

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 510

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — 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 telegrafico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado — Tarifa especial C. F. E. N.º 1 — pequena velocidade.

SUMMARIO

	Paginas
O empréstimo dos Caminhos de ferro, por J. Fernando de Souza.....	81
Estudo sobre a mudança d'horario do comboio «Sud-express» — Relatorio apresentado e aprovado em sessão da direcção da Sociedade Propaganda de Portugal, por L. de Mendonça e Costa.....	84
Parte official — Decreto de 27 de fevereiro do Ministerio da Fazenda.....	87
Tarifas de transporte.....	87
As cidades arruinadas, por Mello de Mattos.....	87
A proposito do Cincoentenário — LV.....	89
Notas de viagem — X — Leon — Tristes recordações — Agradavel surpresa e mais agradavel jantar — Uma linha de extraordinaria beleza — 91	90
túneis — Oviedo, bonita cidade — Gijon, outra cidade alegre.....	91
O Anuario Commercial.....	91
Linhas portuguezas — Companhia Real — Quelimane — Valença a Monsão — Elvas a Villa Viçosa — Valle do Vouga — Lamego a Regoa — «Sud-express».....	92
Parte financeira.....	92
Boletim Commercial e Financeiro.....	92
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	93
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	93
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração (continuação).....	94
Avisos de serviço.....	94
Arrematações.....	94
Agenda do Viajante.....	96
Horario dos combolos.....	96

Collecções do 21.º anno

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

O preço da encadernação é de 800 réis.

O empréstimo dos Caminhos de ferro

É 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 obstruccionista, quando o paiz aguarda do parlamento providencias uteis e praticas em vez da intemperança oratoria e dos doestos politicos 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 empenhado em satisfazer as legitimas 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 empréstimo, superior ou inferior aos que o precederam.

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

O facto de se reunirem importantes casas bancarias portuguezas para tomarem um empréstimo 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 extranhas fantasias.

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

Em 1898 nomeou Elvino de Brito uma grande commissão, 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 occorrer 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 commissão mil vezes preferivel manter as linhas na posse do Estado, descentralisar a sua administração, sem prejuizo da conveniente superintendencia e fiscalisação do governo, e facultar o prudente recurso ao credito para a construcção de novas linhas, sem impôr sacrificios ao Thesouro, além da renuncia aos accrescimentos de rendimento, consagrados a essa valorisação das linhas e portanto a utilissima obra de fomento.

Propoz por isso que os empréstimos cujos encargos coubessem nas disponibilidades do fundo especial fossem realisados pelo Conselho de Administração depois de autorizados 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 commissão. O orçamento era aprovado pelo governo e em seguida apresentado ás camaras, annexo ao orçamento geral do Estado. O governo auctorizava os empréstimos 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 quaesquer empréstimos realisados pelo governo com o mesmo fim» e propostos pelo Conselho.

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

O relatorio da proposta mostrava bem o pensamento descentralizador a que obedecia, não exigindo prévia auctorização legislativa para cada empréstimo. Essa auctori-

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

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

Os trechos seguintes do relatório são bem elucidativos:

Será, porém, além de vantajoso, eficaz 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 construção das novas linhas, e se não se contrahir empréstimo algum sem ter garantido o respectivo serviço, folgadoamente incluído 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 atinja certa importancia.

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

O regimen proposto offerece, pois, ao capital garantias reaes e sufficientes, e, quando este se retrahisse, mais valeria caminhar lentamente do que assegurar a construção 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 ellas exercida a conveniente fiscalização 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 proposito dos futuros empréstimos garantidos pelo fundo especial *«que o governo não quiz prender-se, que a comissão quiz deixar-lhe os braços livres, como tambem a sua accção, 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 succedeu 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 possibilitadas 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 occorrer aos encargos de melhoramentos nas linhas em exploração, de aquisição de material circulante e de construção de novas linhas, mantendo constantes as receitas liquidas que ao Thesouro advinham das linhas do Estado. Autorisava as successivas operações de credito que esse fundo comportasse, sendo as quantias obtidas applicadas conforme as previsões do orçamento submettido 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 auctorisar, a lei de 14 de julho de 1899 enumerou na sua base 4.^a um certo numero de linhas, em cuja construção o Estado poderia dispendar 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 empréstimos.

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

O Governo póde realizar os empréstimos que forem possiveis e convenientes. Póde 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 contrução de linhas e não de empréstimos.

Nada mais logico. Um empréstimo depende de prévia auctorisação legislativa, porque d'elle resulta um encargo para o Thesouro e nenhuma despesa póde ser feita sem lei que a auctorisar. 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 empréstimos 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 propoz 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 construção de outras linhas, dando ao Governo as faculdades 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 construção de certas linhas e 500.000\$000 com a d'estradas de accesso.

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

Durante a discussão da lei occorreu 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 necessario effectuar successivamente para os fins enumerados no artigo 1.^o, serão effectuados 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 circumstancia 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 circumstancias, a entrega das quantias retidas, acrescidas do juro respectivo na razão de 6 por cento ao anno, considerado encargo d'essa operação.

As commissões 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 materia legislativa nova e a comissão julga que a sua inserção na proposta de lei só obedeceu á conveniencia de melhor fazer sobressair 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 propoz o restabelecimento do art.º 3.º da proposta sem o § unico.

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 principio de que *quod abundat non nocet*, e não a suprir a sua deficiência.

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 materia que já estava inscrita na legislação que não ficara revogada. Nem mesmo era necessario inscrevel-a novamente porque nunca tinha sido alterada ou obliterada na execução da lei.»*

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

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

Em 1905 o Conselho, em obediencia ao regulamento, propoz 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 empecer a construcção de linhas e outras obras necessarias, resolveu fazer um suprimento d'aquella 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 fórma dicatorial, autorizando a elevação dos suprimentos áquella 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 seus juros, diminuindo de outro tanto a divida 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	4.619:265\$017
Obras complementares	1.117:059\$857
Material circulante, machinas, ferramentas, mobilia e utensilios	1.660:253\$507
Estradas de accesso, 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
Empréstimos	3.000:000\$000
Suprimentos	2.587:500\$000

Total geral	8.933:042\$032
-------------------	----------------

Construíram-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 às Pedras Salgadas; 14 de Livração a Amarante. Estão em construcção 31 do Pocinho a Carviães; 16 das Pedras Salgadas ao Vidago; 16 de Valença a Monção. Isto sem falar nos ramaes de Aldegallega e Montemor, sommando 24 kilometros, construidos com recursos especiaes.

Assim, em 9 annos tem-se accrescentado cerca de 350 kilometros á rêde 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 benefico 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 rêde ferroviaria do paiz, cuja construcção estava paralisada, 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'accessão, nem do necessario 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 numerozo pessoal invalido, acabou-se com a abusiva ingerencia da politica nas nomeações e collocações; reconquistou-se o credito pelo pagamento pontual dos fornecimentos; realisaram-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 technicos 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 approved em sessão da direcção da Sociedade Propaganda de Portugal de 24 de fevereiro de 1909

Perante 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 rapidos são o principal factor que se deve ter em vista.

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

Ha que attender aos que não pôdem, 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 difficil, comparcendo a certa hora de tal dia, em determinado ponto onde um negocio urgente, exige a presença de quem está longe, ou a familia ancia pela chegada do ausente, como este por achar-se junto d'ella.

E bemdito o caminho que poupou essas poucas horas; isso basta para lhe grangear a sympathia de quem, com esse encurtamento, realisoou o seu desejo.

Ha, portanto, que attender aos apressados, e como estes são em maior numero do que os excursionistas, convem 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 rapida communicacão 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 maritima, 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 francezes ou inglezes, trez dias de viagem. Se em vez d'isso lhe offerecermos transportal-os por terra em dois dias—isto é, menos trez dias de viagem maritima, e chegada a destino um dia antes—se no porto de origem lhe vendermos bilhete directo ao seu destino; se ali fizermos o reclamo necessario 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 rapido e commodo, a horas convenientes, entre Lisboa e Paris, até sobre Londres e Glasgow e Liverpool, a via terrestre pôde competir com vantagem com a via maritima.

E' vulgar a crença de que os inglezes preferem a viagem maritima á viagem por terra. Contra essa supposição 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, apesar do enorme reclamo que lhes fazem as companhias de Caminhos de ferro, o numero de passageiros é muito inferior como se vê da seguinte comparacão:

	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 improprio 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 (suppondo 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 pratica de viagens, chama uma noite estúpida; tempo e dinheiro perdidos!

Todos estes transtornos desaparecem e se transformam em commodidades 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 fórma 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 francezas estabeleceram outros comboios rapidos.

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 crêr 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 auctorizados 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 prejuizos na mudança de horario porque as horas a que o comboio passará na sua linha — da uma da noite às 7 da manhã, tanto n'um como n'outro sentido — não permitem o seu aproveitamento pelo trafego regional. E além d'isso, 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 augmentar as suas despesas de vigilancia com um serviço nocturno.

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

Assim é de crêr, e portanto contamos que não faça opposição a este benefico movimento.

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

Salamanca á Fronteira. — E' linha subsidiada pelo thesouro portuguez 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. — E' linha que seguirá a Companhia do Norte, por d'ella depender.

Norte de Espanha. — E' o maior obstaculo, mas encontra-se solução.

Esta companhia tem, entre Madrid e Hendaya, tanto em sentido ascendente, como descendente, dois comboios rápidos diarios, 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 horario d'estes 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. 12,54 n.
6,46 t.	9,15 m.	Cheg. "	Part.	1,38 t. 1, 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.	12,17 t.	Part. Paris	Cheg.	12, 5 t. 9,44 n.

Nem podemos esperar que a Companhia do Norte vá accrescentar 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 póde 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.

E' 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 trafego Paris-Biarritz, diz-se que porão difficuldade 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 transatlanticos assegurarem ao porto de Lisboa as suas carreiras da America e Sul d'Africa, isso bastará para resolver as companhias francezas a fazerem qualquer sacrificio a fim de conquistarem o trafego de passageiros que d'estas fontes advirá.

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 accelerar um pouco a marcha d'este comboio, para chegar a Paris às 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 machinas 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 horario, embora para isso tenha que fazer alguns sacrificios 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 trafego:

a) Poder fazer o serviço Lisboa-Hendaya e vice-versa com *trez* unicos turnos de material, emquanto 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 fórma que as companhias não crearão outro comboio internacional que, a negarem-se os W. L. a mudar o seu, serão levadas a effectuar, fazendo ao S. E. a mais effectiva 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, supponhamos o comboio estabelecido e vejamos as suas vantagens em relação ao horario 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 pódem partir de Paris, na manhã de D e chegar n'essa tarde ao seu destino.

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

O correio, compreendendo as malas transatlanticas 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 às 12 do dia, chegando às 7,15 da tarde.

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

Para Colonia 1,50 da tarde chegando às 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 annunciar 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 maritima, 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 poupam 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
Distribue-se em	D	C
Resposta em	D	C
Parte em	E	C
Chega em	F	E
Distribue-se em	G	E

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

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

Mas suppondo que difficuldades insuperaveis se oppõem á realisacão do nosso *desideratum*.

Vêm da Companhia dos W. L.?

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

Accelerando a marcha desde Medina póde bem chegar-se ás 10 horas da manhã.

No sentido descendente far-se-hia identico serviço, porque chegando o comboio 10 do Norte, á Medina ás 6,46 da tarde, se das 15 horas e 55 minutos supra para o percurso Lisboa Medina deduzirmos os 90 minutos de differenças 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 accelerarem a marcha de ida

accelerarão a de volta e assim, partindo mais cedo chegamos 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, partiria 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. Escusava, 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 maritimos, raros porém, aproveitariam com esta solução, que se póde considerar como um mero paliativo, visto que muitos vapores ha 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 annual e a que preside o sr. Leproux, director da Companhia Real.

E' indispensavel que antes d'isso se trate com afincado do estudo d'esta alteracão 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 preparacão devem entender-se:

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

A nossa Sociedade, por meio da sua delegacão 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 Allemanha, 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 Eeastern, 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 maritimas façam ao serviço de terra, e para que todos concorram para as despesas que a vulgarizacão 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.



Ministerio dos Negocios da Fazenda

Direcção Geral da Thesouraria

Tendo sido accete pelo Governo a proposta do Banco Lisboa & Açores, Fonsecas, Santos & Vianna e Henry Burnay & C.^a, 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 applicar o respectivo producto á construcção 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 Credito Publico cinquenta e sete mil quinhentas e cinquenta e tres obrigações de 80\$000 réis cada uma para realizar a somma de 4.000:000\$000 réis destinada á construcção 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 anno, a contar de 1 de abril de 1909, pagavel aos trimestres nos dias 1 de janeiro, 1 de abril, 1 de julho e 1 de outubro de cada anno, nos cofres do Estado encarregados do serviço da divida publica.

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

O pagamento dos titulos sorteados será effectuado nas epochas 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 Credito Publico, deixando as obrigações sorteadas de vencer juro a contar da data da sua amortização.

Se na occasião de serem apresentadas para reembolso lhes faltarem coupons correspondentes a uma data posterior á da amortização, a importancia d'esses 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 anno, e até findar a amortização, o duodecimo necessario para o pagamento dos juros e amortização annual das obrigações na Junta do Credito Publico, por onde correrá o serviço das mesmas obrigações.

Art. 6.º No orçamento do Ministerio da Fazenda e no capitulo da divida publica fundada a cargo da Junta do Credito Publico será annualmente descripta, em separado, a quantia de réis, 242:512\$687 importancia dos juros e amortização dos titulos de que trata o presente decreto.

Art. 7.º Nos termos da base 3.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899 é consignada no fundo especial dos caminhos de ferro do Estado a parte necessaria para o serviço das referidas obrigações, a qual deverá ficar sempre isenta de qualquer outra applicação até final amortização ou reembolso dos titulos a cujo serviço é adstricta, sem prejuizo da consignação já feita de 163:692\$5480 réis para os dois empréstimos internos de 1.500:000\$000 réis effectivos cada um, já emitidos.

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

Art. 9.º As obrigações serão representadas por titulos de uma, cinco e dez obrigações nominativas ou ao portador, á escolha dos contratadores mutuantes, e terão as assinaturas do Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda, de dois membros da Junta do Credito Publico e do Director Geral da Thesouraria ou de um funcionario superior da mesma direcção, podendo todas as assinaturas ser de chancellia, 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 publicos, acompanhados das respectivas relações devidamente selladas.

Art. 11.º Para a emissão das obrigações de que trata o presente decreto passar-se-ha a competente obrigação geral assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios 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 Credito Publico, nos termos do n.º 6.º do artigo 8.º do seu regulamento organico e do artigo 23.º do decreto de 14 de agosto de 1893.

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

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas Commercio e Industria assim o tenham entendido e façam executar. Paço, aos 27 de fevereiro de 1909. — REI. — Manuel Affonso de Espregueira — D. Luiz Fillipe 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 liquidos em wagons reservatorios 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 — ninguém o diria até hoje, ao ver que todo o liquido se transportava em pipas, e é sabido que onde o liquido 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 armazem.

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



AS CIDADES ARRUINADAS

Alguns problemas de reconstrucção

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 scenas da vasta tragedia humana tão commovente. Mas agora que os mortos foram enterrados e as victimas sobreviventes soccorridas, póde o espirito 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 construcção.

A questão se as cidades seriam reedificadas ou deixadas, á 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 construcção, 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 institue uma commissão cujo trabalho consistirá em fazer os regulamentos technicos e hygienicos para a reparação dos velhos edificios e para a construcção dos novos na area do abalo.

Igualmente parece que a construcção de beton armado e o sistema americano da armação de aço vão ser geralmente usados na reconstrucção 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 construcções e talvez nunca se realice. Mas facil é comprehen-

der que algumas formas 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 referencia ao formigão armado, parece razoavel suppôr-se que não desabarà uma parede construída por aquelle processo, nem cairà 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 d'isso parece que tão longe quanto vae a experiencia, confirma a expectação que naturalmente se formou a proposito de este assunto.

Estas formas modernas de construção não foram chamadas de ha 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 edificios proximos ruíram em torno de ellas e certo é que, em S. Francisco, os edificios 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 attenção se tem dado aos projectos de construções à prova de tremores de terra ou que lhes resistam, como na Europa e na America se consagra aos materiaes e construções que resistam aos incendios. O melhor parecer n'este paiz, e robustecido por muitas experiencias, parece ser que nada ha melhor do que a armação de madeira, reforçada com ferro e assente em fundações solidas. As secções da construção estão presas entre si e, onde se pôde, usam-se armações triangulares, por isso que o triangulo offerece uma forma de estrutura que não se altera. Os edificios não são de grande altura e os tectos e paredes são singelos. Embora a pratica japonesa possa proporcionar idéas de que se lancè mão, não é admissivel que as cidades europeias adoptem predominantemente a construção de madeira. O perigo de incendio augmentaria de tal modo que muito contrabalançaria o risco que atenuasse nos tremores de terra.

Apresentou-se uma interessante theoria de um professor italiano de que o effeito da immundade nos tremores de terra se deve procurar na edificação parallelà às vagas sismicas. Pretender-se-ia assim traçar as cidades segundo novas características. De passagem, se aquelle professor realmente estabeleceu a sua theoria, devem ter sido desattendidas algumas idéas de simetria e de belleza na cidade assim planeada. Demais, podemos esperar que este aspecto da questão ainda se não tomasse em consideração. A reedificação 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 varias edificações, egrejas, edificios publicos, casas de negocios, armazens e casas particulares nos locais mais apropriados, tanto sob o ponto de vista da belleza como das conveniencias publicas.

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

Impõe limites a primitiva exigencia de que tanto em materiaes como na construção, os edificios devem ser de tal ordem que se amoldem o melhor possivel à resistencia aos tremores de terra. Mas as limitações são para o architecto as suas oportunidades.

E' conformando-se com as exigencias da pratica e não fugindo a ellas que pôde esperar concluir grandes traba-

lhos. Nenhum architecto que se occupe da reedificação 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 architectonico, do formigão armado ou até de outros materiaes ou methodos de construção que podessem achar-se mais apropriados.

Material algum de edificação susceptivel de applicação é essencialmente inartístico e grande parte da pericia do architecto 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 ultimo 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 periodico londrino e muito aprenderiam os nossos architectos no que ali se escreve, se se dessem ao trabalho de o meditar.

Infelizmente, não costumamos discutir senão personalidades e tanto quanto possivel crear 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 vistas e de mais rasgadas medidas de administração, se conta que, ao deparar-se-lhe uma opposição violenta, perguntava a proposito de quem o atacava «mas que quer elle?».

Conhecia bem o paiz em que vivia, sabia que já dos tempos do marquez 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 appetites e ambições que longe estão de ser legitimos.

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

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

N'este sistema de construir, tambem a base é o triangulo, como na architectura japoneza, dada agora como novidade pelo *Illustrated Carpenter and Builder*.

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

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

Assim succede que ruas ha na baixa orladas de edificios cuja altura se não coaduna com a largura da via publica que lhes dá serventia. Mas tão enraizado está o habito do abuso, que pouco depois de apparecer o regulamento das edificações urbanas, vieram bastantes proprietarios solicitar do governo que modificasse em favor de elles as disposições que davam a altura dos predios como função da largura das ruas.

Outro assunto a que tambem 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-

A proposito do Cincoentenário

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 tráfego 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 tráfego 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 portugueza 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 typo de transporte superior ao typo 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 tráfego internacional, sobre os portos espanhoes 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 estatisticas da Companhia Real custar a esta o transportê 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 redes combinadas, e a quantos prejuizos seria 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 tráfego 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 fim os preços de frete e seguros maritimos mais favoraveis para Lisboa.

Sendo a companhia Mac-Andrus a mais procurada para transportes destinados aos portos maritimos

bolico das paredes, que já é o perfil theorico das barragens 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 desagradavel á vista.

N'essas 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 sai 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 monolitho pequena oscillação bastava para que o muro caísse por terra.

E' certo que não attendi á linha artistica 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 Illustrated Carpenter and Builder*, attribue a um professor italiano cujo nome não aponta, mas emquanto 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 compreensíveis 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 bem orientada discussão, sem opiniões antecipadas e livre de intuitos pessoas é que pôde advir uma resolução pratica em assunto que, seja qual fôr o ponto de vista sob que se encare, só offerece materia para dúbidas.

No emtanto 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 succedeu 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 atravez das chronicas e dos sermões de penitencia de aquella epoca, 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.

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

Buscando saber quaes os agentes maritimos que em competencia com as companhias interessadas nos portos espanhoses podiam favorecer o porto de Lisboa, foi concordado pelo chefe do trafego 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.^a 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 maritimos, 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 applicação 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 differença 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 fórma 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, apesar 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 effeito contribuíram 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, applicando-se a este a menor distancia para Madrid, sem se attender que era nessa menor distancia que ia o prejuizo para Lisboa, pois que applicadas a Lisboa as tarifas de Santander o resultado era que, sendo o tipo kilometrico de transporte applicado a distancia de 503 kilometricos de Santander a Madrid, seria esse tipo applicado 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 lanificios, 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 apesar 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 fórma 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 sollicitamente 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 experiencia do práctico, 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 agradável jantar — Uma linha de extraordinaria belleza — 91 túneis — 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 comprehender isto em toda a parte, e, triste é dizel'o, as nossas cidades e villas são, ainda, as mais renitentes em perceber-o!

Ora quando, ha dois annos, havíamos visitado Leon, embora havendo, por prevenção, procurado o melhor hotel, cahíramos 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 Nariaga, que pouco melhor seria.

No caminho, porem, 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, modernizado! Escusado é dizer que fizemos parar á porta e galgamos escada acima.

Um encanto!

Hotel todo rigorosamente estylo moderno, pintado a verniz em côres 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 hospedes que estreiam a casa; teem todos á sua disposição, é escolher.

Não embarçava a escolha; os quartos eram identicos, só variando de côr 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 revêr também 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 differença de nivel 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 differença 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 Per-ruca*, 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 céu 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 notavel, como, em geral, todas as do visinho 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 maritima, 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 Alfonso 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.

Feçam-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.

Emquanto 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 construcções 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-nol-o recommendado como *el mejor de España*, mas como estamos acostumados aos exageros espanhoes que nos convenceram de ha muito de que a Andaluzia vae até os Pyrenees, 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 *Anuario 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 méde 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 à 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 colleccionador, 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 *Baillière* 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 forma porque em todos os concelhos se executa... ou não se executa, a lei do descanso semanal, tudo isto revela uma paciência 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 tabellas, novas plantas de cidades enriquecem o livro, tornando-o o mais precioso repositório de tudo que póde ser necessario à vida commum.


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 faziamos 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 Maças 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 Azemeis e Albergaria.

Lamego á Regoa. — Veio uma commissão 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 commissão 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 difficuldade de commodo durante a viagem.

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



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

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 occuparemos, um emprestimo annunciado e realzado, e um orçamento apresentado nas camaras.

Do emprestimo não precisamos occupar-nos aqui porque muito melhor o faz o distincto 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 subscrições até 50 titulos são garantidas, soffrendo as de numero superior um rateio que reduz a 50 p. c. todo o numero que exceda aquelle.

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

Tambem nos cabe frizar aqui a boa impressão que esta operação e sua subscrição fizeram no estrangeiro onde, na bolsa de Paris, por exemplo, as obrigações dos tabacos passaram de 503 frs. para 505, as acções de 624 para 638, as obrigações da Companhia Real de 214 para 222, a divida externa portugueza de 58,95 para 59,97. Se calcularmos estas differenças sobre o numero de titulos, vemos que nas 350:000 obrigações dos Tabacos o augmento foi de 700:000 frs.; nas 100:000 acções 1.400:000 frs.; nas 500:000 obrigações 2.º grau da Companhia Real 4.000:000 frs. e nos 32 milhões sterlingos de divida externa 8 milhões de francos.

Isto é, que a nossa riqueza mobiliaria augmentou 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 enunciação, não nos permitindo o espaço nem a indole d'estas revistas analysal-as detidamente:

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

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

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

4.ª 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.ª modificação da *forma dos pagamentos dos direitos por mercês honorificas* a funcionarios do Estado;

6.ª alteração do *imposto do selo no registo predial e commercial reorganisação dos serviços de fazenda* nos districtos e concelhos do continente do reino, sem augmento de despesa.

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

8.ª 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 divida externa pagos no paiz; tendo por fim evitar a remessa de ouro para os pagar no estrangeiro aos portadores nacionaes (que são muitissimos) que mandam cobrar lá fora os seus coupons.

Construção de grandes hoteis, proposta já approvada 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 opposição partidaria, tendenciosas, como sempre, a produzir a confusão nos espiritos.

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, differenças entre as verbas que se applicam á amortização da divida publica, pagamentos a companhias por garantias de juros, despesas colonias, etc. e o excesso de receitas geraes, prefazendo um total geral de 72.932 contos.

As despesas são orçadas na mesma verba, o que representa o equilibrio 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 ninguém 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 affectado 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 augmentar os dividendos que hoje mantem em 9 %/o, os compradores momentaneamente se assustaram e o papel baixou no mercado.

Dos 474 contos de saldo da conta de ganhos e perdas, a direcção resolveu applicar 405 contos a dividendo (9 %/o) 25 a fundo de reserva, 22 contos de percentagem aos conselhos de administração e fiscal, o que, com cerca de 15 de honorarios, prefaz a bonita somma de 37 contos, ou mais de 9 por cento da quantia votada como dividendo ás acções.

Na assembléa de hoje compareceram 26 accionistas representando 19.496 acções, sendo approved sem discussão o relatório 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 53310 compra e 53340 venda; o cambio Rio Londres a 15 7/32 correspondendo a libra a 155770 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	616	618
Berlim "	259 1/2	260 1/2	265	266
Amsterdam cheque	438	240	—	—
Madrid cheque	940	950	960	970

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

		MARÇO														
Bolsas e titulos		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	
Lisboa: Inscriptões 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	21,360	21,300	—	—	—	21,300	21,300	—	21,300	21,250	21,250	21,300	21,300	—	
"	4 % 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	4 % 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	50,200	50,200	50,200	50,200	—	—	
"	4 1/2 % assentamento	58,500	58,500	58,000	57,500	58,000	—	61,300	—	—	—	—	—	—	—	
"	4 1/2 % coupon interno	—	—	—	57,800	57,600	57,600	57,800	—	57,800	57,800	57,500	57,800	—	—	
"	externo, 1. ^a serie	64,500	64,500	64,500	64,300	64,300	64,500	64,300	64,300	64,500	64,400	64,400	64,400	64,300	—	
"	3 % 1905	9,300	9,300	—	9,300	9,300	9,300	9,300	9,300	9,300	9,300	—	9,300	—	—	
Tabacos coupon		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accções	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	—	
"	Banco Lisboa & Açores	—	113,500	111,000	111,500	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	—	—	—	—	—	—	—	6,600	—	—	—	—	—	—	
Obrig.	prediaes 6 %	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	—	
"	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	—	—	
Accções	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	—	—	—	
"	Andaluzes	340	340	338	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	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 espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1908-09		1907-08		Diferença em 1908-09	1908-09	1907-08	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Rêde geral	4 Março	1.073	921.779.000	1.073	909.257.000	+ 12.522.000	859.742	817.397	+ 12.345
	Vendas Novas	" "	70	16.897.000	70	16.835.060	+ 62.000	241.385	240.500	+ 885
	Coimbra a Louzã	" "	29	3.768.000	29	3.821.000	— 53.000	129.931	131.758	— 1.827
Sul e Sueste	28 Fevereiro	638	208.100.315	612	206.633.835	+ 1.446.480	326.176	323.908	+ 2.268	
Minho e Douro	" "	405	240.753.000	405	243.390.217	— 2.637.217	594.451	600.963	— 6.512	
Beira Alta	4 "	253	38.884.994	253	35.987.269	+ 2.897.722	153.695	142.281	+ 11.414	
Companhia Nacional	25 "	185	21.843.504	185	19.520.485	+ 2.323.019	118.072	105.516	+ 12.556	
Guimarães	31 Dezembro	56	9.408.888	56	8.063.945	+ 20.622.549	168.015	166.391	+ 1.624	
Porto á Pova e Famalicão	31 "	64	162.912.895	64	155.894.241	+ 7.021.654	2.545.513	2.435.800	+ 109.713	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	31 Janeiro	3.681	9.930.667	3.681	9.870.994	+ 59.676	2.697	2.681	+ 16	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 Fevereiro	3.650	14.864.238	3.650	14.586.673	+ 277.565	4.072	3.996	+ 76	
Andaluzes	3 Janeiro	1.083	1.622.866	1.083	1.655.385	— 32.519	1.498	1.528	— 30	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	28 "	777	1.212.194	777	1.195.041	+ 2.625	1.560	1.536	+ 24	
Zafra a Huelva	4 Março	180	614.758	180	596.032	+ 18.726	3.415	3.311	+ 104	

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

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

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — O resultado da exploração da linha de Malange nos primeiros tres mezes da vigencia do contracto de 6 de julho d. 1907 veio demonstrar á Companhia que é inconveniente te aos seus interesses a prorrogação do referido contracto de exploração além dos seis mezes 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 excepcionaes 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.^a, 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. Pela proposta ou offerta que V. Ex.^a em tempo se dignou fazer á 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.^a que nenhuma duvida tem de entregar a linha de Loanda a Ambaca, com todas as suas dependencias, officinas e depositos 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 cremos que ha a seguir a base estabelecida no contracto de concessão para o caso de remissão. Com effeito, 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 porém 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 lucta, tendo atravessado uma das crises financeiras mais angustiosas d'este paiz, vendo por vezes as erradas apreciações do seu proceder, quer no preço kilometrico 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 relatorios, prefere entregar a linha ao Governo Portuguez a ter de seguir ou um meio menos patriótico ou continuar numa lucta desigual que ha annos mantem com o Estado. Para se fixar a annuidade a pagar á Companhia durante o periodo de arrendamento da linha ter-se-ha de ir buscar o rendimento liquido dos ultimos sete annos (conforme o artigo 30.º) e encontrar-se-ha 654.562.823 réis. Esta annuidade irá augmentando, especialmente agora que o prolongamento é uma realidade, e portanto terá de ser modificada em 1924 se o contracto for feito até aquella data ou no termo dos periodos por que o arrendamento for feito, até que em 1924 se faça a remissão nos precisos termos do contracto.

Para se levar a effeito 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 liquida 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 662.254.205 réis, sujeito ás differenças que se encontrar no momento da entrega. Quanto á conta de credito e debito 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.

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

Esperamos de V. Ex.^a uma resposta com a urgencia que o caso reclama para que não pare a exploração da linha de Malange e não possa, se tal succeder, lançar-se a cargo da Companhia essa falta ou esse prejuizo 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 relatorios vê-se que os rendimentos, despesas e saldos foram respectivamente os seguintes.

Ano	Receita	Exploração	Saldo
1901	951.513.5942	310.664.8758	640.340.5194
1902	991.775.5268	303.791.5544	687.983.5724
1903	1.054.022.5085	411.084.4900	642.937.6225
1904	1.004.959.7225	372.323.354	632.636.371
1905	1.030.749.0017	362.959.137	667.789.870
1906	978.086.5986	376.070.6400	602.016.5586
1907	979.629.731	346.395.9948	633.253.783

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

Ano	Garantia	Complemento	Total
1901	436.778.5160	254.047.5942	690.825.5202
1902	436.778.5160	246.002.5518	682.730.5678
1903	436.778.5160	241.846.8800	678.625.5020
1904	436.778.5160	228.009.6680	664.787.8440
1905	436.778.5160	217.684.7550	654.462.9910
1906	436.778.5160	228.861.5420	665.639.5580
1907	436.778.5160	214.445.8040	651.223.5200

ou a média annual de 609.763.5490 réis. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 25 de janeiro de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello — Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Officiou 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.^a copia do citado officio chamando para elle a esclarecida attenção de V. Ex.^a

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

E' indubitavel que essa suspensão vem causar já agora gravissimos 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 convem continuá-la, pelas razões que desenvolvimento expoz no seu relatorio e, principalmente porque a sua assembleia geral resolveu, que não continuasse a fazer-se, nem se entrasse em qualquer nova combinagão, sem se liquidar a situação entre o Estado e a Companhia, liquidagão para a qual está tem proposto innumeradas vezes a arbitragem.

Acrescendo a isto a circumstancia de que têm de ser dadas, em qualquer sentido, as necessarias instrucções para Loanda, que já o não podem ser senão por telegramma, attendendo ao pouco tempo que falta, vimos rogar a V. Ex.^a se sirva, tendo em attenção o conteúdo d'aquelle nosso officio, tomar uma resolução definitiva e rapida sobre o assunto, sem o que, com certeza se levantarão graves difficuldades, 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.^a — Porto, 27 de Fevereiro de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello — Dignissimo 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.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Accuso recebido o officio de V. Ex.^a de 27 de Fevereiro ultimo.

Pego portanto a V. Ex.^a que até estar feita a liquidagão com o Ministerio da Fazenda, para o que espero V. Ex.^a irá áquelle Ministerio, continue essa Companhia com o contracto de exploração, podendo fixar se o prazo de um ou dois mezes, periodo que me parece sufficiente para se fixarem as bases da remissão proposta por V. Ex.^a se para isso se chegar a accordo. — Deus Guarde a V. Ex.^a

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. presidente no Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do officio de V. Ex.^a de 5 do corrente, a que respondemos.

Em vista da resolução do Governo, indicada no mesmo officio, de se liquidar dentro do prazo maximo de dois mezes a situação da Companhia perante o Estado, esta Companhia não tem duvida 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 nós também que esses dois mezes são mais que bastantes para se fazer essa liquidagão.

Nestes termos, vamos dar instrucções telegraphicas para Loanda, devendo, segundo a indicagão de V. Ex.^a, 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.^a — Porto, 6 de Março de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello; Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

(Continúa).

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, inclusive, são extensivas aos transportes dos vinhos destinados ás estações de Mattosinhos e Leça, da linha da Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Póvoa 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 acceitam remessas de pequena velocidade e as de grande velocidade só se admittem até 50 kilos com trasbordo e reserva pelos prazos de transporte.

ARREMAÇÕES

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 Antonio

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 Antonio.

O deposito provisorio para ser admittido 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 deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás 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 admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 88\$000 réis.

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

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

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

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 admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 162\$500 réis.

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

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até ás 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 publico para o fornecimento de 96:000 kilogrammas de carvão de coke para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 24\$000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 % da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios 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 geraes em Campanhã e na secretaria da direcção do Minho e Douro, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda 1.ª Secção: Pocinho-Carviças — 1.º Lanço: Pocinho-Moncorvo

Empreitada E — Alargamento da estação do Pocinho, compreendendo terraplenagens, casas para pessoal, deposito de machinas, caes de passageiros e caes 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 publico para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro, acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 362\$500 réis, e poderá ser feito até ás tres horas da tarde da vespera 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 tambem os licitantes enviar a esta direcção em carta fechada as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea 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 uteis, desde as onze horas da manhã ás tres 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 Portuguezes

Fornecimento de linhagem e lona

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

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

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 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 Commissão 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 geraes (edifício da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Que fabrica de machinas ha em Portugal

que produza aparelhos para serrar, perfurar e encurvar carris?

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

Deseja-se

entrar en negociações para a exploração de uma patente de invenção relativa a um novo processo, muito effcaz para a conservação da madeira, augmentando-lhe a duresa e a tenacidade.

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

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

ESPINHO Hotel Particular.—Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais 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 provincia, de inexcusáveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel.—Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

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

LISBOA Canha & Formigal.—Artigos de mercaderia.—P. 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 fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue Scribe, 7.

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

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados, Frente do correio, theatros; muito central.—Prop., Lopez Munhos.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todil, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Juer to M. Estil-lez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO 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.	PART.	CHEG.
C. Sodré				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Pin. Novo				C. Branca			
9 15	9 29	9 40	9 55	7 5	7 49	9 27	10 11	3 53	3 33	7 18	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
9 28	9 42	10 10	10 25	7 53	8 36	10 29	11 12	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
4	4 14	4 29	4 44	9 57	10 41	11 51	12 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
5 40	5 54	6 20	6 35	10 51	11 34	2 20	3 3	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
11 25	11 39	12	12 15	1 27	2 11	3 22	4 6	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os P. e O.				3 27	4 10	4 47	5 29	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
C. Sodré				4 41	5 24	5 34	6 18	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
5 30	6 5	5 20	5 50	6	6 43	7 4	7 48	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
7	7 28	7 25	7 53	6 47	7 29	7 57	8 41	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
7 40	8 15	8 16	8 42	8 27	9 11	9 34	10 18	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
10 10	10 38	8 49	9 15	9 51	10 35	11 40	12 23	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
11 30	11 58	10 50	11 16	10 51	11 34	2 20	3 3	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
1	1 28	12 10	12 36	11	11 58	1 15	2 13	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
2 30	2 58	1 40	2 6	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
4 52	5 20	3 10	3 36	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
5 24	5 56	5 31	5 57	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
7	7 28	7 40	8 6	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
8 30	8 58	9 10	9 36	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
10	10 28	10 40	11 6	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
12 30	1	5	—	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
Mais os de Cascaes, excepto os P. e O.				11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
C. Sodré				11	11 58	1 15	2 13	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
6 15	7 15	6	7	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
8 10	9 3	8	8 46	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
9 10	9 46	8 56	9 32	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
9 45	10 38	9 15	10 5	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
10 40	11 16	9 56	10 32	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
10 45	11 52	10 50	11 54	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
12 15	1 22	11 26	12 2	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
1 40	2 16	12 15	1 19	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
1 45	2 52	1 50	2 54	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
3 10	3 46	2 26	3 2	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
3 15	4 15	3 15	4 19	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
4 40	5 16	3 56	4 32	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
4 47	5 37	4 28	5 15	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
5 20	6 10	5 26	6 2	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
5 10	6 46	6 15	7 19	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
6 15	7 22	6 56	7 32	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
7 40	8 16	7 5	7 52	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
7 45	8 52	8	9 4	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
9 15	10 22	9 20	10 24	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
10 40	11 16	9 56	10 32	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
10 45	11 52	10 50	11 54	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
12 25	1 15	11 26	12 2	11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
Mais os de Cintra, excepto os P. e O.				11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	8 10	9 30	9 46	3 55	6 29	6 49	7 24	7 50	8 35
Lisboa-R.				11 51	12 4														

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.				
Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.			
7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	3 53	3 33	7 18	10 27	3 53	3 33	7 18	10 27	3 53	3 33	7 18	10 27	3 53	3 33	7 18				
9 57	10 41	11 51	12 34	8 10	9 46	3 55	6 29	8 10	9 46	3 55	6 29	8 10	9 46	3 55	6 29	8 10	9 46	3 55	6 29				
10 51	11 34	2 20	3 3	7 33	12 34	6 20	11 19	7 33	12 34	6 20	11 19	7 33	12 34	6 20	11 19	7 33	12 34	6 20	11 19				
1 27	2 11	3 22	4 6	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
3 27	4 10	4 47	5 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
4 41	5 24	5 34	6 18	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
6	6 43	7 4	7 48	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
6 47	7 29	7 57	8 41	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
8 27	9 11	9 34	10 18	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
9 51	10 35	11 40	12 23	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.							
11 51	12 49	7 36	8 34	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
11	11 58	1 15	2 13	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.							
4 28	5 37	5 29	6 39	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
4 35	5 37	5 29	6 50	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
6	7 15	7 54	9 22	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
12 30	1 53	—	—	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29	10 27	9 46	3 55	6 29				
Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.</															



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÕES DO { SUL E SUESTE
MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL C. F. E. N.º 1 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada 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 VIGÔR DESDE 15 DE MARÇO DE 1909

1.º — Wagons carregados. — Applicam-se as tarifas internas (especiaes ou Geral) considerando incluídos 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 quaesquer 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 quaesquer condições que as respectivas tarifas estipulem pelo que diz respeito a taras.

2.º — Transporte de wagons vasio. — 20 réis por vehiculo e kilometro de percurso, manutenção incluída (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 vasio:** 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.^a — Seja qual fôr o peso do carregamento, os wagons transportados ao abrigo d'esta tarifa serão considerados **completos** para todos os effeitos.

2.^a — 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 vasio, será a respectiva taxa de percurso elevada a 30 réis por vehiculo e kilometro.

3.^a — A Administração poderá transferir os wagons de onde se encontrem descarregados, para qualquer ponto á sua escolha, onde mais lhe convenha conserval-os 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 conterà 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 distinctivo de cada wagon.

5.^a — As operações 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 sêllos de chumbo; e a Administração será responsavel, tão sómente, pela integridade das fechaduras, cadeados ou sêllos, 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 soffram as remessas quando os referidos cadeados, fechaduras ou sêllos 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 acceitos 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 iniciais do nome ou titulo do proprietario;
- b) de um numero de ordem e letra da série;
- c) da tara (peso em vazio) expressa em kilogrammas;
- d) do peso correspondente a cada um dos liquidos 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 intercommunição e ligações para o freio de vacuo adoptado por esta Administração; os órgãos 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 promptos 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 occasião 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 soffram 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 que 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.