

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 507

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

T. do Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nêva da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico 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.** — Aviso sobre a tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade.

## SUMMARIO

	Paginas
Commemoração do dia.	33
O Arsenal de Marinha, por J. Fernando de Souza.	34
Construção e constructores, por Mello de Mattos.	36
Parte oficial.	37
Tarifas de transporte.	38
As linhas ferreas europeias em 1908.	38
Caminho de ferro secundário de Salamanca.	38
A propósito do Cincocentenario — I.	38
Notas estatísticas.	39
Notas de viagem — VII — Mollédo — Sítio aprazível e águas milagrosas — Villa Real — Três caríssimos — Pedras Salgadas — Luxuosos hoteis — O parque — As digressões.	40
Os tremvias eléctricos na Europa.	41
Os caminhos de ferro turcos.	41



	Paginas
O problema económico.	42
Os tremvias de Shaesbeck.	42
As linhas belgas secundárias.	43
Automobilismo — Bélgica — Inglaterra — Estados Unidos.	43
Sindicato agrícola de Mirandela.	43
Linhos portuguesas — Swazilândia — Companhia Real — Malange — Sul e Sueste — Momingão — Valle do Sado — Zambezia.	43
Parte financeira.	
Boletim Commercial e Financeiro.	44
Cotacões nas bolsas portuguesa e estrangeiras.	45
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	45
Linhos estrangeiras — Espanha — Dinamarca — Brazil.	46
Brindes e calendários.	46
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração (continuação).	47
Avisos de serviço.	47
Arrematações.	47
Agenda do Viajante.	48
Horário dos comboios.	48

## COLLECÇÕES DO 21.º ANNO

Estão promtos, por estes dias, os volumes encadernados, do anno lindo, que os nossos colecionadores podem obter entregando os numeros soltos, completos, d'esse anno.

O preço da encadernação é de 800 réis.

## COMMEMORAÇÃO DO DIA

A nossa folha traja rigorosamente luto n'este dia terrível em que a nacionalidade portuguesa commora 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, irresponsável ainda por quaesquer actos da publica administração; ante esse espectáculo de uma mulher assistindo, entre um chuveiro de balas, ao baquear do marido, do filho, e vendo o imminente anniquilamento 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 ocultas 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 populaçao, 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 saiu só um bafo mortífero para um rei e um príncipe; o fumo d'aquella polvora tornou-se num 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 razão 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 levavam o monarca, seria aclamado triunfalmente pelo amor d'esse povo nosso filho — num anno de lucto e em que esses laços mais é mais afrouxaram, e a Europa começou a encarar-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 terrível será eternamente de lagrimas, o nosso jornal veste de lucto.

# O Arsenal da Marinha

Bastou que um ministro, consciê da sua missão e desejoso de prestar serviços ao paiz, arcasse com um problema de urgente resolução para a politiquice indígena 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 lugar à elaboração de valiosos trabalhos técnicos, veio logo a objecção peremptória do enorme encargo a contrair, incompatível com o estado das nossas combalidas finanças.

A situação actual do Arsenal prende-se de tal modo com o sistema de comunicações da parte marginal da cidade, que o problema da sua remoção não é indiferente 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 à frente do Caes do Sodré, mantendo-se o Arsenal na sua actual situação. Para lhe assegurar o serviço deixavam em frente d'ele 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 flutuante. À 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 móvel, com largura suficiente para a linha ferrea e a avenida, estreitada nesse ponto.

Circunstâncias 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 ocorrido de que igual sorte coubesse às 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. Man teve-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 destruído, resultou de um juizo arbitral a sua reconstrução sobre enrocamento a 1 metro acima de zero hydrographic, não sendo pois acostável.

Em frente do Caes do Sodré tinha havido soterramento de trabalhos feitos, devido à 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 suavíssima inclinação, e em fazer um pequeno molhe de protecção não acostável 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 Câmara 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 aceitavam. Infelismente 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 dispensiosissimas.

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 lugar à elaboração de um notável ante-projecto pelo distinguido 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 vizinhança 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 imediata 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 estimavam todas as obras.

O relatorio proficiente de uma subcomissão 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 comodas, faceis e methodicas entre si, dá lugar a falsas manobras e a perdas de tempo e de dinheiro que se cifram por elevada quantia annual. A economia resultante da ordem e metodo possibilidos por uma boa instalação 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 sensíveis. Além d'isso a circulação na principal arteria da cidade não encontra espaço bastante para se fazer desafogadamente, 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 à 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 lamentável 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 comercial, mal orientada; a Praça do Commercio, marginada de lodos infectos; os desembarcadouros da cidade limitados ao da Parceria e ao Caes das Columnas, meio assediado; 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 acerca do Arsenal. Entre a Alfandega e o Caes do Sodré ha uma reentrancia que favorece o assoriamento 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 acerca da ligação dos dois troços da linha ferrea e da avenida marginal, problema cuja resolução é singularmente difficultada 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 difficultade 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 necessário 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 Apolonia 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 acesso das estações do Sul e Sueste e do Caes do Sodré? Não valerá a pena impôr ao tráfego o onus supplementar 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 estheticá.

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 entregne á circulação. Enquanto a essa ligação se opozesse o serviço da Alfandega, poderia ser adiada, sem prejuizo grave do publico por ser menos difficulto o acesso 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 insuficiencia da rua do Arsenal, na qual chega a permitir-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 pois meticulosos 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 forma 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 aproveitável 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 vér, a construcção da avenida pela frente do Arsenal, dando logar 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 movele, podendo ainda haver talvez uma solução admissivel pela modificação do extremo do dique assim de poder passar entre elle e o edificio a avenida. Da resolução que se tomar acerca 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 instalações do serviço da estação e o respectivo largo de accesso, se não se quiser reeditar a mesquinha instalação 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 pôde 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*, condutores 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 exequivel.

Repugna-me, porém, admittir esta segunda hipótese. A unica objecção séria oposta à transferencia do Arsenal é o encargo financeiro d'essa obra, parte do qual é alias compensado pelas grandes economias que se pódem 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 The souro 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 faltarião desde que haja paz, tranquilidade e boa administração. Se as houver, podemos transferir o Arsenal e levar pôr deante muitos outros empreendimentos de utilidade publica, que recursos sobrejarão a quem tenha fé nos destinos do paiz. Se não as houver, a autonomia patria poderá bem sossobrar, mercê dos odios intrataveis, das luctas de corrílhos, 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 meticulooso 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.

*Tr. cat.*

## Construcción e constructores

Um amavel correspondente que não sei quem é porque se oculta sob o nome de «um leitor da *Construcción 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 construções 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 prosseguir essa vaidade, perigo em todos os sentidos: 1.º o descredido das classes a que esta malta de maltrapilhos usurpa o nome; 2.º o perigo imediato 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, fixados 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 agradavel? 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 construções 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 fórmula, feito 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 transcripção da carta recebida, para começar a responder-lhe.

A comissão a que allude o meu amavel correspondente trabalhou afincada e desinteressadamente e por fim 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, quiçá de ser estavel. No entanto 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 supuz, 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'aquelle portaria á que tão mal correspondeu, com o trabalho apresentado, aos intuitos de quem a nomeou.

E, no entanto, deve notar-se que todos os que se ocupam de construções 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 Portugueses, 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 pais.

Insanaveis são portanto as deficiencias do projectado regulamento para que não seja aprovado, 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 propósito lembre o que escreveu *A Construcción Moderna* de 10 de setembro de 1907 a propósito d'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 construída à 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 rastro de celebridade este homem conhecido pelo Carvoeiro. Agenciador audaz e atrevido, fura vidas sem escrúpulos nem consciencia que o incomodem, começando por carvoeiro

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

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 possue, em rua bem central da baixa, uma taberna. » <sup>(2)</sup>

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

E, quando um dos peritos fez notar áquelle magistrado, que as medidas por pontos e linhas, já não eram admisiveis, visto de há muito estar em vigor o sistema 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 prologo conhecido do poeta, medico e louco. E como prova, basta dizer-lhe que o tal alfaiate quiz chamar a uma policia correccional, por insultos, o technico 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 regolfo 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 apliquem 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<sup>m</sup>,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 construções em Lisboa?

Ignorará que um constructor que está paralytic e que

nunca sae dos corredores da Camara Municipal de Lisboa, tomo num anno a responsabilidade de mais de um milhão 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 predio com o numero e disposições que elle affirma 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 responde 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 Indústria

#### 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 aprovar a medição definitiva da linha ferrea de Mirandella a Bragança, feita contraditorialmente pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, e por um delegado do Governo, fixando para todos os efeitos 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 4.º do respectivo contrato de concessão aprovado 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 Benguela ponderado a dificuldade que tem de emitir obrigações desde que os juros vencidos fiquem sujeitos ao imposto de rendimento;

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

Tendo em vista o § 3.º do art. 15.º dos estatutos da companhia aprovados 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 parágrafo seguinte:

§ 3.º Serão isentos de imposto de rendimento os juros vencidos pelas obrigações cujo capital realizado 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.

<sup>(1)</sup> V. Construcção moderna N.º 234 pag. 43 columna I.

<sup>(2)</sup> V. Id. ibid. id. 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 alfandegas fronteiriças, para as expedições permutadas entre a França e Portugal, aviso cuja proxima apparição annunciamos 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 viciuers.

**Especial n.º 5 A de pequena velocidade.**—É a applicação de preços especiaes aos transportes de gado suino entre Pinhal Novo e Aldegallega.

## As linhas ferreas europeas em 1908

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

	Extensão das linhas em exploração		Augm. ento em 1908	Extensão em 1 de janeiro 1908	
	1 janeiro 1908	1 janeiro 1907		Por milímetros quadra. <sup>1</sup>	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.....	4.244	4.241		4.9	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	1.4	5.3
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
<b>TOTAL.....</b>	<b>317.654</b>	<b>313.280</b>	<b>4.374</b>	<b>3.3</b>	<b>8.1</b>

Dos 58.040 kilometros da rede alemã, 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 incluidos no plano das linhas secundarias que devem desenvolver-se pela província de Salamanca.

Uma d'ellas vae de Bejar a Sequeros, passando por Calzada, Valdehijadero, Colmenar, Soterrano, Miranda, e muitas outras povoações de menos importância, 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 vizinha Espanha levando ás povoações afastadas das linhas principaes, o progresso e a actividade, insuflando vida nova áquelles povos afastados do con-vívio dos grandes centros.

## A propósito do Cincocentenario

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal<sup>(1)</sup>

LH

A abertura á circulação das linhas de Cintra e Torres Vedras foi efectuada 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 veiu 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 technico da construção, para mandar comprar na povoação algumas garrafas de champagne que foram abertas e esvaziadas em votos de prosperidade para a nova linha.

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

Tratando-se de associar Cintra a Cascaes, como as duas localidades suburbanas da capital que mais atracção mereciam a naturaes e estranhos, 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 commun 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 subrepticiamente ocupado e explorado, e que a Companhia Real pagou como propriedade particular.

Ainda outros terrenos marginaes ocupados por negligencia oficial foram pagos por valiosos, como expropriadoss 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 nello posto em vigor, e que dificulta o seu acesso 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 Alfarelhos, com a Figueira, como já desde bem longo tempo se devia ter ligado.

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

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

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

Tendo os chefes de serviço da Companhia Real tomado posse dos seus respectivos serviços naquela 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 permanecia 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 oficinas, de que o engenheiro Thirobois era encarregado e que por sua passagem para Lisboa ficara vago, ficou incumbido ao chefe das oficinas Matisti.

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

Organizado regularmente o serviço de exploração, começou 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 às resoluções da administração portuguesa.

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 amiudadamente frequentada pela mais cotada cohorte dos altos financeiros, que se alojava na rua de la Victoire, foi substituída 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 Deufer 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 sucessivas 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 Câmara Municipal de Lisboa se exonerou do cargo de administrador, seguindo-se-lhe Ernesto Driesel Shroeter, Manuel José da Silva, e Abraham Bensaude, todos de respeitável 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 Lusitano.

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

## NOTAS ESTATÍSTICAS

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 sobremaneira elucidativo acerca das alternâncias 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 possível 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 oscilações annuas que indicamos, a tendência 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 agrícolas.

Vejâmos o 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.....	22.156
	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, época 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 centenares 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 tráfego são afectados, 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 acréscimo de receita superior a 40 contos, quando o deficit dos cereaes e a sua influencia no tráfego representa uma quebra de receitas superior talvez a 100 contos?

A explicação do aumento está na influencia dos novos troços abertos à exploração, corroborando a asserção de que bem empregados são os sacrifícios feitos em dotar as linhas com suas naturaes complementares, cujo afluxo de tráfego 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 — Sítio aprazível e águas milagrosas — Villa Real — Trens caríssimos — Pedras Salgadas — Luxuosos hotéis — O parque — As digressões**

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

Tão pouco se fala nela, nos jornais, em cartazes, em revistas; deve ser instalação muito modesta, muito intima, para os povos circumvizinhos.

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

E' d'esta vez; paremos.

O melhor traçado da viagem, para quem sae de Entreos-Rios é tomar trem que nos leva, por uma aprazível região, e em boa estrada, a Penafiel, cidadesinha 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 chearem a Paris em 41 horas, comboio de luxo, excepto no preço dos bilhetes que é o ordinario, com todas as comodidades 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 fôfias e serviço limpo; o *Gomes*, que tambem é aceado e com instalações 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 doenças 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 estância encantadora; pena é que seja pouco concorrida, limitando-se os frequentadores a alguns centos de habitantes da província. Estava ali tambem uma bella estância 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 Galiza.

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

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

Escolher logar sempre à 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 estética, 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 caríssima, como ali, mais difícil era o visitante fazer-se transportar ao alto.

Não ha trens de praça nem carros de carreira. Os raros trens que aparecem 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 gorjeta.

Na villa, antigos edifícios, 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 Mathens, 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 estância de águas, uma das prin-

cipais 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 inteligente do velho conselheiro Henrique Maia, director da empresa das aguas, é um estabelecimento que bem se pôde 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, construído 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 excellente e bem ensombrado havendo nelle sempre frescura, mesmo nos dias mais calmosos.

Na epoca d'aguas, os hoteis estão sempre cheios, sendo difícil encontrar lugar, 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 gosa ali, bem diferente 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 elles 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, à direita da mesma estrada, sitio muito pitoresco, 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 românticamente designado, pouco além do Dente do Gigante, dirigin-do-se de oeste para o lado do nordeste, trecho muito pitoresco, 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' difícil estabelecer uma diferença 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 Budapeste que se construiu a primeira rede importante de tremvias electricos.

A Alemanha foi, durante todo o tempo que as autoridades locaes impediram o emprego do *trolley*, o theatro de variadissimas experiencias de tracção por accumuladores. Sob o ponto de vista financeiro foram desanimadoras tais experiencias.

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

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

Grande variedade de systemas teem sido empregados na Europa, mas o sistema 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 experientia o emprego da corrente alternada monofásica.

Na Europa é tambem vulgar o emprego da corrente trifásica, mas não para os tremvias urbanos, porque não se pôde permitir 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 sistema monofásico pelas companhias de Midland e de Brighthon.

A grande diversidade nas condições locaes dos diferentes 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, apoiç cinco meses 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 meses as carruagens circulam sobre a embocadura do rio. Ao aproximar-se o calor, a Companhia levanta todo o seu material fixo, torna a acondicionar-o, e fica à espera que de novo se approximem 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 rede ferroviaria na Asia Menor.

E' um conjunto de linhas que ligarão as principaes cidades do litoral 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 anatolios 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 platô armenio;

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

O ramal Eregli-Kaiserie-Sivas — 600 quilometros — ligando as linhas do norte às do sul;

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

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

O governo turco já tem recebido propostas para a construção de algumas destas linhas.

## O PROBLEMA ECONOMICO

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

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

Portos francos, admissão de loterias estrangeiras e exclusivo do jogo, também 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 belo sol acariciador que era a única coisa que nos restava, ainda assim não toda portuguesa, porque também o temos visto lá por fóra.

Assim obtinha-se, segundo os cálculos do sr. Serpa, 7.550 contos por ano — 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 suprimir 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 necessário para subsidiar uma linha de vapores para a América, e assim eria cinco linhas — uma verdadeira trama — para o Brasil, norte e sul, Rio da Prata, México, América Central e do Norte, deixando a África e a Índia sem carreiras.

Pais, apesar destes botes, (queremos dizer d'aqueles grandes transatlânticos) a verba continua enorme, hirta, como um espantalho, diante do illustre conferente, a fazer-lhe negaças, a recuar-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 disfrutar 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 águas do Mediterrâneo caindo sobre as ruas da desgraçada Messina!

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

Eis porém, que lhe ocorre 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 emfim 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, turístico 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 à navegação estrangeira, ficam no paiz; o producto de tantas fontes de receita virá avolumar esta verba de tal forma que a duplicará, e aí 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 criado um novo cargo público: gastador mó do reino e colônias, para o que, afinal, não lhe faltariam bons auxiliares nos nossos políticos, assanhados por economias... nos outros.

A peregrina ideia, que entusiasma varias pessoas muito estudiosas, e conspicuas, de para o salvamento 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 oferece pela honestidade da filha.

Rasguemos as páginas 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 título de Lisboa Cais da Europa, se o paiz todo pôde nadar em ouro sendo o Iupanar da Europa?

Vainos, ricos argentários 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 económico.

## Os tremvias de Schaerbeek

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

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 sistema de tremvias eléctricos, d'uma só via com carruagens descarrilaveis.

Tres são as vantagens que resultam d'este sistema: 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 teem cinco rodas; a quinta roda é a que entra no carril, ligando o veículo à linha.

Teem 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 obstáculo sobre a linha, faz subir a quinta roda, abandona o carril e contorna o obstáculo, 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 sistema é a faculdade de dispensar os carris em pontos em que não seja conveniente assentá-los, como n'uma passagem de nível de caminho de ferro, ou quando uma rua descreva curvas de muito pequeno raio.

Os dois fios aéreos ficam à altura de cinco metros e meio acima do solo, e os *trolley* terminam por uma peça articulada, para dar lugar 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 desoito réis, seja qual for a distância percorrida.



## As linhas belgas secundárias

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

Segundo n'elle 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 quilómetros; foi inaugurado em 5 de maio de 1835.

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

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

E' a este desenvolvimento estraordinario da sua rede ferroviaria que a Belgica deve o gran 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 secundárias vae tomando um desenvolvimento muito para notar-se, pondo muitas povoações que se encontravam distanciadas das linhas ferreas, em relação rapida e económica com os centros importantes.

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

## AUTOMOBILISMO

### Belgica

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

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

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

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

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

As tribunas ficam situadas de tal maneira que os automóveis serão sempre visíveis.

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 estatística dos automóveis de toda a especie que circulam no Reino Unido e que dá os seguintes totaes:

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

Total de veiculos automóveis em circulação na Inglaterra, 154.391.

### Estados Unidos

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

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 quilómetros à hora.

As encomendas serão entregues no prazo maximo de seis mezes.



## Syndicato Agricola de Mirandella

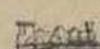
Recebemos o relatório da gerencia d'esta agremiação, relativo ao anno económico de 1907-1908.

Instituição recentemente 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 variadíssimos assuntos de interesse geral para os agricultores da região.

Este sindicato, actualmente, conta vinte e sete associados.

Do relatório vê-se que, da gerencia d'este anno ficou um saldo de 495542 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 Oiã vae ser construída 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 quilómetros, estando já prompta até ao quilometro 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 contrato assinado 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 teem subido progressivamente. Em 1906 já essas receitas atingiam o total de 623:615 rupias, e em 1907 chegaram a 1.101876 rupias.

O aumento 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 aumento 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 teem 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.

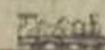
**Valle do Sado.** — Uma numerosa comissão de influentes de todas as cōres politicas de Setubal, procurou no dia 29 o sr. ministro das obras publicas, a fim de conseguir a construcção d'esta linha.

O sr. D. Luiz de Castro mandou-os, ao sr. ministro do reino, que lhes prometeu todo o seu apoio e o estudo do emprestimo que está projectado para levar a efecto 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 expuseram ha dias ao sr. ministro da marinha as vantagens, que adviriam para a expansão commercial, do prolongamento até à 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 á sua importancia commercial, ao contrario do que sucederia se a linha passasse ao norte de Quissol, porque assim atravessaria uma extensa região de perto de 100 kilometros, completamente despovoada.



## AFFLUENCIA DE TURISTAS

Noticias que temos de Londres dizem-nos que as companhias de navegação Royal Mail e Baoth 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 efecto 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, aparecendo 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 cōres, anunciando o nosso paiz.

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

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



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de janeiro de 1909.

Decididamente escusam dos nossos politicos metter medo aos mercados sobre a nossa situação financeira: escusam os correspondentes dos jornaes de pouco credito dos grandes centros incommendar o seu sólito acolito de Badajoz passando telegrammas alarmantes.

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

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

O nosso papel, não soffre 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 fora 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 ocupemos, pois, mais d'esta nuvem negra que não produziu nem chuviscos.

**Bancos e Companhias.** — Começou a época 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\$820 réis, e o depositado em outros Bancos a 661.021\$165 réis.

No activo figura ainda, sob a rubrica de devedores geraes a verba de 6.328.767\$379; na de agencias e correspondencias a de 37.041\$035 réis; na do edificio do Banco 221.149\$086 réis; na de gastos geraes 48.919\$269 réis; na de contribuições 43.374\$367 réis; nas cambiaes 658.761\$478 réis; na carteira commercial 3.093:621\$034 réis e nas letras a receber 423.226\$628 réis.

O fundo de reserva é de 609.411\$517 réis.

Os depositos á ordem sobem a réis 4.862:844\$174 e os a prazo a 122.164\$430 réis.

Sob a rubrica de credores geraes ficou inscripta a verba de 3.524.308\$378 réis.

Foi fixada a paridade do cambio sobre 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\$714 réis, a que a direccão propõe a seguinte applicação:

Dividendo de 7% incluidos os 2 1/2 juros distribuidos.....	260.344\$000
Fundos de reserva.....	14.969\$268
Percentagem á direccão.....	14.969\$268
Saldo para 1909.....	52.100\$178

Réis ..... 342.392\$714

O Banco Commercial de Lisboa, cujo capital é de 2.000 contos, tinha o fundo de reserva estatuario em 251.233\$589 réis e o fundo variavel em 20 contos. Os depositos á ordem sobem a réis 3.527.357\$498 e os a prazo a 134.331\$853 réis.

Dinheiro em cofre 974.170\$758 réis; carteira de fundos 667.933\$690 réis; cambios (letras sobre o estrangeiro) — 330.218\$340 réis; carteira commercial — 2.466.916\$637 réis; letras a receber 133.554\$097 réis; emprestimos e contas correntes caucionadas — 774.942\$5064 réis; agencias e correspondencias 181.832\$071; devedores geraes 744.935\$414 réis; edificio do Banco 100 contos.

A conta de ganhos e perdas mostra o lucro líquido de 287.813\$5821 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
Honorários à direcção	15.494\$789
Fundo de reserva variável que ficará elevado a 50 contos	30.000\$000
Amortização na c/Edifício do Banco	20.000\$000
Idem na c/Mobilia	2.000\$000
Saldo para 1909	44.824\$243

Também se sabe que o Banco de Portugal repetiu o anterior dividendo de 9 1/2 e o Ultramarino distribuirá 6%.

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

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

Os cambios melhoraram hoje ainda mais, como também demonstra a seguinte combaração, 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 portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JANEIRO													
	16	18	19	20	21	23	25	26	27	28	29	30	—	—
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assentamento	39,80	39,80	39,80	39,80	39,70	39,70	39,90	39,60	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 1/2% 1888	21.500	21.200	21.200	—	—	21.200	21.200	—	21.200	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% coupon interno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externo, 1.ª série	64.300	64.200	64.500	64.600	64.500	64.500	64.500	64.800	64.800	64.600	64.600	—	—	—
" 3 1/2% 1905	—	—	—	—	—	9.300	9.300	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções:</b> Banco de Portugal	—	167.500	167.500	167.500	167.650	—	—	167.500	—	168.000	—	—	—	—
" Banco Comercial 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 & Açores	116.560	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	75.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 2.º grau	—	—	—	46.900	46.500	—	46.800	—	—	—	—	46.000	46.950	—
" Companhia Nacional 1.º série	—	—	—	73.000	—	—	73.000	—	73.500	—	73.500	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa	86.500	86.500	—	86.500	—	86.700	—	86.500	86.500	86.500	—	—	—	—
" 3 1/2% portuguez 1.º serie	56,70	56,5	57,45	57,60	57,80	57,50	58,30	58,01	57,90	57,91	58,12	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	36,21	36,50	36,50	36	—	—	37,50	—	—
" Madrid-Cáceres Portugal	—	—	36,21	—	—	36,21	36,50	36,50	36	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	414	413	411	412	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	330	330,50	331,50	330,25	330,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	334	332,50	338	—	334	333	338	334	337	335	334	—	—	—
" Companhia Real, 2.º grau	206	207	209	210,50	209,50	209	213	—	213	212	212	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	273	—	273,25	274	277	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres Portugal	148,25	150	149,75	149,75	148,50	150,20	—	148,50	148,50	148,50	148,50	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 1/2% portuguez	57	56,75	57	57,50	57,25	57,75	58,25	58,25	58,25	58,50	58,25	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa	—	—	78	77	77	77	77,22	77,62	77,95	—	77,25	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1908-09		1907-08		1908-09	1907-08	Diferença em 1908-09
		Kil.	Totais</th					



### Espanha

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

~~—~~ Foi aberta o mez passado á 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

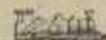
Foi presente ao Parlamento o projecto de lei para a construção de uma ponte para o caminho de ferro em execução que ha-de ligar a illa de Seeland á de Falster.

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 artístico 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.

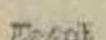
— Da *Maison Suisse*, rua da Alfandega 44 a 52, Robert Rozemmoser & C.º, successor J. R. Cardoso, recebemos um calendario de parede, reclamando os artigos da sua especialidade.

— Da Viuva Thiago da Silva & C.º, Praça D. Pedro, 94 e 95, estabelecimento de ferragens recebemos, um calendario de algibeira, em que além dos esclarecimentos habituais 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 António Fernandes, com arimazem 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 oficio de 30 de setembro, fechamos as contas conforme consta do balanço e segundo o aviso que já tinhamos feito ao Governo no nosso oficio de 1 de junho, participando essa liquidação ao Ministerio da Marinha pela seguinte fórmula:

III.º e Ex.º Sr. — Não tendo tido a honra de receber resposta ao nosso oficio de 30 do proximo passado e tendo de fazer imprimir o nosso relatorio e contas no proximo dia 15 do corrente, alim 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 oficio de 1 de junho proximo passado.

E' desnecessario expôr a V. Ex.º as razões da nossa fórmula de proceder e a justica que assiste a esta Companhia para fazer valer as suas reclamações, porque estão expostas nos relatórios e em numero os ofícios. Por isso apresentamos succinctamente a V. Ex.º a fórmula 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 .....	1.244.976.5512
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio .....	3.869.987.5477
Credito do Estado .....	5.114.963.5989
Thesouro, conta de reclamações .....	10.558.469.5508
Saldo a debito do Estado .....	( <sup>1</sup> ) 5.443.505.5519

que fica a vencer juros de 5  $\frac{1}{4}$  % ao anno, como nas contas anteriores.

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

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Digníssimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

No dia 15 á noite recebemos o seguinte telegramma:

Governo não pôde aceitar a conta do oficio de V. Ex.º de 10 do corrente e responderá ao oficio de 30 de setembro logo regresse 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.º e Ex.º Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do telegramma de V. Ex.º com data de 15 do corrente, como segue: «Governo não pôde aceitar a conta do oficio de V. Ex.º de 10 do corrente e responderá ao oficio de 30 de setembro logo regresse 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 ilegal e favorável para ella, mas pela arbitragem, a que o seu contracto lhe da direito, e que é a forma mais seria e mais prática 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 balancos annuaes, sempre enviados ás repartições competentes, essas contas foram sempre sancionadas oficialmente nas assembleias geraes, nas quais eram aprovadas sem objecção. Por outro lado, e por diversas formas, alguns governos tem dado inequivocáveis provas de que reconhecem a Companhia, suposto 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 sahir d'ella pelos meios ate agora empregados, resolveu a Companhia fechar as suas contas conforme o indicou no seu oficio de 10 do corrente e apresentá-las no seu proximo relatório, 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 divergência 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 tais divergências.

Logo que o Governo não aceite essas contas, como V. Ex.º 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, ate que a sentença do tribunal arbitral, ou a resposta que V. Ex.º afirma será dada ao nosso oficio de 30 de setembro, logo que regresse a Lisboa o Sr. Ministro da Fazenda, levem a Companhia a modificar-as.

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

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Digníssimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

*Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 284*

Lisboa, 28 de outubro de 1908. — III.º e Ex.º Sr. — S. Ex.º o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar recebeu o oficio de V. Ex.º de 16 do corrente e encarrega-me de comunicar a V. Ex.º que o Governo resolven submeter as propostas e pedidos da Companhia, de que V. Ex.º é digno presidente, ao exame da comissão nomeada por portaria regia de 30 de dezembro de 1901 e espera o parecer da referida comissão para tomar uma resolução. A comissão poderá tratar com V. Ex.º ou com um representante da Companhia tanto do arrendamento ou remissão antecipada da linha como da regularização das contas da Companhia com o Estado.

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

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

III.º e Ex.º Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do oficio de V. Ex.º de 28 do corrente.

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

Essa divergência existe e existe principalmente sobre a execução restricta do contracto de concessão, visto que se baseia no pagamento da subvenção em ouro, e foi precisamente o oficio de Janeiro de 1901 do digno Fiscal do Governo, que levantou a divergência.

Entendendo a Companhia que, pelo seu contracto, a subvenção tem de lhe ser paga em ouro, e o Governo não concorda com essa interpretação do contracto, a divergência é mais que manifesta e a arbitragem obrigatoria. Portanto só o tribunal arbitral pode 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-

(<sup>1</sup>) Rectificado em oficio de 26 de outubro para 5.228.866.769 réis.

cordo, é sahir fóra 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.<sup>a</sup> se refere, desde que as não considera justas e rasoaveis. — Deus Guarde a V. Ex.<sup>a</sup> — Porto, 30 de outubro de 1908.

III.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Digníssimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

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

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

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

#### SENHORES ACCIONISTAS.

Foi como se vê dos relatórios anteriores e dos ofícios que publicamos, absolutamente forçados, que assim liquidamos as contas entre a Companhia e o Estado. Não o fizemos com a intenção de exigir do tesouro público 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 ofício 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 efeito.

A isso respondemos, que o vosso Conselho de Administração, se está autorizado 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 justificasse tal abandono.

O vosso Conselho de Administração não deu um único passo e não tomou uma única resolução, que não fosse primeiramente seriamente pensada, e debatida, *no seu lado legal*, com distintos jurisconsultos, tendo a certeza de que em causa alguma saiu fóra 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'acordo 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'acordo com as contas apresentadas pela Companhia, sem, imediatamente a seguir, recorrer ao tribunal arbitral, *único que tem o direito de decidir se elas estão ou não bem fechadas*, não pode impedir que a Companhia considere a liquidação bem feita e como se fosse aprovada 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 dificuldades que podem sobrevir e cujo alcance e resultados são faceis de prever.

Apesar de tudo o que se tem feito e escrito 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'aqueles que, antepondo mesquinhos interesses ou infundados despeitos aos interesses geraes do paiz e da província de Angola, dão curso a tais insinuações, negando os benefícios que do caminho de ferro tem dimanado e calumniando quem á custa de mil sacrifícios e desgostos realizou tal melhoramento, *a que mais ninguem se abalou, apesar de ter sido, com todas as suas vantagens oferecido a concurs 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 efectivamente realizado benefícios palpáveis e distribuído, como muitas outras, dividendos fabulosos, á custa de favores do tesouro e de pesados encargos impostos ao commercio da província 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 benefício do commercio de Loanda e do paiz, pelos recursos que para elle adveem em criação de matéria collectável e em aumento de rendimentos alfandegarios, sem que até agora tenha conseguido mais do que, *difficilmente*, equilibrar, *sem o minimo lucro*, a sua receita com a sua despesa, é talvez sair um pouco fóra dos limites marcados pela justica 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, inclusivamente, para as do Porto, Alfandega e Campanhã, ou para além d'esta, e vice-versa, quer esses transportes sejam efectuados 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 Feliz de Guixols a Gerona, admittindo-se todas as classes de tráfego 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 restrições:

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

b) Não expede nem recebe veículos nem animais (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 efectuar-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 455, de 1 de junho de 1908.

# ARREMATAÇÕES

## Caminhos de Ferro do Estado

### Fornecimento de vassouras de piassaba, de juncos 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 sede, Largo de S. Roque n.º 22, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba, de juncos 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 provisório 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 Depósitos.

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

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

# AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na Ilha de Gbacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

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

**CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magníficas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoáveis. — Proprietário, Romão Gareia Vinhas.

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

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e aceito; tratamento recomendável. — Proprietário, Domingos José Pires.

**HAMBURGO** **Sautier & C.º** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

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

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

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

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

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

**PORTALEGRE** **Hotel Caraça.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceito. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. António d' Oliveira Caraça.

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

**PORTO** **Hotel Continental.** — Rua Entrepredes (Frente a Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, teatros; muito central. — Prop. Lopez Munhos.

**PORTO** **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Único defronte da Estação Central de S. Bento, próximo à praça de D. Pedro. Preço rasoável. — Prop. Serafim Pereira.

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

**SETUBAL** **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro; sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 18200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuade Juélez.** — Agente internacional de aduana y transpores.

## HORÁRIO 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	Algés	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	Pin. Novo	C. Branca	Evora	C. Branca	
5 30	6 5	5 20	7 5	7 49	9 27	10 11	3 53	3 33	9 8	9 30	5	6 21	6 49	7 24	7 50	8 35
7	7 28	7 25	7 55	8 36	10 29	11 12	8 10	9 46	10 40	10 40	—	—	8	3 2	8 8	1
7 40	8 15	8 16	8 42	9 27	2 11	3 22	4 6	3 55	—	—	—	—	5 20	12 4	3 32	10 26
10 10	10 38	8 49	9 15	3 27	4 10	4 47	5 29	6 29	—	—	—	—	—	—	—	—
11 30	11 58	10 50	11 16	4 41	5 24	5 31	6 18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1 28	12 10	12 36	6	6 43	7 4	7 48	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 30	2 58	1 40	2 6	6 47	7 29	7 57	8 41	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 52	5 20	3 10	3 36	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 24	5 56	5 31	5 57	9 51	10 35	11 40	12 23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	7 28	7 40	8 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 30	8 58	9 10	9 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	10 28	10 40	11 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 30	1 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●				
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	Pin. Novo	C. Branca	Evora	C. Branca	
5 30	6 5	5 20	5 50	11 51	12 49	7 36	8 34	—	9 8	9 30	5	6 21	6 49	7 24	7 50	8 35
7	7 28	7 25	7 55	11 58	11 58	1 15	2 13	—	—	7 40	—	—	8	3 2	8 8	1
7 40	8 15	8 16	8 42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 20	12 4	3 32	10 26
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	2 58	1 40	2 6	12 30	1 53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 52	5 20	3 10	3 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 24	5 56	5 31	5 57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	7 28	7 40	8 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 30	8 58	9 10	9 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	10 28	10 40	11 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 30	1 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●			Mais os de Cascaes, excepto os ●				
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Entre.	Lisb-R.	Entrone.	Setil	Amieira	Alfarelos	Portimao	Tunes	Portimao	Portimao	Porto	Bragança	Foz-Tua	
6 15	7 15	6	7	8 10	9 3	● 8	4 40	5 50	10 30	11 40	9 30	10 37	7 50	8 21	3 55	8 50
8 10	9 3	● 8	8 46	● 9 46	● 8 56	9 32	● 9 45	● 10 45	12 10	12 10	2	7 32	7 50	3 14	8 3	12 57
● 9 10	● 9 45	● 10 38	● 10 45	● 11 16	● 11 16	10 32	● 11 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15
● 9 10	● 9 45	● 10 38	● 10 45	● 11 16	● 11 16	10 32	● 11 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15	● 12 15
● 9 10	● 9 45	● 10 38	● 10 45	● 11 16	● 11 16	10 32	● 11 15	● 12 15	● 12							



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 2.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 3 — PEQUENA VELOCIDADE

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

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

Os preços especiais 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. <sup>a</sup> série.....	Por tonelada	Tabella n. <sup>o</sup> 13
2. <sup>a</sup> " " .....	" "	" " 17

Minimo de percurso: 60 kilómetros ou pagando como tal;

Por wagon completo	1. <sup>a</sup> série.....	Por tonelada	Tabella n. <sup>o</sup> 14
	2. <sup>a</sup> " " .....	" "	" " 18

Minimo de percurso: 60 kilómetros ou pagando como tal;

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

	1. <sup>a</sup> série	2. <sup>a</sup> série
Até 340 kilómetros.....	3\$400 réis	2\$400 réis
Além de 340 kilómetros.....	3\$800 "	2\$800 "

C) — **3.<sup>a</sup> série** — Nas expedições de motano (rama de pinheiro), fachina, carqueja, lenha, matto, trambulhia (lenha) destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal, o minimo de percurso é reduzido a **20 kilómetros**, ou pagando como tal.

D) Expedições das mercadorias da 2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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 typº 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 supplementar de um terço.

Lisboa, 16 de janeiro de 1909.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

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 despezas nas fronteiras de Irún, Villar Formoso e Fuentes de Oñoro, por operações e formalidades aduaneiras, de que trata a condição 4.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 acordo 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 "	440 "
" " 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 despezas 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 .....	5,40 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 despezas 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

B. 1707

A. Leproux