pin. Novo				C. Branca			
9 15	9 29	9 40	9 55	7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	3 53	3 33	7 18	9 8	9 30	6	6 21	6 49	7 24	7 50	8 35
9 28	9 42	10 10	10 25	7 53	8 36	10 29	11 12	8 10	9 46	3 55	6 29	9 30	9 46	—	—	—	—	—	—
4	4 14	4 29	4 44	9 57	10 41	11 51	12 34	—	—	—	—	5 50	10 40	—	—	—	—	—	—
5 40	5 54	6 20	6 35	10 51	11 34	2 20	3 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 25	11 39	12	12 15	1 27	2 11	3 22	4 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os 6 e 7.				3 27	4 10	4 47	5 29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				4 41	5 24	5 34	6 18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				6	6 43	7 4	7 48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				6 47	7 29	7 57	8 41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				9 51	10 35	11 40	12 23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Sodré				Lisboa-R. Povoas				Lisboa-R. Caldas				Lisboa-R. Villa Viçosa				Lisboa-R. Moura			
5 30	6 5	5 20	5 50	11 51	12 49	7 36	8 34	7 33	12 34	6 20	11 19	8	3 25	5 55	1	8	3 55	5 20	1
7	7 28	7 25	7 55	11	11 58	1 15	2 13	7 30	2 26	—	—	5 20	11 55	11 35	6 30	5 20	2 55	8 30	6 30
7 40	8 15	8 16	8 42	Lisboa-R. V. Franca				3 45	3 01	4 55	11 36	—	—	—	—	—	—	—	—
10 10	10 38	8 49	9 15	4 28	5 37	5 29	6 39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 30	11 58	10 50	11 16	4 35	5 37	5 29	6 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1 28	12 10	12 36	6	7 15	7 54	9 22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 30	3 58	1 40	2 6	12 30	1 53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 52	5 20	3 10	3 36	Lisboa-R. Setil				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 24	5 56	5 31	5 57	6 50	8 26	7 23	9 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	7 28	7 40	8 6	Setil	Vendas Novas	Setil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 30	8 58	9 10	9 36	4 58	8 25	4 15	7 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	10 28	10 40	11 6	8 39	10 31	11 50	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 30	1 5	—	—	3 50	7 5	8 10	9 58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os 6				Entre. Lisb-R. Entrone. Setil				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
C. Sodré				10	12 56	5 7	6 54	Espinho O. d'Azemeis Espinho				Faro Olhão				Faro Villa Real			
6 15	7 15	6	7	8 20	8 1	6 35	5 15	8 30	10 13	6	7 30	11 30	11 51	12	12 21	12 21	12 21	12 21	12 21
8 10	9 3	8	8 40	9 45	3 18	8 50	2 40	5	6 30	1 30	3 13	2 30	2 51	3	3 21	4 32	7 6	8	10 31
9 10	9 46	8 56	9 32	1 51	12 26	2 45	11 59	BEIRA ALTA				Faro Villa Real				Faro Villa Real			
9 45	10 38	9 15	10 5	5 30	11 16	5	10 50	Figueira	Pampilhosa	Figueira	7 50	9 25	5 15	7 10	—	—	—	—	—
10 40	11 16	9 56	10 32	9 30	7 47	8 45	6 25	2 15	4	9 55	11 40	—	—	—	—	—	—	—	—
10 45	11 52	10 50	11 54	Figueira Porto				7 5	8 55	4 25	6	—	—	—	—	—	—	—	—
12 15	1 22	11 20	12 2	7 20	1 47	9 39	3 44	Pampilh. Mang. alde Pampilh.				—	—	—	—	—	—	—	—
1 40	2 16	12 15	1 19	Aveiro	Porto	Aveiro	—	9 20	12 45	6 15	9 20	—	—	—	—	—	—	—	—
1 45	2 52	1 50	2 54	3 54	6 34	5 40	8 17	Pampilh. V. For. noso Pampilh.				—	—	—	—	—	—	—	—
3 10	3 46	2 26	3 2	7 20	9 2	5 19	6 38	5 10	1 45	9 25	3 40	—	—	—	—	—	—	—	—
3 15	4 15	3 15	4 19	10 10	11 54	7	8 38	9 50	4	1 50	6 45	—	—	—	—	—	—	—	—
4 40	5 16	3 56	4 32	5 35	7 15	3 33	5 9	1 35	7 2	4 15	11 50	—	—	—	—	—	—	—	—
4 47	5 37	4 28	5 15	Ovar				SUL E SUESTE				Porto Famalicão				Porto Braga			
5 20	6 10	5 26	6 2	7 20	9 2	5 19	6 38	Lisboa	Barreiro	Lisboa	5 50	6 25	5 55	6 30	—	—	—	—	—
6 10	6 46	6 15	7 19	10 10	11 54	7	8 38	7 25	8	8	8 35	—	—	—	—	—	—	—	—
6 15	7 22	6 56	7 32	5 35	7 15	3 33	5 9	8	8 35	9 15	9 50	—	—	—	—	—	—	—	—
7 40	8 16	7 5	7 52	Esmoriz				9 15	9 50	11 5	11 40	—	—	—	—	—	—	—	—
7 45	8 52	8	9 4	4 38	5 52	3 17	4 21	10 50	11 25	12 25	1	—	—	—	—	—	—	—	—
9 15	10 22	9 20	10 24	Espinho				12 55	1 30	2 50	3 25	—	—	—	—	—	—	—	—
10 40	11 16	9 56	10 32	7	8 2	8 11	9 7	2 50	3 25	—	3 35	—	—	—	—	—	—	—	—
10 45	11 52	10 50	11 54	9 35	10 35	12 57	1 54	4 20	4 55	4 3	4 38	—	—	—	—	—	—	—	—
12 25	1 15	11 26	12 2	4 13	5 15	7 47	8 45	5 20	5 55	7 30	8 10	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cintra, excepto os 6				9 5	10 7	12 10	1 9	8 20	9	9 44	10 24	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-R.				Lisboa Louzã				Lisboa Aldegallega				Lisboa Setubal				Lisboa Regoa			
6 35	7 38	5 2	6 1	9 30	6 29	7 15	5 15	Lisboa	Barreiro	Lisboa	5 50	6 25	5 55	6 30	—	—	—	—	—
8	9 4	6 44	7 43	8 20	5 19	5 39	10 50	8	9 33	4 44	6 30	—	—	—	—	—	—	—	—
10 20	11 23	7 42	8 42	Coimbra Figueira				10 50	12 34	11 18	1	—	—	—	—	—	—	—	—
11 45	12 20	8 35	9 5	6 42	8 24	5 55	7 40	2 50	4 26	10 15	11 40	—	—	—	—	—	—	—	—
12 20	1 23	8 45	9 42	10 10	12 12	11 20	12 55	4 20	5 58	3	4 38	—	—	—	—	—	—	—	—
2 20	3 23	10 41	11 38	3 55	5 54	8	9 11	5 20	7 8	6 25	8 10	—	—	—	—	—	—	—	—
4 35	5 10	12 45	1 42	5 45	7 40	10 55	12 38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 48	5 45	2 43	3 40	7 3	9 27	2	4 20	Lisboa-R. Badajoz				Lisboa-R. Val. d'Ale.				Lisboa-R. B. Prata			
5 43	6 47	3 35	4 13	12 15	5 1	—	—	10 27	7 35	6 15	2 40	8 10	7 10	6 15	5 15	5 54	6 5	5 27	5 38
6 21	7 25	4 40	5 37	Lisboa-R. Val. d'Ale.				10 50	12 34	11 18	1	—	—	—	—	—	—	—	—
8 20	9 23	5 28	6	10 27	7 35	6 15	2 40	2 50	4 26	10 15	11 40	—	—	—	—	—	—	—	—
9 37	10 21	7 5	8 4	4 20	5 1	—	—	4 20	5 58	3	4 38	—	—	—	—	—	—	—	—
10 50	11 53	8 32	9 30	Lisboa-R. B. Prata				5 20	7 8	6 25	8 10	—	—	—	—	—	—	—	—
12 23	1 26	10 23	11 20	8 10	7 6	7 20	5 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-P.				—	—	6 35	6 25	Pin. Novo	Aldegallega	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 54	6 5	5 27	5 38	—	—	—	—	8 47	9 33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

Os preços especiaes d'esta tarifa são ampliados como se segue:

A) Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para qualquer estação ou vice-versa:

Expedições de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal:

1. ^a série.....	Por tonelada	Tabella n.º 13
2. ^a "	" "	" " 17

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal;

Por wagon completo	1. ^a série.....	Por tonelada	Tabella n.º 14
	2. ^a "	" "	" " 18

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal;

B) Maximo cobravel por tonelada ou por cada remessa inferior a uma tonelada de mercadorias da 1.^a e 2.^a séries, procedentes das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as estações além de S. Marcos:

	1. ^a série	2. ^a série
Até 340 kilometros.....	3\$400 réis	2\$400 réis
Além de 340 kilometros.....	3\$800 "	2\$800 "

C) — **3.^a série** — Nas expedições de motano (rama de pinheiro), fachina, carqueja, lenha, matto, tram-bulhia (lenha) destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal, o minimo de percurso é reduzido a **20 kilometros**, ou pagando como tal.

D) Expedições das mercadorias da 2.^a série, procedentes das estações de Móra a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou vice-versa:

Maximo cobravel por tonelada..... 2\$000 réis

Ficam por esta substituidas a 1.^a e 2.^a ampliação datadas de 16 de Junho e 12 de dezembro de 1908.

Lisboa, 13 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial n.º 5-A — Pequena velocidade

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 15 DE JANEIRO DE 1909)

EM VIGOR DESDE 18 DE JANEIRO DE 1909

RAMAL DE ALDEGALLEGA

Transporte de GADO SUINO entre as estações de PINHAL NOVO e ALDEGALLEGA

Preços especiaes por expedição

Até 10 cabeças	1\$500 réis
Por cada cabeça a mais	150 »
Por wagon completo	3\$000 »

CONDIÇÕES

Os wagons fornecidos para estes transportes são os do typó normal (14 m q); quando, porém, hajam de ser utilizados wagons de maior capacidade (19 m q), por requisição do expedidor, o respectivo preço será aggravado com a taxa suplementar de um terço.

Lisboa, 16 de janeiro de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silva.

Expediente n.º 1838



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço directo combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
de Salamanca á Fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha,
do Meio Dia de França e de Orléans*

AVISO AO PUBLICO

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 4 DE PEQUENA VELOCIDADE

**Transporte de mercadorias de todas as qualidades
de Portugal para França, ou vice-versa, em transito por Hespanha**

Desde 15 de Janeiro de 1909, as tabellas de despesas nas fronteiras de Irun, Villar Formoso e Fuentes de Oñoro, por operações e formalidades aduaneiras, de que trata a condição 1.ª da tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Janeiro de 1905, são substituidas pelas seguintes, por accordo entre as Companhias interessadas:

I — Expedições de França para Portugal

a) Passagem em transito

FRONTEIRA DE IRUN — 2,75 pesetas por expedição

FRONTEIRA DE VILLAR FORMOSO (para as expedições a despachar no destino)

Até 100 kilogrammas.....	220 réis	Além de 600 a 700 kilogrammas	390 réis
Além de 100 a 200 kilogrammas	250 »	» » 700 a 800 »	410 »
» » 200 a 300 »	280 »	» » 800 a 900 »	440 »
» » 300 a 400 »	310 »	» » 900 a 1000 »	460 »
» » 400 a 500 »	330 »	Por cada tonelada ou fracção de tonelada, além	
» » 500 a 600 »	360 »	de 1000 kilos — mais 210 réis além de..	460 »

Para as expedições compostas de mais de um wagon, as despesas supra indicadas serão calculadas pelo pezo do wagon mais carregado (com sujeição ao minimo de 5:000 kilogrammas); pelos outros wagons da mesma expedição cobrar-se-ha o direito fixo de 500 réis por wagon.

II — Expedições de Portugal para França

Passagem em transito

FRONTEIRA DE FUENTES DE OÑORO

Até 100 kilogrammas	4,55 Pts.	Além de 600 a 700 kilogrammas	5,10 Pts.
Além de 100 a 200 kilogrammas.....	4,65 »	» » 700 a 800 »	5,20 »
» » 200 a 300 »	4,75 »	» » 800 a 900 »	5,30 »
» » 300 a 400 »	4,85 »	» » 900 a 1000 »	5,40 »
» » 400 a 500 »	4,95 »	Por cada tonelada ou fracção de tonelada, além	
» » 500 a 600 »	5,00 »	de 1000 kilos — mais 1,15 Pts. além de..	5,40 »

Para as expedições compostas de mais de um wagon, as despesas supra indicadas serão calculadas pelo pezo do wagon mais carregado (com sujeição ao minimo de 5.000 kilogrammas); pelos outros wagons da mesma expedição cobrar-se-ha o direito fixo de 5 pesetas por wagon.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade.

Lisboa, 14 de Janeiro de 1909.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

B. 1707