

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 510

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

Proprietário-diretor
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

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

LISBOA, 16 de Março de 1909

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado — Tarifa especial C. F. E. N.º I — pequena velocidade.

SUMMARIO

	Páginas
O emprestimo dos Caminhos de ferro, por J. Fernando de Souza...	81
Estudo sobre a mudança d'horário do Comboio «Sud-express» — Relatório apresentado e aprovado em sessão da direcção da Sociedade Propaganda de Portugal, por L. de Mendonça e Costa	84
Parte oficial — Decreto de 27 de fevereiro do Ministério da Fazenda	87
Tarifas de transporte	87
As cidades arruinadas, por Mello de Mattos	87
A propósito do Cincocentenario — I, V	89
Notas de viagem — X — Leon — Tristes recordações — Agradável surpresa e mais agradável jantar — Uma linha de extraordinária beleza — 91	90
túneis — Oviedo, honita cidade — Gijon, outra cidade alegre	91
O Anuario Commercial	91
Linhos portuguesas — Companhia Real — Quelimane — Valença a Monsão — Elvas a Villa Viço a — Valle do Vouga — Lamego a Regoa — «Sud-express»	92
Parte financeira	92
Boletim Commercial e Financeiro	93
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	93
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	93
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração (continuação)	94
Avisos de serviço	94
Arrematações	94
Agenda do Viajante	96
Horário dos comboios	96

Collecções do 21.º anno

Já estão promptos, os volumes encadernados, do anno findo, que os nossos coleccionadores podem obter entregando os numeros soltos, d'esse anno.

O preço da encadernação é de 800 réis.

O emprestimo dos Caminhos de ferro

E' o prato de resistencia da politica nacional, ou antes o folhetim quotidianamente lido no *Diario das Camaras*.

Deixemos a paixão politica no exercicio da sua missão obstrucionista, quando o paiz aguarda do parlamento providencias uteis e práticas em vez da intemperança oratoria e dos doestos políticos sobreposse. Pouco nos importa quem governa. O que desejamos, e como nós todo o paiz, é que cesse o reinado da politiquice e impere o patriotismo, attento ás necessidades da hora presente e empenhando em satisfazer as legítimas aspirações da nação, que quer trabalhar, viver em paz e reconstituir as suas finanças.

Não discutirei a operação financeira, para averiguar se foi caro ou barato o emprestimo, superior ou inferior aos que o precederam.

Dado que fosse mais caro, não admira em paiz que depois de mortos rei e príncipe a tiro, consente na glorificação dos regicidas e deixa impunes os organisadores do attentado, sendo em seguida alvo de insistente campanha de descredito.

O facto de se reunirem importantes casas bancarias portuguesas para tomarem um emprestimo não pôde deixar de robustecer o nosso credito.

O que importa sob o ponto de vista especial dos interesses dos caminhos de ferro é a exposição da doutrina mais segura ácerca do regimen financeiro dos caminhos de ferro do Estado e das faculdades que da sua lei organica derivam para o governo, assumpto sobre o qual têm vindo a lume nas discussões parlamentares as mais extravagantes fantasias.

Uma singela exposição dos factos ocorridos nos últimos onze annos mostrará quem tem razão: se o sr. ministro da fazenda, assegurando que a lei lhe conferia poderes para contratar o emprestimo, se os contrarios, que o accusam de illegalidade.

Em 1898 nomeou Elvino de Brito uma grande comissão, de que tive a honra de ser relator para propôr as normas da reorganisação administrativa dos caminhos de ferro do Estado sobre as bases da criação de um conselho, delegado do governo, e de um fundo especial para ocorrer aos encargos da conta de estabelecimento. Quando se pretendia insistentemente arrendar as linhas do Estado a companhias, que construiriam os prolongamentos com garantia de juro, pareceu á comissão mil vezes preferivel manter as linhas na posse do Estado, descentralizar a sua administração, sem prejuizo da conveniente superintendencia e fiscalização do governo, e facultar o prudente recurso ao credito para a construção de novas linhas, sem impôr sacrifícios ao Thesouro, além da renuncia aos accrescimentos de rendimento, consagrados a essa valorização das linhas e portanto a utilissima obra de fomento.

Propoz por isso que os emprestimos cujos encargos coubessem nas disponibilidades do fundo especial fossem realizados pelo Conselho de Administração depois de auctorizados pelo Governo, emitindo aquelle as necessarias obrigações.

A proposta de lei que Elvino de Brito apresentou ao Conselho de ministros perfilhava, com ligeiras alterações, o plano da comissão. O orçamento era aprovado pelo governo e em seguida apresentado ás camaras, anexo ao orçamento geral do Estado. O governo auctorizava os emprestimos propostos que fossem realizaveis, competindo ao Conselho a emissão respectiva.

Soffreu a proposta varias modificações antes de ser apresentada em 27 de fevereiro de 1899. Estabelecia-se nella que o fundo especial podia ser consignado, no todo ou em parte, ao serviço «de quaequer emprestimos realizados pelo governo com o mesmo fim» e propostos pelo Conselho.

Prescrevia mais que «as operações de credito seriam reguladas por forma que a totalidade dos encargos successivamente contraídos coubesse sempre nas disponibilidades do fundo especial».

O relatório da proposta mostrava bem o pensamento descentralizador a que obedecia, não exigindo prévia auctorização legislativa para cada emprestimo. Essa auctorita-

zação derivava do sistema em que se baseava a nova organização.

A lei organica estabelecia os principios reguladores: iniciativa do Conselho, que propunha os emprestimos dentro das disponibilidades existentes; realização pelo governo; apresentação do orçamento à fiscalização parlamentar.

Os trechos seguintes do relatorio são bem elucidativos:

Será, porém, além de vantajoso, efficaz o sistema proposto? Acudirá o capital ao chamamento do governo e julgará sufficientes as garantias reaes que lhe são offerecidas? Certamente: — se a economia das linhas do Estado, desembaraçada da complexa e confusa engrenagem, que lhe contraria o desenvolvimento, e firmada nos mais austeros principios de uma racional administração, offerecer garantia de solidez ao fundo especial, destinado à construcção das novas linhas, e se não se contrahir emprestimo algum sem ter garantido o respectivo serviço, folgadamente incluido nas disponibilidades d'aquelle fundo.

Poder-se-ha, até, reforçar essa garantia dando logar no conselho a um certo numero de administradores portuguezes, eleitos pelos portadores de obrigações, quando o capital emitido attinja certa importancia.

Deve-se, ainda, notar que esse capital poderá ser obtido por emissões parciaes, pouco avultadas e, por isso, extremamente faciles.

O regimen proposto offerece, pois, ao capital garantias reaes e sufficientes, e, quando este se retrahisse, mais valeria caminhar lentamente do que assegurar a construcção de novas linhas á custa de encargos que o Thesouro não pudesse comportar.

Por isso mesmo, a logica e a coherencia exigem que se modifiquem os preceitos da lei de contabilidade publica, tendo-se em conta as condições do regimen proposto, sem que deixe de ser apresentado ás camaras o orçamento privativo dos caminhos de ferro do estado, juntamente com os resultados da gerencia, a fim de poder ser por elles exercida a conveniente fiscalisação sobre os actos do poder executivo.

Foi a proposta vivamente impugnada, principalmente na camara dos deputados, tomando parte na discussão os srs. João Franco, Teixeira de Sousa, Arroyo, Pereira dos Santos, Campos Henriques e Teixeira de Vasconcellos.

O sr. J. Franco ponderou, combatendo o projecto, a propósito dos futuros emprestimos garantidos pelo fundo especial «que o governo não quiz prender-se, que a comissão quiz deixar-lhe os braços livres, como tambem a sua accão, para proceder em harmonia e conforme com os recursos que houver e se apresentarem.»

Os oradores que se lhe succederam prognosticaram como elle que eram illusorios os recursos do fundo especial, que nunca se construiria com elles um palmo de caminhos de ferro. Vê-se bem que todos consideraram a lei como uma auctorisação lata, dada ao governo.

O mesmo sucedeu na Camara dos Pares.

Publicou-se o regulamento de 2 de novembro de 1899 desenvolvendo os preceitos da lei. O conselho de administração propunha annualmente as operações de credito possibilidades pelas disponibilidades do fundo especial; o governo effectual-as-ia pelo Ministerio da Fazenda.

Assim pois, a lei de 14 de julho de 1899, dando uma autonomia relativa e modesta á administração dos Caminhos de ferro do Estado, creava um fundo para ocorrer aos encargos de melhoramentos nas linhas em exploração, de aquisição de material circulante e de construcção de novas linhas, mantendo constantes as receitas líquidas que ao Thesouro advinham das linhas do Estado. Autorisava as sucessivas operações de credito que esse fundo comportasse, sendo as quantias obtidas aplicadas conforme as previsões do orçamento submetido ás Camaras com o orçamento geral do Estado. E como o decreto de 31 de dezembro de 1864 determina que nenhum caminho de ferro seja construido sem lei que o auctorise, a lei de 14 de julho de 1899 enumerou na sua base 4.^a um certo numero de linhas, em cuja construcção o Estado poderia disponer até 3.000.000\$000 réis, quando os podesse obter pelo fundo especial.

Diz-se agora que a lei não auctorisava o Governo a fazer emprestimos.

Como, se explicitamente prescreve (e não só o regulamento) que os emprestimos serão regulados pelo Governo, e fixa a quantia que se pôde gastar em construcção de linhas, indicando as que devem ter a precedencia?

O Governo pôde realizar os emprestimos que forem possiveis e convenientes. Pôde applicar o producto, ou em material circulante e obras complementares, ou nas linhas auctorisadas, mas nestas só até o limite de 3.000.000\$000 réis, que o é de construcção de linhas e não de emprestimos.

Nada mais logico. Um emprestimo depende de prévia auctorisação legislativa, porque d'elle resulta um encargo para o Thesouro e nenhuma despesa pôde ser feita sem lei que a auctorise. Ora, no caso dos caminhos de ferro do Estado, como esse encargo sae do fundo especial, para isso destinado, a lei de 14 de julho de 1899 auctorisou implicita e explicitamente os emprestimos precisos que no fundo coubessem, não sendo precisa nova auctorisação. O regulamento não foi pois além da lei, como erradamente se asseverou na Camara.

Assim o entendeu desde logo o Governo, quando em 1900 o conselho de administração propôz a primeira operação de credito. Recusou-se a fazel-a, não por illegal, mas por inoportuna, em vista de considerações de ordem financeira.

Em 1903 o sr. Conde de Paçô Vieira entendeu, e muito bem, que convinha alargar a auctorisação da base 4.^a da lei de 14 de julho de 1899 e prevêr a construcção de outras linhas, dando ao Governo as facultades precisas. Assim, propôz, fez votar e promulgou a lei de 1 de julho de 1903 auctorisando o Governo a gastar mais 7.000.000\$000 com a construcção de certas linhas e 500.000\$000 com a estradas de accesso.

Não era uma auctorisação d'emprestimos que pedia e sim a de construcção de linhas, nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864.

Durante a discussão da lei ocorreu um facto sobremodo elucidativo.

Em harmonia com as indicações do Conselho de administração, desejoso de acautelar a hypothese de qualquer depressão accidental e extraordinaria de receitas, foi introduzido pelo illustre ministro na sua proposta o artigo 3.^o, do teor seguinte:

Art. 3.^o As operações de credito, que fôr necessário efectuar successivamente para os fins enumerados no artigo 1.^o, serão efectuados nos precisos termos dos artigos 57.^o a 63.^o do regulamento de 2 de novembro de 1899, mediante proposta do Conselho de Administração, baseada na existencia de sufficientes recursos do fundo especial para a solvencia dos respectivos encargos.

§ unico. Quando, por qualquer circunstancia extraordinaria e imprevista, as receitas do fundo especial não cheguem temporariamente para attender por completo os encargos das operações autorizadas por lei, sem prejuizo da execução das necessarias obras complementares, da renovação do material fixo e aquisição do material circulante, será dispensado o Conselho de Administração de entregar ao Thesouro a parte necessaria da consignação annual de 750.000\$000 réis, fixada no n.^o 2.^o da base 3.^a da lei de 14 julho de 1899, devendo effectuar-se, logo que cessem essas circunstancias, a entrega das quantias retidas, acrescidas do juro respectivo na razão de 6 por cento ao anno, considerado encargo d'essa operação.

As comissões de obras publicas e fazenda da Camara dos deputados eliminaram o § unico por prudencia e o artigo «porque o texto do referido artigo não contém matéria legislativa nova e a comissão julga que a sua inserção na proposta de lei só obedeceu á conveniencia de melhor fazer sobresair a doutrina do § unico», e assim era de facto.

Era relator o sr. Pereira dos Santos e assignaram esse parecer os srs. Claro da Ricca, André de Freitas, Costa e Ornellas, Soares Cardoso, Pereira da Silva, Oliveira Simões, Alvaro Rego, Belchior Machado, Rodrigues Monteiro, Belard da Fonseca, Pequito, Vargas, Abel de Andrade, Custodio

Borja, Marianno de Carvalho, Alvaro Possolo, Manuel Fratel, Matheus dos Santos, D. Luiz de Castro, Lopes Navarro, Pereira de Lima, Anselmo Vieira, Alberto Navarro, Castro e Solla.

Durante a discussão o sr. Rodrigues Nogueira propôz o restabelecimento do art.º 3.º da proposta sem o § único.

No seu discurso ponderou: que «bem sabia que a comissão pôde responder que desde que a lei de 1899 continua a existir, podia eliminar um artigo que a ella se referia, repetindo o que ella dispõe, mas se as leis que são avigoradas são desrespeitadas, peor é quando o não são.»

Assim pois a proposta de restabelecimento do artigo visava a pôr em relevo os preceitos da lei de 1899 pelo princípio de que *quod abundat non nocet*, e não a suprir a sua deficiencia.

O sr. Oliveira Mattos observou que a comissão não explicava no relatorio a eliminação do art.º 3.º, ao que redarguiu o relator, Pereira dos Santos, que «se eliminou o artigo 3.º do projecto de lei foi porque elle continha matéria que já estava inscrita na legislacão que não ficara revogada. Nem mesmo era necessário inscrever-a novamente porque nunca tinha sido alterada ou obliterada na execucão da lei.»

A camara sancionou com o seu voto esta interpretação. O mesmo sucedeua na camara dos pares.

Logo em seguida á promulgação da lei o governo contraiu o primeiro emprestimo de 1.500:000\$000 réis, sendo ministro da fazenda o sr. Teixeira de Sousa, e em 1904 outro de igual importancia, contractado pelo sr. Espregueira, sem que ninguem contestasse as faculdades ao governo conferidas pela lei de 1899.

Em 1905 o Conselho, em obediencia ao regulamento, propôz um emprestimo de 2.000:000\$000 réis. Estava pendente a questão dos tabacos; julgou o Governo que era inoportuno um emprestimo, mas não querendo impedir a construcção de linhas e outras obras necessarias, resolveu fazer um suprimento d'aquelle importancia, que foi recebido nos annos economicos de 1905-1906 e 1906-1907, para ser posteriormente liquidado.

Em 1906 o Conselho ponderou ao Governo que a operação de credito podia ser elevada a 3.000:000\$000 réis.

Só em 30 de agosto de 1907 foi publicado um decreto, que revestiu inutilmente a forma dictatorial, autorizando a elevação dos suprimentos áquelle importancia.

Quasi nos fins de 1908 foi ponderado ao Governo que a operação de credito podia ir a 4.000:000\$000 réis, em vista da situação do fundo especial.

O sr. Conselheiro Espregueira teve oportunidade de realizar o emprestimo interno. Effectuou-o, no uso das incontestaveis faculdades que a lei lhe conferia e com o seu producto liquidou os suprimentos e sens juros, diminuindo de outro tanto a dívida fluctuante.

Quando todos censuram que esta attinja enormes proporções, condemnar um acto de administração que a reduz é sacrificar nos altares do facciosismo politico.

E certo que para construcção de linhas ficam apenas disponiveis alguns centos de contos já distribuidos, mas não é menos certo que os suprimentos são expediente transitorio e que tinham de ser liquidados.

Nos nove annos economicos decorridos e sem falar na gerencia actual tem gasto a Administração dos Caminhos de ferro do Estado:

Construcção de linhas	4.619:263\$017
Obras complementares	1.117:059\$857
Material circulante, machinas, ferramentas, mobília e utensilios	1.660:253\$507
Estradas de acesso, pontes e diversos	490:760\$833
Total	7.887:348\$214

Annuidades de emprestimos	699:834\$300
Garantias de juro	185:375\$392
Participações de receita	2.356\$450
Total	897:569\$142
Gastos de construcção, como acima	7.887:348\$214
Total geral	8.774:917\$356

Para solver esses encargos teve no mesmo periodo:	
Receitas proprias do fundo especial	3.345:542\$032
Emprestimos	3.000:000\$000
Suprimentos	2.587:500\$000
Total geral	8.933:042\$032

Construiram-se: 56 kilometros de Faro a Villa Real; 26 de Tunes a Portimão; 17 de Pias a Moura; 23 d'Estremoz a Villa Viçosa; 2 de Setubal ao Sado; 60 de Evora a Móra; 61 da Regoa ás Pedras Salgadas; 14 de Livração a Amarante. Estão em construcção 31 do Pocinho a Carviçaes; 16 das Pedras Salgadas ao Vidalgo; 16 de Valença a Monção. Isto sem falar nos ramaes de Aldegallega e Montemór, sommando 24 kilometros, construidos com recursos especiaes.

Assim, em 9 annos tem-se accrescentado cerca de 350 kilometros á rede do Estado, devendo-se ainda contar com 79 kilometros de Mirandella a Bragança, 30 de Coimbra a Louzã, 23 de Guimarães a Fafe, que d'ellas recebem garantia de juro ou participação de receitas e cedencias de impostos, além das linhas do Alto Minho, Portalegre e Valle do Vouga, com cerca de 430 kilometros, que ao beneficio influxo da lei de 1899 devem a sua concessão ou construcção.

Perto de 480 kilometros (que estarão dentro de alguns annos elevados ao dobro) foram accrescentados á rede ferroviaria do paiz, cuja construcção estava paralysada, isto sem cercear as receitas liquidas do Thesouro e sem prejuizo de cerca de 3.300:000\$000 réis gastos em obras nas linhas, material circulante e estradas d'acesso, nem do necessário melhoramento de exploração, cuja despesa se elevou, sem desperdicios, de 1.118:000\$000 réis em 1899-1900 a 1.708:000\$000 em 1907-1908, subindo as receitas do trafego, incluindo impostos, de 2.036:000\$000 a 3.056:000\$000 réis.

Ao mesmo tempo melhoraram-se vencimentos, definiu-se a situação do pessoal, creou-se a sua caixa de aposentações e soccorros, reformou-se numero de pessoal invalido, acabou-se com a abusiva ingerencia da politica nas nomeações e collocações; reconquistou-se o credito pelo pagamento pontual dos fornecimentos; realizaram-se stocks de materiaes, especialmente de carvão, que antes não existiam quasi; abreviou-se e simplificou-se o expediente.

São estes os fructos da lei de 14 de julho de 1899, honestamente applicada por um conselho de funcções gratuitas, salvo os tecnicos da comissão executiva, que ali exercem a sua comissão de serviço.

Parece-me que essa lei, se lhe fôsse dado personificar-se, poderia responder, como Scipião aos seus detractores, convidando-os a subir ao Capitolio e a dar graças aos deuses pelas victorias alcançadas.

E é depois de mais de nove annos da sua applicação, que se inventa a pretendida illegalidade dos emprestimos sem prévia auctorisação especial das camaras, quando as mesmas camaras sancionaram consciente e explicitamente em 1903 a interpretação dada ininterruptamente e sem contestação á lei de 1899.

E não querem os nossos politicos que o paiz duvide da sinceridade da sua indignação e do facciosismo dos seus ataques!

Não será tempo de se fazer mais administração e menos politica?

J. Fernando de Souza.

Estudo sobre a mudança d'horario do comboio "SUD-EXPRESS,"

Relatorio apresentado e aprovado em sessão da direção da Sociedade Propaganda de Portugal de 24 de fevereiro de 1909

Pérante o movimento que esta Sociedade está operando, no paiz e fóra d'elle, tendente a promover o desenvolvimento das relações internacionaes de Portugal, no que se refere ao transito de viajantes, reivindicando, para o porto de Lisboa o seu merecido titulo de «Caes da Europa», os comboios rápidos são o principal factor que se deve ter em vista.

Para atrair visitantes ao paiz não basta promover a vinda d'aquelles que, por turismo ou por comodidade, por necessidade de permanecer num clima benefico, ou por desejo de estudar costumes, aqui pódem vir passar uma estação ou permanecer uns dias.

Ha que attender aos que não pódem, ou não querem, perder tempo, demorar-se em transito. Poupar umas horas de viagem e, muitas vezes poupar um dia ou alguns dias, é resolver um problema que se nos antolhava difícil, comparecendo a certa hora de tal dia, em determinado ponto onde um negocio urgente, exige a presença de quem está longe, ou a familia anseia pela chegada do ausente, como este por achar-se junto d'ella.

E bem dito o caminho que poupou essas poucas horas; isso basta para lhe grangear a simpatia de quem, com esse encurtamento, realisou o seu desejo.

Ha, portanto, que attender aos apressados, e como estes são em maior numero do que os excursionistas, convém em absoluto favorecer esta corrente de transito, que arrastará os que ficam, os que dão lucro.

Sendo Lisboa um dos melhores portos da Europa, sempre que a nossa cidade possua elementos de facil e rápida comunicação com a Europa central, e mesmo a do Norte e Oriente, hade ser aqui o caes de trasbordo para os que receiam, ou a quem pelo menos desagrada, a viagem marítima, porque a via terrestre que lhes offerecemos lhes poupa dois dias de viagem sobre agua, além de um dia, pelo menos, de trajecto, de extremo a extremo.

Quem vem da America do Sul em vapor e toca em Lisboa, tem ainda, dirigindo-se aos portos franceses ou ingleses, trez dias de viagem. Se em vez d'isso lhe offerecemos transportal-os por terra em dois dias—isto é, menos trez dias de viagem marítima, e chegada a destino um dia antes—se no porto de origem lhe vendermos bilhete directo ao seu destino; se ahi fizermos o reclamo necessário a este serviço, pode-se dizer, sem receio de errar, que duas terças partes utilizarão o serviço de terra.

Ora, em que pareça arrojada proposição, uma vez estabelecido um comboio rápido e comodo, a horas convenientes, entre Lisboa e Paris, até sobre Londres e Glasgow e Liverpool, a via terrestre pôde competir com vantagem com a via marítima.

E' vulgar a crença de que os ingleses preferem a viagem marítima á viagem por terra. Contra essa suposição protesta a eloquencia dos algarismos, sempre que se busque saber qual a via que os filhos do Reino Unido preferem para atravessar a Mancha.

E assim que, apesar da via Newhaven-Dieppe e Portsmouth Le Havre serem muito mais economicas, apezar do enorme reclamo que lhes fazem as companhias de Caminhos de ferro, o numero de passageiros é muito inferior como se vê da seguinte comparação:

	Dover	Newhaven	Portsmouth
1905.....	321.166	214.583	42.239
1906.....	336.663	216.284	49.121
1907.....	342.042	220.793	59.378

Quer dizer que por Dover passam muito mais passageiros do que pelos outros dois portos reunidos.

Para conquistarmos e garantirmos ao porto de Lisboa essa enorme corrente de viajantes, tornou-se diario o comboio Sud-express, e para isso não pouco concorreu a Sociedade Propaganda. Mas o resultado não tem correspondido ás nossas esperanças, devemos confessal-o.

Porquê?

Porque para isso, é mister que o comboio rapido seja a horas convenientes, isto é, que a sua partida não se demore em relação á chegada do vapor, obrigando os apressados a perderem tempo, e os que só querem evitar incommodos, a terem que instalar-se em hotel para passar uma noite, fazer despesas inuteis e sujeitar-se a outros inconvenientes.

O horario do actual comboio S. E. é, em absoluto, inconveniente e impropio a attingir o fim a que se propõe, sobretudo se tratamos de passageiros de e para além de Paris, que é o mais importante.

Se má é a hora em que parte de Lisboa, é pessima aquella em que chega a Paris; no sentido inverso as mesmas classificações merecem a partida e a chegada.

Tratando-se de viajantes em transito, quer num quer noutro extremo, esses inconvenientes representam duas noites perdidas inutilmente—22 horas em Lisboa (supondo que os paquetes chegam pelo meio dia) 12 ou 14 horas em Paris, total 34 ou 36 horas:

Para o trafego descendente o mesmo succede, porque o passageiro de Londres chegado a Paris ás 4,45 ou ás 6,45 da tarde tem que esperar ali 19 horas e 30 minutos ou 17 horas e 30 minutos pela partida do S. E. para Lisboa, e aqui não menos de 12 horas porque os vapores saem, o mais cedo, ás 11 da manhã; isto é 30 a 32 horas perdidas, em inutil paragem, sem mesmo lhes aproveitar a qualquer apreciação da cidade porque a chegada é a hora adiantada da noite. E' o que, quem tem prática de viagens, chama uma noite estupida; tempo e dinheiro perdidos!

Todos estes transtornos desaparecem e se transformam em comodidades e attractivos desde que o horario seja alterado, fazendo-se, quer num sentido quer noutro, a partida á noite e a chegada de manhã.

Como conseguil-o?

E o que passamos a estudar:

O actual horario do S. E. foi estabelecido tendo-se em vista attender ás conveniencias das companhias, de forma que lhes dê o melhor resultado. E' isso logico.

Mas sendo o movimento mais conhecido o de Paris-Madrid, a elle se attendeu de preferencia, tendo Lisboa que se contentar com o restante.

Hoje o movimento sobre Madrid não é tão importante como já foi, porque a linha do Norte e as francesas estabeleceram outros comboios rápidos.

Por outro lado, mesmo que esse movimento seja importante, trata-se agora de desenvolver o de Lisboa, e os elementos com que o nosso porto pôde contar levam a crer que o trafego de passageiros de Lisboa sobrelevará o de Madrid, se o horario permittir esses augmentos.

Difficil é — bem o sabemos — conseguir esse *desideratum*, mas vejamos os meios que para isso ha.

O serviço Lisboa-Paris interessa a sete companhias ferroviarias, a saber:

Companhia Real;

- » da Beira Alta;
- » de Salamanca á Fronteira;
- » de Medina a Salamanca;
- » do Norte de Espanha;
- » do Midi da França;
- » de Orleans;

E á Companhia dos Wagons Lits.

Vejamos a parte que depende de cada uma d'estas oito entidades:

Companhia Real. — Estamos auctorisados a declarar

que ella se não oppõe ao estabelecimento do comboio rápido à noite e sua chegada de manhã.

Beira Alta. — Esta companhia, vivendo com poucos recursos, não vê se não prejuízos na mudança de horário porque as horas a que o comboio passará na sua linha — da uma da noite às 7 da manhã, tanto num como noutro sentido — não permitem o seu aproveitamento pelo tráfego regional. E além disso, ella que faz todo o seu serviço de dia, tendo só dois comboios que findam a sua marcha à meia noite, um em Mangualde outro na Pampilhosa, será forçada a aumentar as suas despesas de vigilância com um serviço nocturno.

Mas o grande aumento de tráfego de passageiros em transito não lhe compensará este aumento de despesa e o pequeno tráfego local que perde?

Assim é de crer, e portanto contamos que não faça oposição a este benefício movimento.

Mas se a fizesse seríamos forçados a estudar outros meios de fazer o comboio, como adeante se verá, não podendo ser sacrificada a solução de tão vital assunto aos interesses restritos de uma companhia.

Salamanca à Fronteira. — É linha subsidiada pelo tesouro português e portanto que depende do nosso governo. Tem já serviço de noite e mais lhe convém até o comboio de ida das 8 às 11 da manhã do que o actual, entre as 8 e as 11 da noite; e o descendente das 11 às 2 da noite, não lhe fará grande transtorno.

Salamanca a Medina. — É linha que seguirá a Companhia do Norte, por d'ella depender.

Norte de Espanha. — É o maior obstáculo, mas encontra-se solução.

Esta companhia tem, entre Madrid e Hendaya, tanto em sentido ascendente, como descendente, dois comboios rápidos diários, dando ambos serviço directo para e de Paris por outros que com elles enlaçam na fronteira:

O comboio n.º 9 rápido de 1.ª e 2.ª classes, que é continuado pelo n.º 22 de Midi e Orleans; e o descendente n.º 10 que recebe os passageiros do 31-11 Orleans e Midi;

O S. E. ascendente e descendente.

Eis o horário destes 4 comboios:

N.º 10	S. E.		N.º 9	S. E.
11,23 n.	2,23 t.	Cheg. Madrid	Part.	8,45 m. 8 n.
6,51 t.	9,30 m.	Part. Medina	Cheg.	1,33 t. 42,54 n.
6,46 t.	9,15 m.	Cheg. "	Part.	1,38 t. 4,6 n.
8,36 m.	11,26 n.	Part. Irum-Hendaya	Cheg.	11,10 n. 10,33 m.
8,14 m.	11, 2 n.	Cheg. "	Part.	11,45 n. 11,10 m.
7,40 t.	42,17 t.	Part. Paris	Cheg.	12, 5 t. 9,44 n.

Nem podemos esperar que a Companhia do Norte vá acrescentar aos seus comboios 9 e 10 outro rápido, nem o governo espanhol lhe consentiria que suprimisse o S. E. que parte de tarde às 8 horas para Paris.

Mas o que se lhe pôde pedir é que ella inverta o serviço, formando o comboio da noite com o seu material do actual n.º 9, e o da manhã com o dos W. L.

A Companhia dos W. L., pela sua parte, deve sorrir fazer este comboio com salões, mais leves e que contém mais passageiros, visto que ambos os trajectos se fariam de dia.

É bom notar que os comboios 9 e 10 ainda são um pouco mais rápidos do que o S. E., 8 minutos o ascendente e 10 minutos o descendente.

Midi e Orleans. — Estas duas companhias interessadas no tráfego Paris-Biarritz, diz-se que porão dificuldade em passar o serviço do comboio de luxo para de noite. Todavia, informações de Londres nos dizem que se, coincidindo com a alteração, as companhias dos paquetes transatlânticos assegurarem ao porto de Lisboa as suas carreiras da América e Sul d'Africa, isso bastará para resolver as companhias francesas a fazerem qualquer sacrifício a fim de conquistarem o tráfego de passageiros que d'estas fontes adviria.

Para estas, como para a do Norte de Espanha, bastará, pois, trocar os comboios, formando o 22 *Midi-Orleans* e o

31-11 *Orleans-Midi*, com o material dos W. L.; e á hora do S. E. actuaes o 22 e o 31-11. Terão ind'assim que acelerar um pouco a marcha d'este comboio, para chegar a Paris ás 10 da manhã em vez do meio dia e 5 como hoje; mas isso é facil conseguir-se, parte no Norte de Espanha que vae pôr em serviço máquinas novas de maior força, parte em França onde o comboio actual faz o serviço em 11 horas e meia, quando o S. E. o faz em 10 e meia.

W. L. — Esta companhia é de todas a mais interessada na mudança de horário, embora para isso tenha que fazer alguns sacrifícios que são:

a) Deixar de fazer o serviço Paris-Hendaya e vice-versa com wagons-salões mais leves e de menores gastos geraes que os dormitorios.

Mas isso lhe é compensado com o passar a fazer com esses wagons o serviço Madrid-Hendaya e vice-versa.

b) Deixar de servir um almoço e um jantar aos passageiros de e para Lisboa.

Mas tem, além da vantagem de maior tráfego:

a) Poder fazer o serviço Lisboa-Hendaya e vice-versa com tres unicos turnos de material, enquanto que hoje, para o fazer, ou tem que proceder á limpeza durante a noite — o que já reconheceu ser mau, porque, á luz de lanternas, é mal feito — ou que deixar o material mais um dia estacionario em Lisboa, para o que está construindo uma garage em Campolide, precisando n'esse caso quatro composições.

b) Ficar-lhe garantido por esta forma que as companhias não crearão outro comboio internacional que, a negarem-se os W. L. a mudar o seu, serão levadas a efectuar, fazendo ao S. E. a mais efectiva concorrência.

c) Não tem que pôr restaurante entre Lisboa e Medina, podendo servir aos passageiros o café da manhã nas carruagens, e para o almoço elles aproveitarão os restaurantes que vão de ou para Madrid.

Posto isto, suponhamos o comboio estabelecido e vejamos as suas vantagens em relação ao horário actual:

Hoje os passageiros que desembarcam em Lisboa muito raras vezes conseguem fazel o a tempo de partirem na mesma manhã para Paris.

Na quasi totalidade têm, pois, que ficar parte de um dia e uma noite em Lisboa. Chegados pois no dia A partem em B, chegando a Paris em C á noite, e os que vão para Londres, para Bruxellas, para Colonia, só pôdem partir de Paris, na manhã de D e chegar n'essa tarde ao seu destino.

Temos pois tres dias de viagem entre o desembarque em Lisboa, e Paris, e quatro entre Lisboa e Londres, Bruxellas ou Colonia.

O correio, compreendendo as malas transatlânticas e sul d'Africa, nada lucra com o comboio, porque o lançado na posta, ou chegado pelos paquetes em A, só chega em C á noite a Paris, e em D á tarde aos outros pontos — isto em nada adeanta aos comboios ordinarios.

Passando o comboio a sahir á noite:

O passageiro chegado a Lisboa em A, durante o dia, parte nessa noite e chega em C a Paris a horas de tomar os expressos:

Para Londres ás 12 do dia, chegando ás 7,15 da tarde.

Para Bruxellas 12,40 da tarde chegando ás 4,40 da tarde.

Para Colonia 1,50 da tarde chegando ás 10,47 da noite.

Isto é Lisboa-Londres etc. 3 dias — menos um dia.

Calcula-se bem as vantagens que adviriam ao nosso porto se podessemos anunciar o serviço rápido:

Lisboa Londres em 46 horas.

Lisboa Bruxellas em 43,30 horas.

Lisboa Colonia em 49,30 horas.

O passageiro apressado, ou farto da viagem marítima, chegando a Lisboa e tendo a escolher:

Seguir no mesmo vapor que o levava a Londres em 3 dias;

Ou seguir por terra, poupando ainda um dia; — não hesitaria.

Ao que, estando em Londres, visse que embarcando hoje ou ficando ali mais um dia e vindo amanhã, por Paris, a Lisboa, aqui vinha tomar o mesmo vapor — succederia o mesmo.

E quantos dos que veem do ultramar, não aproveitariam o desembarque para permanecer uns dias em Portugal, gosando o nosso bello clima?

Para o correio, a vantagem é tão grande que se pouparam dois dias na resposta de uma correspondencia, tanto de Paris a Lisboa e volta, como em sentido contrario.

	Hoje	Partindo o comboio á noite
Escreve-se em.....	A	A
Parte em.....	B	A
Chega a destino em.....	C	C
Destribue-se em.....	D	C
Resposta em.....	D	C
Parte em.....	E	C
Chega em.....	F	E
Destribue-se em.....	G	E

Já se vê que entre Lisboa e Londres, Belgica e Alemanha etc., ganham-se tambem dois dias.

Portanto, os correios são um elemento que não devemos despresar em favor da nossa campanha.

Mas supondo que dificuldades insuperaveis se oppõem á realização do nosso *desideratum*.

Vêm da Companhia dos W. L.?

Tratariamos então de fazer seguir uma carruagem directa em um comboio que partisse de Lisboa pelas 9 horas da noite, para alcançar, em Medina o n.º 9 da Companhia do Norte, engatando-se a esse comboio até Irun.

Por parte da Beira Alta?

Se esta companhia considera sacrificio rebocar o S. E. nos seus 202 kilometros, de Pampilhosa a Fuentes de Oñoro, vel-o-ha consideravelmente reduzido, dando-lhe tração apenas em 46, entre Guarda e a fronteira, a boa hora, da manhã.

Ora se a linha da Beira Baixa não se presta a comboios de grande velocidade, o encurtamento de percurso e o tempo de que dispomos para o trajecto dão-nos margem para passar ali com um comboio pouco rapido e que não offerece perigos de circulação.

Partindo, pois, de Lisboa ás 9 da noite, adeante do correio n.º 15 do Norte, teremos:

Lisboa.... part.	9,05 n.	— Marcha do 151 actual.
Abrantes.. cheg.	12,26 n.	Marcha do actual 141, menos
" part.	11,30 n.	as paragens (conservando
Guarda... cheg.	6,13 m.	as tomas de agua).
" part.	6,20 m.	Marcha do S. E. ainda mais 7
Fuentes .. cheg.	7,30 m.	minutos.
ou seja hora esp.	8,15 m.	
Fuentes .. part.	8,35 m.	
Salamanca. cheg.	11,20 m.	Idem do comboio acima.
" part.	11,35 m.	
Medina ... cheg.	1,30 t.	
" part.	1,38 t.	— Comboio n.º 9 do Norte.
Hendaya .. cheg.	11,10 n.	
" part.	11,45 n.	— Comboio n.º 22 actual.
Paris..... cheg.	12,05 t.	

Acelerando a marcha desde Medina pôde bem chegar-se ás 10 horas da manhã.

No sentido descendente far-se-hia identico serviço, porque chegando o comboio 10 do Norte, a Medina ás 6,46 da tarde, se das 15 horas e 55 minutos supra para o percurso Lisboa Medina deduzirmos os 90 minutos de diferenças de meridiano temos 14 horas e 25 minutos ou seja a chegada a Lisboa ás 9,11 minutos da manhã, e se a França e o Norte de Espanha acelerarem a marcha de ida

acelerarão a de volta e assim, partindo mais cedo chegam a Lisboa ás 8 ou 8,30.

Mas se a Beira Alta ainda a esse pequeno sacrificio se recusar, e não houver meio de a convencer, então temos o ultimo recurso — fazer o serviço que se pretende mais rapido pelo percurso mais longo, isto é — pelo Douro.

Assim nada haveria que alterar no serviço da Companhia Real, servindo o comboio 55 rapido de Lisboa ao Porto ou mudando-o apenas para as 6 horas.

Chegado a Campanhã, n'este caso, ás 11,35, partira d'ali o rapido para Medina, á meia noite, como hoje parte ao meio dia ás terças e sextas, chegando a Medina depois do meio dia seguinte, com a mesma marcha de doze horas que hoje tem. Ali, ligaria com o n.º 9 do Norte.

Neste caso, para não haver trasbordo em transito, a administração do M. D. poderia prestar, em boas condições (visto tratar-se de manifesto interesse para a cidade do Porto que tanto o deseja, e para aquella linha que conquistaria um trafego que não lhe pertence) carruagens leitos que tem, e que iriam desde Lisboa até Medina. Excusava, porém, o comboio do Douro de levar restaurante.

No sentido descendente, partindo o comboio de Medina pelas sete da tarde chegaria ao Porto pelas sete da manhã, muito a tempo de alcançar o n.º 56 rapido, para Lisboa.

Os passageiros marítimos, raros porém, aproveitariam com esta solução, que se pôde considerar como um mero paliativo, visto que muitos vapores há que só chegam depois das 5 da tarde e quasi todos partem antes das 4 da tarde.

No proximo mez de maio devem reunir-se em Salamanca os directores de todas as linhas ferreas interessadas no serviço directo Lisboa-Paris, em conferencia que é anual e a que preside o sr. Leproux, director da Companhia Real.

E' indispensavel que antes d'isso se trate com afimco do estudo d'esta alteração de horario, para que elle vá preparado de modo a ficar resolvido o assunto n'essa conferencia, de que faz parte tambem um director dos W. L.

Para esta preparação devem entender-se:

O nosso governo com o hespanhol, para a questão dos correios, que é importante;

A nossa Sociedade, por meio da sua delegação em Londres e a Camara de Commercio Anglo-portugueza, com os caminhos de ferro inglezes e com as companhias de vapores, para obter d'ellas a garantia de que farão as suas escalas pelo porto de Lisboa, caso se modifique o horario, e para que *todas* vendam bilhetes directos Brazil, Argentina, sul, occidente e oriente d'Africa, Paris, Londres, Bruxellas, Colonia, Berlim etc.;

A companhia S. E. Ch. D. com a do Norte de França e esta com as que lhe seguem para a Belgica, Hollanda e Alemanha, a fim de venderem, todas ellas, bilhetes directos para o Brazil, Argentina e Africa, via Lisboa — e ainda, sendo possivel, que os vendam as Nord Eaestern, Lancashire & Yorkshire ou outras do norte de Londres.

Ligados todos estes numerosos interesses, impõe-se a constituição de um *comité* permanente, em Londres, de preferencia, que centralize o serviço de reclamo, mantendo a tensão necessaria em todos os elementos que precisam estar em actividade, para que não se esmoreça ante a competencia que é de esperar as companhias marítimas façam ao serviço de terra, e para que todos concorram para as despesas que a vulgarização d'este serviço, em tão afastados pontos, demanda, despesas que serão grandes mas que trarão enormes beneficios.

E nelles o maior quinhão será o do nosso paiz.

Lisboa, 24 de fevereiro de 1909.

O secretario perpetuo da Sociedade

L. de Mendonça e Costa.



Ministério dos Negócios da Fazenda

Direcção Geral da Thesouraria

Tendo sido aceite pelo Governo a proposta do Banco Lisboa & Açores, Fonsecas, Santos & Vianna e Henry Burnay & C.º, apresentada em 20 do corrente para um empréstimo de 4.000:000\$000 réis por meio de criação e emissão de obrigações de 5 por cento com a garantia do fundo disponível dos caminhos de ferro do Estado, a fim de se aplicar o respectivo produto à construção de linhas complementares e a outras obras dos mesmos caminhos de ferro e ao encerramento das contas de abonos já feitos para o mesmo fim ao respectivo Conselho de Administração: hei por bem, ouvido esse conselho, determinar o seguinte, usando das autorizações concedidas pelas cartas de lei de 14 de julho de 1899 e de 9 de setembro de 1908:

Artigo 1.º O Ministro da Fazenda fará criar e emitir pela Junta do Crédito Público cinquenta e sete mil quinhentas e cincocenta e três obrigações de 80\$000 réis cada uma para realizar a somma de 4.000:000\$000 réis destinada à construção de linhas complementares e a outras obras dos caminhos de ferro do Estado, com fundamento nas autorizações concedidas pelas cartas de lei de 14 de julho de 1899 e de 9 de setembro de 1908 e a encerrar as contas dos abonos já feitos para o mesmo fim.

Art. 2.º Estas obrigações serão nominativas ou ao portador e vencerão o juro de 5 por cento ao ano, a contar de 1 de abril de 1909, pagável aos trimestres nos dias 1 de janeiro, 1 de abril, 1 de julho e 1 de outubro de cada ano, nos cofres do Estado encarregados do serviço da dívida pública.

Art. 3.º As referidas obrigações serão reembolsáveis no prazo de sessenta anos, a contar de 1 de abril de 1909 por sorteio ao par ou por compra no mercado abaixo do par, à escolha do Governo, reservando-se este a faculdade de antecipar a amortização quando lhe convier.

O pagamento dos títulos sorteados será efectuado nas épocas do vencimento do juro.

Art. 4.º Os sorteios para a amortização, quando esta haja de ser feita por essa forma, realizar-se-hão na Junta do Crédito Público, deixando as obrigações sorteadas de vencer juro a contar da data da sua amortização.

Se na ocasião de serem apresentadas para reembolso lhes faltarem coupons correspondentes a uma data posterior à da amortização, a importância desses coupons será deduzida do capital a reembolsar.

Art. 5.º A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado entregará mensalmente, nos precisos termos da lei de 14 de julho de 1899 e seu regulamento de 2 de novembro do mesmo ano, e até findar a amortização, o duodecimo necessário para o pagamento dos juros e amortização anual das obrigações na Junta do Crédito Público, por onde correrá o serviço das mesmas obrigações.

Art. 6.º No orçamento do Ministério da Fazenda e no capítulo da dívida pública fundada a cargo da Junta do Crédito Público será anualmente descripta, em separado, a quantia de réis, 242:512\$687 importância dos juros e amortização dos títulos de que trata o presente decreto.

Art. 7.º Nos termos da base 3.º da carta de lei de 14 de julho de 1899 é consignada no fundo especial dos caminhos de ferro do Estado a parte necessária para o serviço das referidas obrigações, a qual deverá ficar sempre isenta de qualquer outra aplicação até final amortização ou reembolso dos títulos a cujo serviço é adstrita, sem prejuízo da consignação já feita de 163:692\$480 réis para os dois empréstimos internos de 1.500:000\$000 réis efectivos cada um, já emitidos.

Art. 8.º Nos termos do § 5.º do n.º 11.º da base 3.º annexa à carta de lei de 14 de julho de 1899 as ditas obrigações são isentas de quaisquer impostos ou deduções.

Art. 9.º As obrigações serão representadas por títulos de uma, cinco e dez obrigações nominativas ou ao portador, à escolha dos contratadores mutuantes, e terão as assinaturas do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda, de dois membros da Junta do Crédito Público e do Director Geral da Thesouraria ou de um funcionário superior da mesma direcção, podendo todas as assinaturas ser de chancella, excepto uma.

Art. 10.º Os coupons vencidos das obrigações ao portador serão recebidos pelo seu valor nominal nos pagamentos do Thesouro em todos os cofres públicos, acompanhados das respectivas relações devidamente selladas.

Art. 11.º Para a emissão das obrigações de que trata o presente decreto passar-se-há a competente obrigação geral assinada pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda e pelo Director Geral da Thesouraria, a fim de receber o visto do Tribunal de Contas quando na mesma obrigação esteja lançada a declaração de conformidade pela Junta do Crédito Público, nos termos do n.º 6.º do artigo 8.º do seu regulamento orgânico e do artigo 23.º do decreto de 14 de agosto de 1893.

Art. 12.º Pela Junta do Crédito Público, Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e Direcção Geral da Thesouraria serão dadas as instruções necessárias, nas épocas convenientes, para a inteira execução d'este decreto.

Os Ministros e Secretários de Estado dos Negócios da Fazenda e das Obras Públicas Comércio e Indústria assim o tenham entendido e façam executar. Paço, aos 27 de fevereiro de 1909.—REI.—Manuel Afonso de Espregueira—D. Luiz Filipe de Castro.



TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial C. F. E. n.º 1 de pequena velocidade, de toda a rede do Estado.—Novidade no paiz:—o transporte de líquidos em wagons reservatórios pertencentes aos expedidores, sistema tão usado por toda a parte e que só agora começa a empregar-se entre nós.

E somos, não obstante um paiz vinhateiro—ninguem o diria até hoje, ao ver que todo o líquido se transportava em pipas, e é sabido que onde o líquido abunda os vasilhames faltam.

E por isso que se usa, lá fóra, o vagon deposito, para o transporte, e o vasilhame só para a adega, ou para o armazém.

A nova tarifa aplica aos vagões carregados a mesma taxa das tarifas em vigor—é justo. Ao transporte dos vagões vazios, 20 réis por quilometro o que é modico.



AS CIDADES ARRUINADAS

Alguns problemas de reconstrução

Durante os primeiros dias que se seguiram ao grande tremor de terra, ninguém cuidou de Messina e Reggio e todos os pensamentos incidiram sobre as cenas da vasta tragédia humana tão commovente. Mas agora que os mortos foram enterrados e as vítimas sobreviventes socorridas, pôde o espírito deter-se em alguns problemas, não todos tristes ou tragicos a que deu origem a grande catastrophe, e os predominantes entre elles são muitos que se relacionam com a construção.

A questão se as cidades seriam reedificadas ou deixadas, à imitação de Herculano e Pompeia, como simples recordações da sua primitiva grandesa, foi decidida pelo sentimento popular e por decreto do governo. Não obstante o facto de se encontrarem dentro da zona de um tremor de terra, as cidades de Messina e Reggio, assim como S. Francisco, vão ser reedificadas sobre ou perto do sitio actual. Mas, a disposição a que devem obedecer os traçados das cidades, o estylo architetónico que se ha de adoptar, os materiaes que devem usar-se e os methodos de construção, tudo isto permanece como assunto de discussão, embora observemos com satisfação que se não deixam estes problemas inteiramente ao acaso de soluções individualistas. A lei do governo italiano institui uma comissão cujo trabalho consistirá em fazer os regulamentos technicos e hygienicos para a reparação dos velhos edifícios e para a construção dos novos na area do abalo.

Igualmente parece que a construção de beton armado e o sistema americano da armação de aço vão ser geralmente usados na reconstrução das cidades italianas, assim como o foram em S. Francisco. Não se deu até agora um tremor de terra que demonstre a bondade de estas construções e talvez nunca se realize. Mas facil é comprehen-

der que algumas fórmas de construção resistirão melhor aos tremores de terra do que outras.

Uma armação comparativamente leve, de aço, cujos elementos estejam ligados entre si, produzindo uma estrutura mais ou menos homogênea e ao mesmo tempo flexível, parece mais adaptável para resistir às perturbações da terra em que assenta, do que a alvenaria ordinária e de tijolo das construções, que se desintegra e fende tão facilmente. O emboço das paredes e dos tectos pôde cair certamente, mas a armação pôde admitir-se que permanece estavel. E com referência ao formigão armado, parece razoável supor-se que não desabarão uma parede construída por aquele processo, nem cairá como um muro de tijolo, quando as fundações forem perturbadas, embora, de passagem, se conceba que pôde derrubar-se a parede na sua totalidade.

Além disso parece que tão longe quanto vai a experiência, confirma a expectação que naturalmente se formou a propósito de este assunto.

Estas fórmas modernas de construção não foram chamadas de há muito para resistir aos choques dos tremores de terra, mas está provado que uma ou duas casas de Messina, que eram construídas por este processo, permaneceram firmes, ao passo que os edifícios próximos ruíram em torno de elas e certo é que, em S. Francisco, os edifícios de formigão armado e os de aço se aguentaram, tanto no tremor de terra como no fogo, em maior escala do que as construções de tijolo e alvenaria.

No Japão, onde se esperam sempre os abalos de terra, tanta atenção se tem dado aos projectos de construções à prova de tremores de terra ou que lhes resistam, como na Europa e na América se consagra aos materiais e construções que resistam aos incêndios. O melhor parecer n'este paiz, e robustecido por muitas experiências, parece ser que nada há melhor do que a armação de madeira, reforçada com ferro e assente em fundações sólidas. As secções da construção estão presas entre si e, onde se pôde, usam-se armações triangulares, por isso que o triângulo oferece uma forma de estrutura que não se altera. Os edifícios não são de grande altura e os tectos e paredes são singelos. Embora a prática japonesa possa proporcionar ideias de que se lance mão, não é admissível que as cidades europeias adoptem predominantemente a construção de madeira. O perigo de incêndio aumentaria de tal modo que muito contrabalançaria o risco que atenuasse nos tremores de terra.

Apresentou-se uma interessante teoria de um professor italiano de que o efeito da imunidade nos tremores de terra se deve procurar na edificação paralela às vagas sísmicas. Pretender-se-ia assim traçar as cidades segundo novas características. De passagem, se aquele professor realmente estabeleceu a sua teoria, devem ter sido desattendidas algumas ideias de simetria e de beleza na cidade assim planeada. Demais, podemos esperar que este aspecto da questão ainda se não tomasse em consideração. A reedição de cidades novas proporciona oportunidades sem exemplo para a adopção do melhor sistema de traçar as ruas e largos, parques e espaços abertos, dispondo as várias edificações, igrejas, edifícios públicos, casas de negócios, armazéns e casas particulares nos locais mais apropriados, tanto sob o ponto de vista da beleza como das conveniências públicas.

Então sobrevem a questão do estilo arquitectónico. Este deve ser governado em grande escala pelos materiais a que se recorrer.

Impõe limites a primitiva exigência de que tanto em materiais como na construção, os edifícios devem ser de tal ordem que se amoldem o melhor possível à resistência aos tremores de terra. Mas as limitações são para o arquitecto as suas oportunidades.

E' conformando-se com as exigências da prática e não fugindo a elas que pôde esperar concluir grandes tra-

lhos. Nenhum arquitecto que se ocupe da reedição das cidades italianas ficaria grandemente penalizado pela decisão de não usar de pedra nem de tijolo nas cidades a restaurar. Antes acolheria gratamente a oportunidade de lançar mão, em novo caminho arquitectónico, do formigão armado ou até de outros materiais ou métodos de construção que podessem achar-se mais apropriados.

Material algum de edificação susceptível de aplicação é essencialmente inartístico e grande parte da pericia do arquitecto assenta em dar a cada material a sua expressão apropriada. Como é que se pôde fazer bella uma cidade de formigão é um problema que ainda se não resolveu, mas que não é insolúvel. Talvez que lhe encontrem solução os constructores de Messina e Reggio.

* * *

Data de 22 de janeiro último o artigo que acaba de de ler-se e que traduzimos de *The Illustrated Carpenter and Builder*.

Ha, como se vê, não poucos problemas importantes no artigo editorial de aquelle periódico londrino e muito aprenderiam os nossos arquitectos no que ali se escreve, se se dessem ao trabalho de o meditar.

Infelizmente, não costumamos discutir senão personalidades e tanto quanto possível criar monopolios que não deem muito na vista, para que não haja quem reclame contra elles.

De um estadista nosso, e por signal que dos de maior alcance de vistos e de mais rasgadas medidas de administração, se conta que, ao deparar-se-lhe uma oposição violenta, perguntava a propósito de quem o atacava «mas que quer elle?».

Conhecia bem o paiz em que vivia, sabia que já dos tempos do marquês de Pombal ou talvez de mais longe vem o proloquio de que «todos comem palha o ponto é saber-lh'a dar».

Infelizmente, essa pessima orientação tem desencadeado apetites e ambições que longe estão de ser legítimos.

Não admira por isso que aquelle que traça estas linhas visse malsinado o que expôz na sessão do mez passado na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses. Pouco faltou para lhe perguntarem porque é que se ocupava de construções, quando nada constroem.

Ora, naquella reunião apenas tive em mira chamar a atenção para as construções *modern style* que se estão fazendo em Lisboa, com manifesto desprezo da traça usada nos antigos edifícios da baixa com a gaiola de madeira e enchimento de materiais resistentes.

Neste sistema de construir, também a base é o triângulo, como na arquitectura japonesa, dada agora como novidade pelo *Illustrated Carpenter and Builder*.

Também os perigos de incêndio são temerosos em Lisboa e não poucos exemplos de catastrophes de essa natureza se podem apontar.

Também aqui os edifícios não eram destinados à altura que posteriormente lhes tem sido dada, transformando as águas furtadas primeiro em andar mansardado e a seguir em andar sobre que se edificaram mansardas.

Assim sucede que ruas há na baixa orladas de edifícios cuja altura se não coaduna com a largura da via pública que lhes dá serventia. Mas tão enraizado está o hábito do abuso, que pouco depois de aparecer o regulamento das edificações urbanas, vieram bastantes proprietários solicitar do governo que modificasse em favor de elles as disposições que davam a altura dos prédios como função da largura das ruas.

Outro assunto a que também alludi no que disse na Associação dos Engenheiros foi o estudo do melhor perfil das paredes para resistir a abalos de terra.

Preconizou um jornal estrangeiro o paramento para-

bolico das paredes, que já é o perfil theoreco das baragens de albufeiras. Como não dava mais do que uma vaga indicação, appliquei-a a um caso concreto, em que impuz a condição de que o jorramento exterior da parede não fosse tão pronunciado que se tornasse desagradável à vista.

Nessas condições, só tinha um meio de resolver o problema. Era recorrer á Geometria analytica e ao Calculo integral. Certo é que nem n'uma nem n'outro saf dos caminhos trilhados por toda a gente. Não é trabalho que não saiba fazer qualquer aprendiz de calculo o applicar as formulas

$$x_1 \int_a^b y \, dx = \int_a^b x \, y \, dx$$

$$y_1 \int_a^b y \, dx = \frac{1}{2} \int_a^b y^2 \, dx$$

especialmente quando está explicita a função de x, y.

Claramente que chegado a este ponto era logico procurar a distribuição da carga pela superficie da base, mas os resultados a que cheguei, mostravam que ainda quando se tratasse de um monolito pequena oscillação bastava para que o muro caisse por terra.

E' certo que não attendi á linha artística da obra, mas ainda não encontrei razões que me demovam do parecer de Pierre Veron que, falando de esthetica, affirmou que o calculo e a geometria representam um grande papel em architectura. Ora se o muro que figurei não resistia a pequenos abalos ondulatorios, para que gastar tempo em alindal-o?

Vagamente alludi á theoria que *The Illustred Carpenter and Builder*, attribue a um professor italiano cujo nome não aponta, mas enquanto não tenha elementos mais positivos a este respeito não vale a pena discutir o que não conheço.

Os abalos de terra teem logar por afundimento ou por ondulação, dando-se esta ultima até nos terrenos adjacentes ao afundimento em resultado da transmissão dos choques através de corpos resistentes. Claro está que, assim como em todos os phenomenos naturaes, é enorme a zona em que se fazem sentir-se-lhe os effeitos e portanto não são bem comprehensiveis as vagas sismicas em direcções determinadas.

Por isso foi que sustentei que a theoria mathematica dos choques tratada em mecanica racional longe está de satisfazer o espirito e ainda mais longe está de ser clara.

Só de uma bien orientada discussão, sem opiniões antecipadas e livre de intuítos pessoaes é que pode advir uma resolução pratica em assunto que, seja qual for o ponto de vista sob que se encare, só offerece materia para dúvidas.

No entanto não pode desinteressar-se de este problema a Associação dos Engenheiros, mórmente porque Lisboa já por varias vezes tem soffrido grandes desastres em resultado de tremores de terra, e não é mau que os constructores se recordem do que aconteceu em 1 de novembro de 1755 e que não era mais do que a repetição do que sucedeu em 26 de janeiro de 1531.

Pouco ou nada estudado foi este ultimo terremoto que, segundo parece, teve phases repetidas temerosas.

De resto, seria hoje um trabalho de reconstituição historica de impossibilidade insuperavel, mas não menos instructivo certamente do que o que se passou nos tempos de D. José I.

Há na investigação de esse terremoto, datando de 378 annos, factos de alto interesse, que mal se divisam através das chronicas e dos sermões de penitencia de aquella época, mas onde se pôde, melhor do que em muitos outros trabalhos, evidenciar-se o criterio historico e scientifico do erudito que a ella se entregar.

Mello de Mattos.

A propósito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LV

O desastroso contracto assignado entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Companhia do Norte de Espanha bem provou quanto ao director Barat havia impressionado a opinião do chefe do trafego portuguez, emitida no relatorio d'este sobre o estudo commercial da linha do Oeste hespanhol.

Nesse relatorio se demonstrava que o unico meio de obstar á competencia da linha do Norte que, especialmente em Astorga e Salamanca, combatia com vantagem o trafego para Madrid, era não equiparar tarifas, por que a isso se opunha o menor percurso sobre a rede do Norte; mas tendo em vista o preço elevado de transporte adoptado nas linhas espanholas, estabelecer na do Oeste e rede portuguez preços minimos que, sem darem prejuizo ás companhias portugueza e espanhola combinadas, obrigassem a Companhia do Norte a baixar suas tarifas, o que lhe causaria importante prejuizo.

Certo é que a Companhia do Norte, favorecida pelo menor percurso, podia estabelecer um tipo de transporte superior ao tipo adoptado pelas companhias combinadas.

Este rebaixamento, por ser obrigatorio, teria por consequencia deixar a Companhia do Norte de perceber os preços elevados que disfrutava do que lhe adviria sensivel perda de receita.

Tendo sempre em vista favorecer o porto de Lisboa para o trafego internacional, sobre os portos espanhóes competidores, era de esperar que, para evitar maiores prejuizos, ou a Companhia do Norte anuisse a equiparar-se Santander a Lisboa pela menor distancia que o Norte possuia, ou a exploração das duas Companhias subsistiria no statu quo, e cada uma d'ellas aproveitaria os melhores meios de que pudesse dispôr.

Este alvitre de equiparar Lisboa, que dista de Madrid 663 kilometros, a Santander que apenas dista 503, foi exactamente tomado pelo inverso, com grande vantagem para a Companhia do Norte e grave prejuizo para as Companhias combinadas, sendo sacrificado o porto de Lisboa.

Provando-se pelas estatísticas da Companhia Real custar a esta o transporte de mercadorias 5 réis approximadamente por tonelada e kilometro, pôde bem calcular-se a quanto poderia ser reduzido o preço de transporte com vantagem nas rôdes combinadas, e a quantos prejuizos se-ria obrigada a Companhia do Norte tendo que baixar suas tarifas para fazer face a esta competencia.

E não era só Santander que o relatorio visava, mas Alicante, como sendo estes dois portos os que na Peninsula mais prejudicavam Lisboa, no seu trafego para Madrid, subsistindo para com a Companhia Madrid-Zaragoza y Alicante os mesmos motivos de competencia que subsistiam para com a Companhia do Norte.

Na competencia Lisboa-Alicante, havia motivo para futuro acordo com a Companhia Madrid-Zaragoza y Alicante que tambem podia ser muito prejudicada no rebaixamento obrigatorio de suas tarifas, e esta companhia decerto não se recusaria a um acordo com a Companhia Real.

Não podendo invalidar-se o resultado do contracto, e para remediar os grandes prejuizos que d'elle nos adviriam, só havia a aproveitar a competencia das agencias maritimas, favorecendo as que eram mais prejudicadas pela sua melhor freguezia para os portos da Peninsula, sendo factor importante para este sim os preços de frete e seguros maritimos mais favoraveis para Lisboa.

Sendo a companhia Mac-Andreus a mais procura da para transportes destinados aos portos maritimos

espanhóes e portuguezes, para os quaes e dos quaes os seus vapores faziam sempre escala não era de certo esta Companhia, apezar de fortemente recomendada por influencias valiosas, a que podia ser escolhida, exactamente para fazer competencia, por Lisboa, aos portos espanhóes que ella servia.

Buscando saber quaes os agentes marítimos que em competencia com as companhias interessadas nos portos espanhóes podiam favorecer o porto de Lisboa, foi concordado pelo chefe do tráfego portuguez, em viagem a Paris e Anvers, estabelecer como agentes commerciaes da Companhia Real:

Em Hamburgo	August Blumenthal
Em Anvers	Alfred Manceau
Em Londres	John Hall & C. ^o

Em Madrid foi colocado como agente commercial internacional Cesar Féreal, antigo e activo agente da casa Henry Burnay & C.^o de Lisboa.

Nas fronteiras, foi dado a D. Laureano Fernandez o cargo de agente commercial, além do de agente aduaneiro que já exercia.

A boa escolha d'estes agentes prova-se na actividade, zelo e dedicação com que todos se empenharam no cumprimento da sua nova missão.

Os agentes dos portos marítimos, além de suas comissões habituaes, tinham como vantagem a melhoria de fretes para Lisboa onde tambem adquiriam cargas de retorno.

A Companhia Real apenas lhes abonou um premio de 5 % sobre a importancia liquida cobrada.

A aplicação do preço de transporte para Madrid era estipulada na tarifa do contracto com a Companhia do Norte de Espanha, Santander-Madrid, reembolsando a Companhia Real a diferença d'este preço para o da tarifa Lisboa-Madrid, sendo este reembolso compartilhado á pro-rata kilometrica entre as companhias portugueza e espanhola.

Estes reembolsos eram feitos em Lisboa, sob forma confidencial, tendo em vista a confiança que poderia depositar-se nos agentes da companhia hespanhola na resolução do relatorio do estudo commercial da linha Plasencia-Astorga, comunicado desde de logo, apezar de confidencial, á Companhia do Norte.

São taes as vantagens que pôdem aproveitar-se na preferencia do porto de Lisboa que só recorrendo ás estatísticas d'essa época, e que devem existir nos archivos da Companhia Real e da Madrid-Caceres, se pôde verificar a elevação de proventos que por esta combinação se conseguiu, e que foi tal como nunca até então se tinha podido obter.

Para esse bom efecto contribuiram sem duvida todos os esforços e bons serviços dos agentes commerciaes, regularidade e presteza no serviço ferroviario.

A boa fé do director portuguez foi surpreendida pela equiparação do porto de Santander ao de Lisboa, aplicando-se a este a menor distancia para Madrid, sem se attender que era nessa menor distancia que ia o prejuizo para Lisboa, pois que aplicadas a Lisboa as tarifas de Santander o resultado era que, sendo o tipo kilometrico de transporte aplicado a distancia de 503 kilometricos de Santander a Madrid, seria esse tipo aplicado a 663, quando de Lisboa para Madrid ou vice-versa.

E ainda não se limitou a este o prejuizo das companhias combinadas, por que a companhia do Norte sabendo que de Béjar, cidade importante por sua população e industria de lanifícios, grande parte dos viajantes preferindo o menor incomodo das viagens de ou para Madrid, prefiriam o menor trajecto em diligencia para em Placencia, ou Arroio de Malpartida, tomarem a via ferrea apezar do percurso no caminho de ferro ser mais 133 ou 254 kilometros, ou por Avila estação da linha do Norte 111 kilometros, a Companhia exigiu que o preço de transporte na linha

Madrid-Caceres fôsse estabelecido de forma que não se fizesse competencia á estação de Avila!

A distancia entre Béjar e Placencia ou Malpartida devia ser tida como identica para Avila, deixando ao publico a escolha da via carreteira que mais lhe conviesse, alheia á via ferrea!

Não é para censurar a defeza da Companhia do Norte pelos interesses que á sua Direcção estavam tão solicitamente confiados, mas na anuencia ás suas exigencias ha a prova evidente de que não basta a posse de reconhecida competencia technica, quando não seja auxiliada pela experientia do pratico, em que Jean Barat era de superior consideração, e como tal respeitado pelas administrações ferroviarias não só em Espanha como até em França.



X

Leon — Tristes recordações — Agradavel surpresa e mais agradavel jantar — Uma linha de extraordinaria beleza — 91 tunelis — Oviedo, bonita cidade — Gijon, outra cidade alegre.

Leon, onde se chega no fim da tarde, tinha, para nós, umas recordações pouco agradaveis, no que respeita a alojamento.

A questão de hoteis é, em toda a parte, primordial para o viajante, e para o paiz.

Dormir e alimentar-se é indispensavel a quem viaja; e onde se offereça isto em más condições, é sabido que o forasteiro foge, ou se volta é com sacrificio.

Não ha maneira de fazer comprehendêr isto em toda a parte, e, triste é dize-lo, as nossas cidades e villas são, ainda, as mais renitentes em percebel-o!

Ora quando, ha dois annos, havíamos visitado Leon, embora havendo, por prevenção, procurado o melhor hotel, cahiramos num em que o cheiro a remedios nos obrigara a mudar de quarto á meia noite, e foi-nos dado um almoço tão detestavel que nos forçou a mudar de terra ao meio dia.

Imagine-se com que pouca vontade nos dirigimos a Leon, calculando o que nos esperava.

Chegado o comboio tomamos trem e vamos para um hotel — que não seja o Iberia — indo com destino ao Narriega, que pouco melhor seria.

No caminho, porém, vimos grande ajuntamento na calle Marcelo, em frente de uma casa bem illuminada; olhamos: era um bello e vasto café que, pelo visto abria n'aquelle momento.

E, oh! felicidade! o predio, todo o predio, era um novo hotel, o de Paris, reconstruido, modernisado! Escusado é dizer que fizemos parar á porta e galgamos escada acima.

Um encanto!

Hotel todo rigorosamente estylo moderno, pintado a verniz em cores claras, corredores vastos, quartos esplendidos, roupas novas, mobilia nova, tudo ainda por estrear.

O gerente ou proprietario vem, amavel receber-nos e á vulgar pergunta «se tem quartos» responde-nos:

— Pois são V. os primeiros hóspedes que estreiam a casa; teem todos á sua disposição, é escolher.

Não embaraçava a escolha; os quartos eram identicos, só variando de cor a pintura, todos primorosos, bem arejados e bem illuminados.

Pessoal ainda um pouco hesitante mas correcto, e crea-

das que excediam a classificação de bonitas, bem vestidas, delicadas.

Ao bom alojamento seguiu-se um bello jantar de aprimorada cosinha.

No dia seguinte nova visita à cidade, que já viramos em 1898, e à imponente cathedral em que, depois de dez annos encontramos quasi terminados os trabalhos de reparações, e partimos para o norte, a revêrem tambem a bella linha de Leon a Oviedo, por Gijon, de que nos occupámos no nosso numero de 1 de julho de 1889.

Raras linhas ferreas conhecemos (e não conhecemos poucas) tão extraordinarias como esta, e se buscamos na memoria só a comparamos a S. Gothardo e ao Mexicano, entre Esperanza e Orizaba, que aqui descrevemos em 1905.

A situação é mesmo parecida, entre o Mexicano e o de Gijon. Naquelle a diferença de nível é de 723 metros a vencer num traçado que em recta não seria de mais de 6 kilometros, e teve que ser desenvolvido em 21; neste a diferença é de 771 metros para um percurso de 11 kilometros, em recta, que foi desenvolvido em 40,534, só para a descida, entre a divisoria, no tunnel de *La Perruca*, à altitude da plataforma da estação de *Puente los Fierros*.

Este troço, entre *Busdongo* e *Puente*, além das curvas e contracurvas continuas e de duas inversões completas de direcção, tem 61 tunneis dos quaes o primeiro é de 3.071 metros, havendo mais quatro superiores 1.000 metros.

Entre *Busdongo* e *Pajares* a distancia é de 5.645 metros em 9 tunneis, e só 3.897 a ceu aberto; até a estação seguinte, *Navidicilo*, ha 17 tunneis com 6.142 metros e 3.525 a descoberto; d'ahi a *Linares*, 9.900 metros, tem 15 tunneis com 5.922 metros e 3.978 metros em aberto. De *Linares* a *Puente* 20 tunneis, percurso total 13.667 metros, sendo 9.104 metros em subterraneo.

Em resumo a linha, desde a origem, em Leon, até o extremo em Gijon, tem 171 kilometros, traçado que se faz durante 31 kilometros em 91 tunneis.

Oviedo, onde se chega à noite, é uma cidadesinha pequena mas que dispõe bem o visitante, pela bella avenida por onde se entra, illuminada por focos electricos, com um parque à direita (o campo de S. Francisco) grandes cafés, muito movimento nas ruas.

A cathedral é muito notável, como, em geral, todas as do vizinho reino; mas algumas horas bastam para ver tudo e portanto, passado o almoço tomemos o primeiro comboio para Gijon, que é o extremo da linha; e d'aqui principia a novidade para nós e para os leitores.

O resto do traçado tem apenas tres tunneis e é entre apraziveis campos. Desce-se continuamente desde a altitude de 235 metros até à de 12.

Gijon é uma cidade marítima, a segunda das Asturias, e um dos melhores portos do norte de Espanha, muito apreciavel para turistas, no verão, porque tem uma grande praia de banhos, em que se mantem todo o dia uma constante animação d'uma forma extraordinaria; uma avenida, *Paseo de Affonso XII*, com theatros e barracas de feira, boas ruas, carros tremvias, muito movimento nas ruas, bons estabelecimentos, na principal.

Curioso costume; esta rua, que se chama calle del Boulevard, constitue, pela tarde, sala de passeio para a sociedade elegante.

Fecham-se-lhe os extremos, por meio de cadeias, interrompe-se todo o transito, até mesmo o dos tremvias; enfileiram-se, junto aos passeios, cadeiras que a boa sociedade toma de aluguer; toca uma banda regimental no extremo e eis a rua, ou uma parte d'ella, transformada em salão.

E note-se que havendo um passeio arborizado, parece que muito mais proprio seria que o salão fosse armado ali. Mas cada terra tem seu uso.

Em quanto a classe fina ouve musica, as classes populares tomam fresco na cortina do molhe de Santa Catharina, ou sobre o monte que divide o porto da praia de S. Lourenço, de onde a vista sobre o mar e sobre a costa é admiravel.

A praia, de fina areia, é acompanhada por enormes construções de banhos quentes encostadas à muralha, e frequentadas todo o dia.

E por ultimo, para tudo ser agradavel, bons hoteis, ou pelo menos, bom hotel, o Malet, excellente casa e bello serviço de mesa.

Haviam-nos recomendado como *el mejor de Espanha*, mas como estamos acostumados aos exageros espanhóes que nos convenceram de ha muito de que a Andaluzia vae até os Pyrineos, bem desconfiados iamos quando entrámos.

O aceio da casa logo nos impressionou bem. E os productos da cosinha ainda nos deixaram em melhor disposição.

Com o estomago bem confortado as cidades parecem mais attrahentes.



O ANNUARIO COMMERCIAL

Ha certos trabalhos que, embora volumosos, nunca dão ideia da somma de applicação, de estudos, de cuidados que exigem e representam. O *Annuario Commercial* é um d'elles.

O publico acostumado a vel-o todos os annos, a compral-o, por que lhe é indispensavel; a consultal-o a cada momento, por que para isso elle é feito, nem repara nos melhoramentos que lhe teem sido introduzidos; não se preocupa em apreciar a multidão de assuntos que ali estão reunidos e a faina enorme que essa reunião representa; não mede a meticulosa escolha a que o autor teve que proceder d'essa multidão de assuntos, nem pesa o trabalho da sua methodisação, classificação e adaptação a um livro que tem que ser consultado rapidamente e responder á consulta de maneira a satisfazer de uma forma cabal aos variadissimos desejos dos seus consulentes.

Pela nossa parte não consideramos este livro só pelo que nos utiliza quando pretendemos obter d'elle os esclarecimentos de que podemos carecer.

Vemos, com prazer, quasi com orgulho nacional, que ha em Portugal um collecionador, um coordenador tão proficientemente apto, tão cuidadosamente dedicado como o distincto official do nosso exercito, o sr. Caldeira Pires, que produz um annuario tão perfeito, mais completo talvez, do que o Didot Botin, do que o Bailliére e outros que se publicam no estrangeiro.

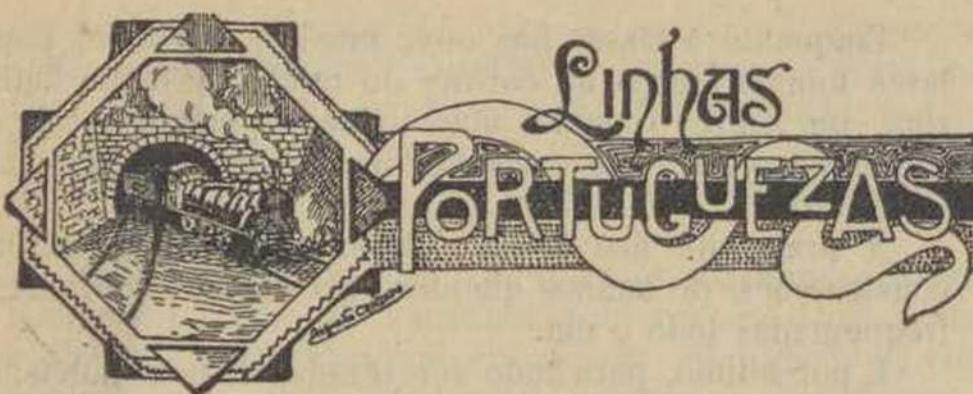
Os dois volumes d'este anno encerram mais esclarecimentos do que os anteriores.

A parte legislativa em que se extractam as leis votadas na ultima sessão; aquella que se refere aos direitos de mercê e mais impostos a pagar por titulos e condecorações; a nota da fórmula porque em todos os concelhos se executa... ou não se executa, a lei do descanso semanal, tudo isto revela uma paciencia de investigação, um apuro de redacção, uma minucia de colheita de elementos que excede a que podia exigir-se de uma obra neste genero.

Novas tabelas, novas plantas de cidades enriquecem o livro, tornando-o o mais precioso repositorio de tudo que pôde ser necessario á vida commun.

Assim o dizemos porque o entendemos e não nos importamos de que nos digam que fazemos reclamo.

Não o fazemos por preço algum, e não o fazímos pela simples offerta da obra, que muito agradecemos, mas que não receberia de nós esta consagração se ella não fosse justa, e não considerassemos digno de elogio o trabalho do sr. Caldeira Pires.



Companhia Real. — Continuam os trabalhos de assentamento da segunda via na linha do Norte, tratando-se actualmente do rebaixamento dos tuneis de Chão de Maçãs e de Albergaria.

Funciona já na estação de Cacem, linha de Cintra, o novo sistema de signaes por discos avançados e semaphoros simples e duplos.

Estão sendo substituidos os carris entre Oeiras e Paço de Arcos, linha de Cascaes, sendo os trabalhos feitos de noite.

Quelimane. — O traçado d'esta linha em projecto segue de Quelimane a Port Herald, passando por Villa Bocage.

Valença a Monsão. — Estão concluidos os trabalhos do primeiro troço d'esta linha, na extensão de oito kilometros, entre Valença e S. Mamede.

Valle do Vouga. — Diz-se que se effectuará no dia 1 de abril a abertura à exploração dos primeiros 62 kilometros da linha, entre Oliveira de Azeimeis e Albergaria.

Lamego á Regoa. — Veio uma comissão de Lamego pedir a El-Rei o começo dos trabalhos d'esta linha. Sua Majestade dignou-se interessar-se pelo pedido, e o ministro das Obras Publicas informou depois a comissão de que auctorisara a despesa de 50:000\$000 réis para esses trabalhos.

«Sud-express». — A's quintas e sabbados, o *Sud-Express* Lisboa-Paris, passou a ser formado com tres carruagens «sleeping-car» em lugar de uma só, proporcionando assim maior commodidade aos passageiros que se queixavam da falta de logares e da dificuldade de commodo durante a viagem.

Por absoluta falta de espaço retiramos a secção de *Linhas estrangeiras*.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de março de 1909.

Quinzena completamente cheia de factos importantes para uma chronica neste genero.

Por sobre assembleias geraes de bancos e companhias, e d'essas uma das mais importantes, a dos Fosforos, realizada hoje, e de que adeante nos ocuparemos, um emprestimo annunciado e realizado, e um orçamento apresentado nas camaras.

Do emprestimo não precisamos ocupar-nos aqui porque muito melhor o faz o distinto secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado no artigo editorial do nosso numero de hoje.

Compete, porém, dizer aqui que elle foi coberto em demasia, do que resulta que só as subscrisções até 50 titulos são garantidas, soffrendo as de numero superior um rateio que reduz a 50 p. c. todo o numero que excede aquelle.

Assim, quem subscreveu com 80, por exemplo, recebera 65; 100 equivalerá a 75 etc.

Tambem nos cabe frizar aqui a boa impressão que esta operação e sua subscrisção fizeram no estrangeiro onde, na bolsa de Paris, por exemplo, as obrigações dos tabacos passaram de 503 frs. para 505, as ações de 624 para 638, as obrigações da Companhia Real de 214 para 222, a dívida externa portugueza de 58.95 para 59.97. Se calcularmos estas diferenças sobre o numero de titulos, vemos que nas 350:000 obrigações dos Tabacos o aumento foi de 700:000 frs.; nas 400:000 ações 1.400:000 frs.; nas 500:000 obrigações 2.º grau da Companhia Real 4.000:000 frs. e nos 32 milhões sterlinos de dívida externa 8 milhões de francos.

Isto é, que a nossa riqueza mobiliaria aumentou em uma semana uns 14 milhões de francos, ou cerca de 3.000 contos de réis.

O orçamento e propostas de fazenda foram apresentados nas camaras, rigorosamente como a lei preceitua, antes de oito dias do funcionamento d'estas, no sabbado 6 do corrente.

São oito as propostas novas que acompanham o renovamento da iniciativa d'outras já apresentadas; e d'ellas podemos apenas fazer uma enunciaçao, não nos permittendo o espaço nem a indole d'estas revistas analysal-as detidamente:

1.º reforma da *Caixa de depositos*; por ella o governo liquidará por meio de titulos de dívida interna fundada os debitos provenientes de 60.000 obrigações de 4 1/2 % que recebeu da mesma Caixa em 1890 e dos juros em dívida d'essas obrigações;

2.º applicando à *compra de titulos da dívida publica portugueza* a quantia paga pela Companhia de Caminhos de Ferro para reembolso das sommas abonadas por garantias de juro;

3.º conversão da *dívida fluctuante* alienando para esse fim as ações e obrigações de sociedades e os titulos de dívida publica portugueza em posse do Estado, ou criando novos titulos de dívida publica de juro não superior a 5 1/2 e amortisaveis em 60 annos. Das obrigações da Companhia Real ficariam a enas as necessarias para o governo ter representação na assembléa geral das obracionistas com o maximo numero de votos fixado nos estatutos;

4.º tabella de preços destinada a substituir os *addicionaes aos impostos indirectos* incorporando-os todos nas verbas principaes, o que é de grande simplificação para a contabilidade, ao mesmo tempo que é modificada a pauta geral de consumo de Lisboa reduzindo os direitos de varios generos indispensaveis á vida, principalmente das classes laboriosas;

5.º modificação da *forma dos pagamentos dos direitos por mercês honoríficas* a funcionários do Estado;

6.º alteração do *imposto do sêlo no registo predial e commercial* reorganização dos serviços de fazenda nos districtos e concelhos do continente do reino, sem aumento de despesa.

7.º *Pagamento das contribuições em dívida*, concedendo a redução de 20 % ás que forem pagas dentro de trez mezes.

8.º Reforma do contracto com o *Banco de Portugal*

As propostas antigas de que é renovada a iniciativa são:

Isenção do imposto de rendimento nos juros da dívida externa pagos no paiz; tendo por fim evitar a remesas de ouro para os pagos no estrangeiro aos portadores nacionaes (que são muitissimos) que mandam cobrar lá fóra os seus coupons.

Construção de grandes hoteis, proposta já aprovada pela camara electiva e só pendente da dos pares.

Já se vê que estas onze propostas farão o objecto de onze mil discussões acaloradas da oposição partidaria, tendenciosas, como sempre, a produzir a confusão nos espíritos.

Pois se nellas ha algumas coisas que nos merecem reparo, certo é que esse rosario contem muitas cousas aproveitaveis, e disposições que só serão de grande beneficio para o paiz.

Com estes elementos o sr. conselheiro Espregueira prevê uma receita geral de 68.000 contos, mais 1.477 de receitas proveniente de emprestimos com especial consignação e 3.365, diferenças entre as verbas que se applicam á amortização da dívida publica, pagamentos a companhias por garantias de juros, despezas coloniaes, etc. e o excesso de receitas geraes, prefazendo um total geral de 72.932 contos.

As despezas são orçadas na mesma verba, o que representa o equilíbrio orçamental. Todavia este só se obterá com recurso ao credito se o desenvolvimento da riqueza publica não exceder as previsões do sr. ministro da fazenda.

E a isso chegariamos se todos se compenetrassem de que é mister tratar do paiz mais do que dos interesses privados, pessoas ou partidarios.

Mas isso é ninguem pensa fazer!

A companhia dos Fosforos accusa no seu relatorio um decrescimento de venda de 11\$500 réis, o que é inferior a 1 por cento do seu producto total.

Não obstante esta insignificante percentagem, bem natural num periodo de crise geral que tem afectado todas as industrias, e apesar da companhia demonstrar no seu relatorio que, dentro

de trez annos, ou terá que ultrapassar o fundo de reserva estatutaria ou que aumentar os dividendos que hoje mantem em 9%, os compradores momentaneamente se assustaram e o papel baixou no mercado.

Dos 471 contos de saldo da conta de ganhos e perdas, a direcção resolveu applicar 405 contos a dividendo (9%) 25 a fundo de reserva, 22 contos de percentagem aos conselhos de administração e fiscal, o que, com cerca de 45 de honorarios, prefaz a bonita somma de 37 contos, ou mais de 9 por cento da quantia votada como dividendo ás accções.

Na assembléa de hoje compareceram 26 accionistas representando 19.496 accções, sendo aprovado sem discussão o relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal.

O curso dos cambios e as cotações de varios valores são o que constam das tabellas a seguir.

A libra ficou hoje a 5\$310 compra e 5\$340 venda; o cambio Rio Londres a 45 1/32 correspondendo a libra a 15\$770 réis fracos.

	EM 15 DE MARÇO		EM 27 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 1/16	44 15/16	44 1/16	44 1/16
" 90 d/v	45 5/16	—	44 1/2	—
Paris cheque	633	635	646	648
Berlim	259 1/2	260 1/2	265	266
Amsterdam cheque	438	240	—	—
Madrid cheque	940	950	960	970

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	MARÇO														
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	—
Lisboa: Inscrições de assentamento	40,65	40	40	40	—	—	40	—	40	40	40	40	—	—	—
coupon	39,80	39,80	39,75	39,70	39,70	39,70	39,70	—	39,70	39,70	39,70	39,70	39,75	—	—
Obrig. 4% 1888	21.300	21.300	—	—	—	21.300	21.300	—	21.300	21.250	21.250	21.300	21.300	—	—
" 4% 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% assentamento	58.500	58.500	58.000	57.500	58.000	—	61.300	—	50.200	50.200	50.200	50.200	—	—	—
" 4 1/2% coupon interno	—	—	—	57.800	57.800	57.800	57.800	—	57.800	57.800	57.800	57.800	—	—	—
" externo, 1.ª serie	64.500	64.500	64.500	64.300	64.300	64.300	64.300	64.300	64.500	64.400	64.400	64.300	—	—	—
" 3 1/2% 1905	9.300	9.300	—	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300	—	—	—
Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções: Banco de Portugal	173.150	—	—	—	—	172.500	—	172.500	—	—	—	—	—	—	—
Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	135.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Banco Nacional Ultramarino	90.800	90.900	90.900	90.800	90.900	90.800	90.800	90.800	90.800	90.800	90.800	90.800	90.800	90.800	—
Banco Lisboa & Açores	—	113.500	111.000	111.500	112.000	112.000	112.000	112.000	112.000	112.000	112.000	112.000	—	—	—
Tabacos, coupon	81.800	81.000	—	81.600	81.800	81.900	81.500	81.400	81.500	81.300	81.500	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros	65.000	65.000	6.500	—	65.000	65.000	—	—	65.000	—	64.700	—	—	—	—
Companhia Real	—	—	67.500	—	67.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	92.000	—	—	—	—	91.700	91.300	91.450	91.200	91.100	91.100	91.100	91.200	—	—
" 5%	—	86.600	—	86.600	86.600	86.600	86.600	86.750	86.600	86.600	86.600	86.600	86.600	86.600	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.000	—	—	—	—
Companhia Real 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3% 2.º grau	47.000	47.100	47.500	—	47.400	—	—	47.200	47.200	47.000	46.800	46.700	46.700	—	—
Companhia Nacional 1.ª serie	74.500	74.500	—	72.500	74.500	—	—	74.000	72.500	—	—	—	72.000	—	—
Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	87.500	87.500	87.500	—	87.000	87.000	87.000	87.100	87.400	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	58,90	59,80	60	59,90	—	60,20	60,10	59,30	59,90	59,70	59,65	—	—	—
Acções: Companhia Real	—	—	315	314	312	315	—	305	310	—	—	305	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	36,75	—	—	—	—	36,25	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	399	397,25	399	397	399	398,75	397	398,50	397	397	397	397	—	—	—
Andaluzes	340	340	338	339	339	339,75	—	339,75	339,75	339,75	339	339	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	340	341	345	340	341	344	344	341	341	341	341	344	—	—	—
" Companhia Real, 2.º grau	216	217	226	226	223	224	—	220	—	218	219	222	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	285	—	286	—	287	285	288	—	—	287	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	149	—	149,20	149,20	148,50	—	148,50	148,75	148,75	148,75	—	148,50	—	—	—
Londres: 3% portuguez	58,87	58,75	59,62	59,87	59,75	59,62	59,87	59,87	59,87	59,87	59,87	59,97	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	79,50	—	—	—	80,93	—	80,93	—	—	—	—	81,71	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1908-09		1907-08		1908-09	1907-08	Diferença em 1908-09
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes			
Portuguezas			Réis		Réis		Réis	Réis
Réde geral	4 Março	1.						

Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 509)

SENHORES ACCIONISTAS:

Pelo relatorio anterior tendes conhecimento das condições em que esta exploração foi provisoriamente contractada e das razões que nos moveram a fazel-a.

Convém, no entanto, relembrar-as aqui.

O Estado garante, à Companhia 1.050.000 réis por anno e por kilometro explorado, pertencendo ao Estado a totalidade da receita bruta e fornecendo à companhia apenas a linha e as estações, algumas das quais incompletas.

A forma por que este negocio tem sido tratado consta dos ofícios que a seguir publicamos.

III.º e Ex.º Sr. — O resultado da exploração da linha de Malange nos primeiros três meses da vigencia do contracto de 6 de julho de 1907 veio demonstrar à Companhia que é inconveniente aos seus interesses a prorrogação do referido contracto de exploração além dos seis meses fixados, pelo preço de 1.050.000 réis por anno e kilometro.

Uma linha recentemente construída, ainda que o tenha sido cuidadosamente, obriga nos primeiros annos a despesas de exploração excepcionais que nem mesmo com 1.200.000 réis por kilometro seriam bem compensadas.

E porque a Companhia, sem desejar crear dificuldades ao Governo, não pôde deixar de pugnar pelos interesses dos seus accionistas já tão prejudicados por causas repetidas vezes relatadas e que não são da responsabilidade da Companhia, vimos participar a V. Ex.º, com a antecedencia necessaria, que no termo do actual contracto de exploração só contrariados continuaremos com esta pela annuidade de 1.200.000 réis por kilometro e liquidação de contas por trimestre. Peia proposta ou oferta que V. Ex.º em tempo se dignou fazer a esta Companhia vemos que o Governo entende ser aquelle preço exagerado, e que 900.000 réis seriam suficientes. Se assim é, a Companhia, não tentando discutir este facto, vem declarar a V. Ex.º que nenhuma dúvida tem de entregar a linha de Loanda a Ambaca, com todas as suas dependências, officinas e depósitos ao Governo para que este explore de sua conta mediante um contracto em que se fixe a annuidade que o Governo terá de pagar pelo arrendamento da linha. Para fixar a annuidade crêmos que ha a seguir a base estabelecida no contracto de concessão para o caso de remissão. Com efeito, tendo a linha sido concluída em 1899, pelo artigo 30.º do contracto poderá ser remida pelo Estado vinte e cinco annos depois, ou 1924, pôde porem ser arrendada pelo Estado por todo ou parte do periodo que medeia entre o actual anno e o referido de 1924.

A Companhia depois de vinte annos de luta, tendo atravessado uma das crises financeiras mais angustiosas d'este paiz, vendo por vezes as erradas apreciações do seu proceder, quer no preço kilometrónico por que fez a construção, quer nas suas relações com o Estado, quer na organização das suas tarifas, o que tudo largamente tem sido justificado nos seus relatórios, prefere entregar a linha ao Governo Portuguez a ter de seguir ou um meio menos patriótico ou continuar numa luta desigual que ha annos mantem com o Estado. Para se fixar a annuidade a pagar a Companhia durante o periodo de arrendamento da linha ter-se-ha de ir buscar o rendimento líquido dos ultimos sete annos (conforme o artigo 30.º) e encontrar-se-ha 654.562.823 réis. Esta annuidade irá aumentando, especialmente agora que o prolongamento é uma realidade, e portanto terá de ser modificada em 1924 se o contracto for feito ate aquella data ou no termo dos periodos por que o arrendamento for feito, ate que em 1924 se faça a remissão nos precisos termos do contracto.

Para se levar a efeito um contracto de arrendamento terá a Companhia de entregar o material circulante, carvão e aprovisionamentos nos termos do contracto de concessão e liquidar-se a conta entre a Companhia e o Ministerio da Fazenda por maneira a fixar-se a annuidade líquida de qualquer encargo que a Companhia tenha a receber e com a qual terá de fazer face ao pagamento do coupon no estrangeiro e despesas de administração dos corpos gerentes, Trustees em Londres e interesse do capital social.

Segundo o balanço da Companhia o valor do material circulante, carvão e aprovisionamento era em 30.6.1907 de 662.251.825 réis, sujeito às diferenças que se encontrar no momento da entrega. Quanto à conta de crédito e débito com a Fazenda tem ella de ser apurada pelo Governo com audiencia da Companhia e a sua liquidação será a base para qualquer contracto futuro.

Já encontrará V. Ex.º a nota da receita e despesa do Caminho de ferro nos ultimos sete annos d'onde se deduz a annuidade.

Esperamos de V. Ex.º uma resposta com a urgencia que o caso reclama para que não pare a exploração da linha de Malange e não possa, se tal suceder, lançar-se a cargo da Companhia essa falta ou esse prejuízo para Angola, nem pensar-se que ella pretende abusar da vantagem que tem de possuir os 364 kilometros de linha de que a de Malange está dependente.

Dos relatórios vê-se que os rendimentos, despesas e saldos foram respectivamente os seguintes.

1901	Receita	951.513.5942	Exploração	310.664.8758	Saldo	640.340.5194
1902	"	991.775.8268	"	303.791.8544	"	687.983.8724
1903	"	1.054.022.8085	"	411.081.8400	"	642.937.8625
1904	"	1.004.9.9.8725	"	372.323.8354	"	632.636.8371
1905	"	1.030.749.8017	"	362.9.9.8137	"	667.789.870
1906	"	978.086.8986	"	376.070.8400	"	602.016.8586
1907	"	979.629.8731	"	346.395.8948	"	633.253.8783

Pondo de parte os annos de 1904 e 1906, os dois de menos receita líquida, obtemos a somma de 3.272.814.8216 réis que dividida por 5 dà a annuidade de remissão igual a 654.562.823 réis. Nos referidos sete annos o Estado teve de pagar à Companhia de garantia de juro do capital de construção e complemento de rendimento o seguinte:

1901	Garantia	436.778.8160	Complemento	254.047.8042	Total	690.825.8262
1902	"	436.778.8160	"	246.002.8518	"	682.730.8678
1903	"	436.778.8160	"	231.846.8860	"	678.625.8820
1904	"	436.778.8160	"	228.009.8680	"	664.787.8840
1905	"	436.778.8160	"	217.684.8750	"	654.462.8910
1906	"	436.778.8160	"	228.861.8420	"	665.639.8580
1907	"	436.778.8160	"	214.445.8040	"	651.223.8200

ou a média annua de 669.763.8490 réis. — Deus Guarde a V. Ex.º — Porto, 25 de Janeiro de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello — Digníssimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.º e Ex.º Sr. — Oficiou esta Companhia ao Governo transacto em 25 de Janeiro proximo passado; e, como apesar da urgencia do assunto, não se tivesse sobre elle tomado resolução alguma, vimos enviar a V. Ex.º copia do citado ofício chamando para elle a esclarecida atenção de V. Ex.º

Para satisfazer a um pedido instantâneo do Governo, consentiu esta Companhia em fazer uma exploração provisória da linha de Malange nas condições do contracto de 6 de julho de 1907 pelo prazo de 6 meses, que terminam no dia 7 do proximo mês de Março; e não tendo, como dizemos, o Governo tomado resolução alguma sobre a continuação da exploração, terá a Companhia de a suspender, como é natural, na data em que o contracto finda.

É indubitable que essa suspensão vem causar já agora gravíssimos transtornos ao commercio de Angola, principalmente aquelle que transferiu as suas installações do antigo extremo, Ambaca, para o novo extremo, Matete. Por outro lado, findo aquelle prazo, a Companhia não pôde continuar a exploração por seu livre alvedrio, visto que o contracto caduca, nem mesmo lhe conveniente continuá-la, pelas razões que desenvolvidamente expoz no seu relatorio e, principalmente porque a sua assembleia geral resolveu, que não continuasse a fazer-se, nem se entrasse em qualquer nova combinação, sem se liquidar a situação entre o Estado e a Companhia, liquidação para a qual esta tem proposto inúmeras vezes a arbitragem.

Acrescendo a isto a circunstância de que têm de ser dadas, em qualquer sentido, as necessárias instruções para Loanda, que já o não podem ser senão por telegramma, attendendo ao pouco tempo que falta, vimos rogar a V. Ex.º se sirva, tendo em atenção o conteúdo d'aquele nosso ofício, tomar uma resolução definitiva e rápida sobre o assunto, sem o que, com certeza se levantariam graves dificuldades, cuja responsabilidade não pôde ser lançada a esta Companhia, que tem procurado por todas as formas e em tempo opportuno encaminhar as coisas para uma solução conveniente. — Deus Guarde a V. Ex.º — Porto, 27 de Fevereiro de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello — Digníssimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — N.º 536

Urgente. — Lisboa, 5 de Março de 1908. (Extracto). III.º e Ex.º Sr. Accusado recebido o ofício de V. Ex.º de 27 de Fevereiro ultimo.

Peco portanto a V. Ex.º que até estar feita a liquidação com o Ministerio da Fazenda, para o que espero V. Ex.º irá aquelle Ministerio, continue essa Companhia com o contracto de exploração, podendo fixar se o prazo de um ou dois meses, periodo que me parece suficiente para se fixarem as bases da resolução proposta por V. Ex.º se para isso se chegar a acordo. — Deus Guarde a V. Ex.º

III.º e Ex.º Sr. presidente no Concelho 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 ofício de V. Ex.º de 5 do corrente, a que respondemos.

Em vista da resolução do Governo, indicada no mesmo ofício, de se liquidar dentro do prazo maximo de dois meses a situação da Companhia perante o Estado, esta Companhia não tem dúvida em acceder á proposta de continuar a fazer, durante esse prazo, a exploração da linha de Malange nos termos do contracto que finda amanhã, julgando nos também que esses dois meses são mais que bastantes para se fazer essa liquidação.

Nestes termos, vamos dar instruções telegraphicadas para Loanda, devendo, segundo a indicação de V. Ex.º, apresentar-se por estes dias no Ministerio da Fazenda um membro do Conselho de Administração da Companhia para tratar do assunto. — Deus Guarde a V. Ex.º — Porto, 6 de Março de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello; Digníssimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Transporte de vinhos e aguardentes

A direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro faz publico que as disposições do aviso ao publico D. 713, d'esta direcção, datado de 6 de novembro do anno findo, que se refere aos transportes de vinhos e aguardentes entre as estações do Porto, Campanhã e Alfandega e as situadas na região dos vinhos generosos do Douro, desde Barqueiros até Barca de Alva e Villa Real, inclusivé, são extensivas aos transportes dos vinhos destinados ás estações de Mattosinhos e Leça, da linha da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão.

Bilhetes a preços reduzidos

Os prazos de validade dos bilhetes de ida e volta, da tarifa especial n.º 16, de grande velocidade, datada de 21 de janeiro de 1904 e seus additamentos, são ampliados como segue:

Sendo o prazo de 1 dia, no dia da venda e no immediato.

Sendo o prazo de 2 dias, no dia da venda e nos 2 seguintes.

Sendo o prazo de 3 dias, no dia da venda e nos 3 seguintes.

Sendo o prazo de 4 dias, no dia da venda e nos 4 seguintes.

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da tarifa especial n.º 16, de grande velocidade, acima citada, e seus additamentos.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Linha de Valencia a Tarragona

Previne-se o publico de que se acha interrompida a linha de Valencia a Tarragona entre Benicasim e Villa de Benicasim. Os passageiros e bagagens soffrem trasbordo. Não se aceitam remessas de pequena velocidade e as de grande velocidade só se admitem até 50 kilos com trasbordo e reserva pelos prazos de transporte.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção dos caes coberto e descoberto e estrada de acesso em Villa Real de Santo António

No dia 22 de março de 1909, pelas onze horas da manhã, na secretaria da 6.ª secção de via e obras, em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá lugar a arrematação para a construção dos caes coberto e descoberto e estrada de acesso em Villa Real de Santo António.

O depósito provisório para ser admitido a licitar é de 105\$000 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã às quatro da tarde, na secretaria da secção e repartição do serviço de via e obras, no Barreiro.

Fornecimento de setenta toneladas de ferro fundido em cepos para freios de material circulante e rodas diversas para zorras

No dia 22 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de setenta toneladas de ferro fundido em cepos para freios de material circulante e rodas diversas para zorras.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 88\$000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um depósito definitivo, que ficará à 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 depósito 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 gerais (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias úteis, das onze horas da manhã até às quatro horas da tarde.

Fornecimento de 90 toneladas de ferro fundido em peças diferentes

No dia 30 do corrente, pela 1 hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 90 toneladas de ferro fundido em peças diferentes.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 462\$500 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito com a quantia necessária para perfazer 5% da importância total da adjudicação, constituindo assim um depósito definitivo, que ficará à 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 em que tiver sido realizado o depósito 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 gerais (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias úteis, das 14 horas da manhã até às 4 horas da tarde.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de 96:000 kilogrammas de carvão de coke para fundição

No dia 23 de março, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 96:000 kilogrammas de carvão de coke para fundição.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o depósito provisório de 24\$000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este depósito poderá ser efectuado sómente até à véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de 5% da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o depósito provisório.

Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e amostra poderão ser examinados no serviço dos armazens gerais em Campanhã e na secretaria da direcção do Minho e Douro, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã às três da tarde.

Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda I. Secção: Pocinho-Carviçais — I. Lanço: Pocinho-Moncorvo

Empreitada E — Alargamento da estação do Pocinho, compreendendo terraplenagens, casas para pessoal, depósito de máquinas, cais de passageiros e cais de minérios

No dia 6 de abril, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade ao concurso público para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro, acima designada.

O depósito provisório para ser admitido como licitante será de 362\$500 réis, e poderá ser feito até às três horas da tarde da véspera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo também os licitantes enviar a esta direcção em carta fechada as suas propostas acompanhadas do recibo do depósito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição de arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã às três da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, Rua Pinto Bessa, 60, e em Lisboa, na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de linhagem e lôna

No dia 22 de março pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de linhagem e lôna.

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

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de arame e ganchos zincados

No dia 22 de março pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa-Rocio perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arame e ganchos zincados para campanulas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens gerais (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Que fabrica de máquinas ha em Portugal

que produza apparelhos para serrar, perfurar e encurvar carris?

Offerecimentos especiaes sob U. H. 3769 a Roldós y C.º, Ramblo del Centro, 37, Barcelona.

Deseja-se entrar en negociações para a exploração de uma patente de invenção relativa a um novo processo, muito eficaz para a conservação da madeira, aumentando-lhe a dureza e a tenacidade.

Dirigir carta a J. G. — La Réclame Universelle — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris.

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, cozinha esmerada. Sucursal na Ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Núñez & C.º

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

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

ESPINHO **Hotel Particular.** — Serviço de primeira ordem saia 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 duvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e aceito; tratamento recomendavel. — 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.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietário, Victor Sasseti.

LISBOA **Grande Hotel d'Inglaterra.** — Em frente da Estação Central. F. 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. — F. do Municipio, 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 aceitado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. António d'Olivera 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 à 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. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel. — Prop. Serafim Pereira.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todí, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 28500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvade Juez to M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

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

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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÕES DO | SUL E SUESTE
MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL C. F. E. N.º I — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 19 de Fevereiro de 1909)

Para transporte de alcool, aguardentes, vinhos communs e azeite de oliveira em wagons reservatorios, pertencentes aos expedidores ou consignatarios ou como tal considerados.

EM VIGÓR DESDE 15 DE MARÇO DE 1909

1.º — Wagons carregados. — Applicam-se as tarifas internas (especiaes ou Geral) considerando incluidos os liquidos acima indicados nas seguintes rubricas da classificação das tarifas respectivamente:

Alcool commum.....	} em vasilhame simples de madeira <i>não designada</i>
Aguardente	
Vinhos <i>não designados</i>	
Azeite de oliveira	em quaequer taras não designadas.

A taxa, tanto do transporte como das evoluções e manobras, incidirá sobre o peso correspondente á capacidade total de cada reservatorio, com o minimo de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal; o que exceder este minimo será contado por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

Para o calculo do peso do carregamento, adoptar-se-hão as seguintes bases por cada litro de capacidade dos reservatorios:

	Kg ^{ma}
Alcool	0,850
Aguardente	0,925
Vinho commum	0,980
Azeite de oliveira	0,915

Na applicação da taxa de transporte prescindir-se-ha de quaequer condições que as respectivas tarifas estipulem pelo que diz respeito a taras.

2.º — Transporte de wagons vasios. — 20 réis por vehiculo e kilometro de percurso, manutenção incluida (serviço braçal).

3.º — Estacionamento de wagons nas estações:

- a) **Wagons carregados:** taxas da Tarifa de Despezas Accessorias, como se o material fosse d'esta Administração.
b) **Wagons vasios:** 100 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

4.º — Bonificação a descontar na taxa do transporte em cheio, na occasião do pagamento d'esta, a titulo de utilização do material: 5 réis por wagon e kilometro de percurso.

Condições particulares

1.º — Seja qual fôr o peso do carregamento, os wagons transportados ao abrigo d'esta tarifa serão considerados **completos** para todos os effeitos.

2.º — Quando o peso (tara) de cada wagon vasio exceder 10.000 kilogrammas, será esse excedente taxado como carga quando o wagon a levar; circulando os wagons vasios, será a respectiva taxa de percurso elevada a 30 réis por vehiculo e kilometro.

3.º — A Administração poderá transferir os wagons de onde se encontrarem descarregados, para qualquer ponto á sua escolha, onde mais lhê convenha conservá-los em deposito.

Estas transferencias são isentas da taxa de percurso em vasio, sendo, n'este caso, o material considerado estacionado para todos os effeitos.

4.^a — Cada wagon conterá uma só expedição, isto é, não poderá ser expedido para mais de um destino de cada vez, nem á entrega de mais de um consignatario. O remettente terá que reproduzir, por escripto, na nota de expedição, as marcas, numeros ou outros signaes particulares que sejam o distintivo de cada wagon.

5.^a — As operaçōes de carga e descarga dos reservatorios serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios e nos locaes das estações que lhes forem designados pelos respectivos chefes.

Feita a carga, terão os expedidores que fechar os wagons á chave ou de os precintar com sēllos de chumbo; e a Administração será responsavel, tão sómente, pela integridade das fechaduras, cadeados ou sēllos, até que se verifique a entrega do wagon ao consignatario ou á sua gente, não lhe cabendo supportar indemnisações de genero algum pelas faltas, avarias ou danos que sofram as remessas quando os referidos cadeados, fechaduras ou sēllos se achem intactos ao realizar-se a dita entrega.

6.^a — Para os wagons serem admittidos a circular n'estas linhas, teem que ser préviamente examinados e definitivamente aceitos pelos seus Serviços de Tracção e Officinas.

O peso total de cada wagon de dois eixos, carregado, não poderá ser superior a 24 toneladas.

7.^a — Os wagons devem ter dos dois lados inscripção bem clara:

- a) das iniciaes do nome ou titulo do proprietario;
- b) de um numero de ordem e letra da série;
- c) da tara (peso em vasio) expressa em kilogrammas;
- d) do peso correspondente a cada um dos líquidos a que se refere esta tarifa. A determinação d'esse peso será feita pela capacidade maxima do reservatorio e com relação ás densidades fixadas no n.^o 1.^o d'esta tarifa.

Todos hão de ter tubo de intercommunicação e ligações para o freio de vacuo adoptado por esta Administração; os orgāos de tracção e de choque serão do typo usado por esta Administração e por grupo de quatro a expedir simultaneamente, deve um dos wagons ser munido de freio manual de torno (modelo d'esta Administração) collocado em guarita accessivel de qualquer dos lados da via.

8.^a — Os wagons serão entregues a esta Administração prompts a circular, com as caixas de lubrificação bem providas de azeite.

Em transito, unicamente, tomará esta Administração a lubrificação a seu cargo, como se o material fosse seu.

9.^a — A conservação dos wagons incumbe, em absoluto, a quem os entregar a esta Administração.

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

10.^a — As reparações de que os wagons carecerem em transito, serão feitas por esta Administração e pagas por quem a esta os houver entregue.

As pequenas peças para substituição serão dos typos adoptados por esta Administração e d'ellas deve possuir o proprietario dos wagons uma porção de sobrecellente, prompta a ser entregue sem demora a esta Administração sempre que esta o peça.

11.^a — Os expedidores ou consignatarios devem verificar, em presença dos empregados competentes d'esta Administração e nas estações de partida e de chegada, o estado em que os wagons forem recebidos ou entregues por esta Administração.

N'esta occasiō farão, por escripto, as declarações ou reservas que entenderem por convenientes; faltando estas, terão valôr unicamente as que fizerem os empregados d'esta Administração, entendendo-se que os donos do material ou os seus expedidores ou consignatarios, segundo os casos, com estas ultimas se conformam por completo.

12.^a — Pelas avarias que os wagons sofram não terá esta Administração responsabilidade alguma, quando forem devidas a caso fortuito, força maior, culpa dos proprietarios, expedidores ou consignatarios ou da sua gente.

Se outra causa as motivar, reparal-as-ha esta Administração á sua custa, não ficando obrigada, comtudo, a indemnisação alguma pela detenção ou paragem forçada do material, até qu^a se ache em estado de circular.

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1909.

O Presidente do Conselho de Administração

Antonio Augusto Pereira de Miranda.

Exp. te n.^o 1:415.