

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 519

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

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietario-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Agosto de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Real — Aviso ao publico sobre o apeadeiro da Matta.

## SUMMARIO

	Paginas
Porto de Leixões, por Fernando de Souza.	225
André Leproux.	227
André Leproux, por Miguel Queriol.	228
Tarifas de transporte.	228
A Industria e a Engenharia, por Mello de Mattos.	228
D. Juan de Bona.	231
A propósito do Cincocentenario — LXIV.	231
Caminho de ferro da Swazilândia, (Continuação).	232
Notas de viagem — Conversando — Como se crearia um rápido Lisboa-Paris — O Porto moderniza-se — Um melhoramento a realizar — Um melhoramento no Estoril.	233
Africa do Sul.	234
Tracção eléctrica — Belgica — Inglaterra — Romania — Estados Unidos.	234
Aviação e aerostação.	234
Publicações recebidas.	235
Las locomotivas Compound de Luis Olivares.	232
Associação Commercial do Porto.	235
Commercio português.	235
Linhos Portuguesas — Peniche — Companhia Real — Gaya a Sôbrado de Paiva — Vagões do Sul e Sueste — Pocinho a Carvalhais — Salão-Bistrôante no rápido Porto-Medina — Admissão nas gares das linhas do Estado — Braga aos Arcos de Val de Vez — Barreiro a Cascais — Interrupção de linha — Vale do Vouga.	236
Parte financeira.	236
Boletim Commercial e Financeiro.	236
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.	227
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	237
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração (Conclusão).	238
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação).	239
Avisos de serviço.	239
Arrematações.	239
Agenda do Viajante e Horário dos comboios.	240

## Porto de Leixões

Passam semanas, meses e annos. Multiplicam-se relatórios e representações; sucedem-se os governos e a questão de Leixões permanece, não direi insolvel, mas sem solução prática e definitiva.

Porquê? Será acaso obscura e intrincada, pertencendo à categoria dos assumptos de tal modo controversos que não é possível assentar conclusões seguras e incontestáveis? Faltarão dados técnicos e económicos em que se baseie a solução que haja de adoptar-se? Não. Se há questão assaz ventilada e esclarecida para os espíritos cultos e imparciais, é esta. O que tem faltado é a coragem cívica para arrostar com interesses parasitários, com prejuízos que obcecaram a opinião pública, com paixões inconfessáveis. Mais comodo é pois adiar, legando-a aos sucessores, a luta inevitável, e agravar por esses adiamentos a situação comercial do Porto.

Dois correntes se desenham, pretendendo influenciar a opinião e os poderes públicos.

De um lado estão os que vêm na conclusão do porto de Leixões, na sua adaptação cabal às exigências da navegação moderna, na organização methodica da sua exploração como porto comercial, a única solução para a expansão da actividade económica do norte do país.

Do outro estão os que aceitaram Leixões unicamente como porto de abrigo e que, levados por essa orientação, ainda hoje, quando já não podem atribuir-lhe função tão restricta, pretendem subalterná-lo ao porto interior do Douro, do qual seria complemento secundário.

Os primeiros reclamam em Leixões as obras necessárias para o desempenho da sua função e um caminho de ferro criteriosamente escolhido, que ligue o porto com a rede ferroviária nas melhores condições. Os outros pedem obras em Leixões, mas põem no primeiro plano os melhoramentos no Douro e declaram de importância vital para a cidade o prolongamento do ramal da Alfândega até Leixões; pretendem anular a Companhia das Docas e Caminhos de ferro Peninsulares, menosprezando direitos adquiridos e interesses criados, ou pelo menos reduzil-a a funções subalternas, esbulhando-a da principal missão que a sua lei orgânica lhe atribue.

A influência de uma oligarchia na Associação Commercial dá a esta segunda tendência a força e prestígio que pertencem à corporação em nome da qual se falla. O público, facilmente sugestionável, deixa-se levar por meia duzia de phrases de efeito sobre as necessidades vitais do comércio da cidade, sobre a ruina que occasionariam desvios das correntes do tráfego, e acompanha docilmente, como rebanho de Panurgio, os que se arvoraram em guias e mentores da opinião, em representantes encartados dos interesses do Porto. A política vem por fim, com as suas ilegitimas influências pessoais, complicar uma questão meramente técnica e económica, para cuja solução ha apenas que ter em conta as considerações que derivam da natureza das coisas e dos interesses do Porto e do país.

Por mais de uma vez tenho exposto aqui o que julgo ser a melhor solução. Não será ocioso voltar ao assumpto, mesmo com risco de repetição de argumentos, agora que se pretende levar os poderes públicos à adopção de alvures inadmissíveis, em desacordo com o resultado dos estudos feitos.

A questão é extremamente simples. É preciso que a capital do norte do país disponha de um porto seguro, de fácil acesso à grande navegação, em condições de nela se efectuarem com rapidez e comodidade as operações comerciais, porto que tem de ser de abrigo, de escala, e também terminus.

A Companhia das Docas, reconhecendo que as obras previstas na lei de 1889 não correspondiam às indicações da experiência e às exigências actuais da navegação, encarregou dois distintíssimos engenheiros de elaborar novo projecto, que se acha pendente da aprovação do Governo, tendo já obtido parecer favorável do Conselho superior de Obras Públicas.

Desse notável trabalho, firmado pelos srs. Conselheiro Adolpho Loureiro, cuja autoridade na matéria nenhuma outra sobreleva e pelo sr. Santos Viegas, notabilisado já pela sua brilhantíssima folha de serviços como engenheiro, já aqui demos pormenorizada notícia.

Mostrámos como, sem restringir a área do porto de Leixões e melhorando as condições de abrigo no interior d'elle, se creava um porto interior por meio de duas docas de marés na baía do Leça, precedidas de um ante-porto para o serviço de escala.

Esse plano de que a imprensa deu larga notícia, reproduzindo até a sua planta varias publicações periódicas,

parece ignorado pelos que mais interesse tinham em o conhecer, porque ainda hoje ha quem venha lembrar a conveniencia de se fazer uma doca de fluctuação no estuário do Leça!

E' indispensavel ligar esse porto com a rede dos caminhos de ferro, para facilitar o commercio de exportação, importação e transito, e com o centro commercial da cidade do Porto, servido pela estação da Alfandega. Uma linha basta para isso, devendo-se pois escolher entre as ligações possíveis a que mais util for e menos custar.

Tres têm sido previstas: a Ermezinde pelo valle do Leça; á Alfandega pelo prolongamento do ramal; a Contumil pela circumvallação da cidade. A primeira foi em tempos objecto de viva oposição por parte do commercio da cidade. A segunda é cara, não se presta ao serviço de passageiros, prejudica o serviço da estação da Alfandega, sobrecarrega de tráfego o ramal da Alfandega em peores condições de tração com as suas rampas de 20<sup>m</sup>/m e com tunneis, e não permite aliviar de serviço, que mal comporta, a estação de Campanhã.

A terceira, constituída pela linha de circumvallação, é de construção económica; serve o movimento suburbano da cidade, facilitando a sua expansão; tem a origem numa estação de triagem, onde se procede à classificação dos vagões, à formação e decomposição dos comboios de mercadorias, desviando da estação de Campanhã movimento que não comporta; deixa o actual ramal da Alfandega para o serviço privativo da cidade; assegura, com um excesso de percurso, que é indiferente para a mercadoria, quando a distância da aplicação seja a mesma para as tarifas, a ligação de Leixões com a Alfandega.

Portanto, o porto de abrigo e commercial de Leixões, com as obras necessárias para o habilitar a desempenhar cabalmente a sua função, ligado com as linhas do Minho e Douro e a Alfandega pela linha de circumvallação, é o conjunto de obras que urge emprehender para assegurar ao Porto a primazia a que tem direito entre os portos do norte na costa occidental da Península.

Poderia o porto de Leixões ser mero porto de abrigo, com funções commerciaes secundárias como subsidiario do porto interior do Douro, se este fosse susceptível, que não é nem pôde vir a ser, de satisfazer as hodiernas exigências da navegação.

Infelizmente a experiência de séculos mostra que a barra do Douro, faça-se o que se fizer, nunca dará acesso fácil e seguro a navios de certa lotação.

As variações de secção do rio, que se traduzem por irregularidades da corrente; as do caudal, que vão de 20<sup>m</sup><sup>3</sup> por segundo a 30.000; a enorme velocidade da corrente na occasião das cheias, atingindo 16 milhas e pondo por vezes em perigo as embarcações surtas no rio; os assoreamentos junto da margem em frente da Alfandega; a existência do cabedello, cujas areias se deslocam sob a ação das vagas e das correntes; a estreiteza e sinnosidade do canal da barra; a sua exigua profundidade, não permitindo a entrada a navios com mais de 20 pés e sujeitando-a ás marés; a arrebentação das ondas; as rochas e restingas existentes dentro e fóra da barra; todo esse conjunto de circumstâncias desfavoráveis torna pouco acessível o porto do Douro.

Desde remotas eras se tem procurado melhorar as condições da barra e regularizar a corrente do rio, mórmente desde os fins do século XVIII. Aos mais abalizados engenheiros nacionaes e estrangeiros foi sucessivamente confiado o estudo do problema. Não cabe nos limites d'este artigo referir e criticar os projectos por elles elaborados, desde Monteiro Salazar, Reynaldo Oudinot e Luiz Monteiro de Carvalho até Freebody, J. Rennie, conselheiro Espregueira, Nogueira Soares, Thomaz da Costa e Guimarães.

Teem sido innumeros os alvitres apresentados na sequencia dos tempos; preconisam uns as obras da margem

esquerda, dão outros a preferencia ás da direita, indica a maior parte trabalhos de rectificação em ambas.

Segundo os ultimos planos aprovados, ha que dispender cerca de 7:000 contos com as obras da barra e de rectificação das duas margens, sendo 1:000 das obras projectadas por Arthur Guimarães, 3:130 das do projecto de Thomaz da Costa, 2:000 na margem esquerda e 700 no prolongamento do ramal de Alfandega.

Feitos elles, supondo que o melhoramento previsto da barra se obtinha, ficava sempre a influencia das cheias e das correntes, as dificuldades da entrada, a impossibilidade de acesso de transatlânticos, a sujeição ás marés, a falta de abrigo.

O juizo, a que leva o estudo conscientioso e reflectido do problema, acha-se synthetizado nestes periodos de uma notável carta de D. Pedro V a José Jorge Loureiro em 26 de junho de 1856:

“ Ha outro ponto que alguma atenção merece e que no anno de 1857 deve entrar no programma do governo. E' a maneira de animar o commercio marítimo do Porto. Tenho a profunda convicção de que tudo quanto se gaste com as obras da barra do Porto é em pura perda. O Douro é um arroio no verão e uma torrente no inverno, e enquanto não se extirparem completamente os rochedos que obstruem a foz do rio, existirá sempre o grande banco de areia. Ora, essa operação é dispendiosa e não assegura ao Porto uma boa barra. Empregar a força das aguas para o melhoramento do alveo do rio é um trabalho inefficaz e inutil. Que respeito fazer? Sem duvida alguma construir um porto artificial sobre a costa e posteriormente ligá-lo com o Porto por meio de um canal, o que eu não aconselharia, ou então uma via-ferrea. ”

“ Esta ideia é do coronel Folque, e minha ha muito tempo mas foi necessário que viesse sir John Rennie perfillhal-a e fazê-la valer como sua, para se começar a crer n'ella. ”

“ De Leça ao Porto vão dez kilómetros; e a linha-ferrea que ligasse o porto artificial com a segunda capital do reino teria, pois, a mesma extensão e é acompanhada das mais favoraveis condições de execução, de maneira a poder-se contar com o preço kilometrico entre 35 e 40 contos de réis. ”

A opinião de J. Good sobre o assumpto foi formulada nos termos seguintes, que convém recordar:

“ Depois de considerar com o maximo cuidado esta materia em todos os aspectos, com um vivo desejo de descobrir, se fosse possível, algum modo de evitar as anomalias dificuldades que se oferecem para a construção de um porto satisfatório dentro do muito proximo da entrada do Bouro, sou forçado, com a maior reluctancia, a chegar á conclusão de que não ha sufficientes fundamentos para justificar o governo portuguez de tentar crear, quer na entrada, quer no interior do rio, um porto commercial por forma que satisfaça as necessidades da época, certo estou de que as condições physicas são tão desfavoraveis, que o resultado seria uma desillusão, e que é muito mais conveniente aos interesses da cidade e suburbios do Porto que se construa um porto commercial em lugar vizinho. ”

“ Estabelecido este ponto, creio que pouco ou nenhuma dúvida haverá de que o local a que se deve dar a preferencia é o que fica defronte de Leça da Palmeira onde as rochas de Leixões oferecem, em considerável extensão, um abrigo natural contra os ventos do N. e do W. ”

“ Não admira pois que de certa data em diante se concentrassem as atenções no porto artificial de Leixões, cuja construção já era adiantada no reinado de D. João V. ”

“ Tambem não farei a historia, mesmo succincta, d'esse porto desde o plano de Freebody e Rennie, até o do sr. Espregueira completado por Nogueira Soares, que serviu de base á construção. ”

“ Os que desejarem profundar o assumpto encontram todos os esclarecimentos desejaiveis nas magnificas monographias consagradas aos portos do Douro e de Leixões pelo eminent engenheiro e distinto escriptor, sr. conselheiro Loureiro. ”

Predominava a principio a idea de fazer apenas um porto de abrigo ligado por caminho de ferro e por um canal com o porto interior do Douro. As exigencias imperiosas da logica derivadas das condições naturaes de um e outro porto e de requisitos que nelles carece de encontrar a sua vegetação, fizeram ver a breve trecho que Leixões tinha de ser um porto commercial, dotado com todas as installações precisas.

Elaboraram-se três planos de obras complementares: um de Nogueira Soares, mais modesto e hoje insuficiente que serviu de base à lei de 1889; outro de Pereira Dias e Thomaz da Costa, com docas de fluctuação no rio Leça, restringindo-se à área do actual porto; e ultimamente o dos srs. Conselheiro Loureiro e Santos Viegas. Chegou-se à conclusão de que ha que gastar successivamente com Leixões mais de 6.000 contos, despesa inevitável para assegurar a conservação dos molhes actuais, melhorar as condições de abrigo e adaptar cabalmente o porto às suas funções commerciaes.

Os que pretendiam atribuir a Leixões um papel secundário e viam n'elle apenas o anteponto do Douro, preconisando até alguns a dispendiosa construção de um canal marginal, mal tem hoje a coragem de tal opinião e por isso reclamam as obras projectadas nos dois.

Perguntarei agora: pôde e deve o paiz gastar, além da considerável quantia que representa a conclusão de Leixões e a sua ligação com as linhas do Minho e Douro, os 7.000 contos em que se acham orçados os trabalhos no rio Douro?

E' acaso razoável construir uma extensa e dispendiosa linha de caes acostaveis com 7 metros de agua ao longo da margem do Douro e crear ao mesmo tempo a 9 kilómetros de distancia um importante posto commercial com as suas docas?

Tão fartos de recursos estão os cofres publicos e tão adeantado está o paiz em melhoramentos que possa duplicar as obras de um porto?

Evidentemente não. O que se gastaria nessa inútil e condenável duplicação de obras teria incontestavelmente mais fructuoso emprego na construção de caminhos de ferro e estradas, que, barateando os transportes alimentem com o seu tráfego o emporio commercial do norte do paiz.

Não quero dizer com isto que nenhuma obra se faça dentro do Douro. A ampliação do terrapleno da estação da Alfandega, quasi concluída e que custa mais de 250 contos, é obra modesta, mas de incontestável utilidade.

Em Monchique, logo a jusante da Alfandega, foi projectado um caes com 324 metros d'extensão, orçado em 480 contos. Seria facil ligá-lo com a estação da Alfandega assentando a linha ferrea pela frente d'esta, no que não havia inconveniente para o serviço aduaneiro, podendo-se limitar a determinadas horas a passagem de comboios na linha.

A área disponivel para armazens e operações de tráfego seria reduzida, mas o aproveitamento da Alfandega e do terrapleno da estação, ligada, com esses caes, remedia o inconveniente. O optimo é inimigo do bom. Essa obra modesta, tão facil de executar seria já um melhoramento apreciável de utilização immediata.

A rectificação da margem entre Lordello e a Insua do Ouro, segundo o projecto Guimarães, dá lugar à construção de 690<sup>m</sup> de caes acostaveis e à conquista de alguns hectares de terrapleno. Não é a sua situação a mais favorável para o tráfego commercial, a curta distância da barra, devendo pois faltar ameude a necessaria tranquilidade das águas junto do caes.

Pensa-se em construir ali armazens, e de uma instalação modesta pretendeu-se fazer pomposamente um entreposto de tal importância, que era preciso nada menos que a via dupla entre elle e o porto de Leixões. Para 700<sup>m</sup> de caes batidos pelas ondas que se propaga desde a barra proxima!!

Mal se comprehende como é que ali e não em Leixões se localisariam operações commerciaes de vulto, mediando tão pequena distância entre os dois locaes.

E todavia, apesar de não haver nenhum parecer das estações consultivas competentes, nem resolução governativa, o entre-posto do Ouro passou a ser considerado como um dos elixires indispensaveis para a prosperidade comercial do Porto.

A Junta de obras da barra dispõe de recursos; usufrue a Associação Commercial um rendimento considerável, proveniente do imposto, para gastar o qual já não pode inventar mais alindamentos da sua sede, e que deveria ter aplicação útil em beneficio dos contribuintes, que pagam o respectivo imposto.

Com esses recursos obviar-se-ia largamente aos encargos da construção dos caes indicados, ligando-os por linha ferrea rigorosamente marginal com a Alfandega, (como propunha A. Guimarães), o que não seria difícil de realizar com pequeno dispendio, depois de rectificada a margem nas condições mais economicas possivel.

O que é preciso é definir de vez as situações e assentar definitivamente no objectivo que se pretende atingir: estabelecer em Leixões um bom porto commercial dotado com as instalações necessarias, tendo o porto interior do Douro como subsidiario, especialmente pelo que respeita à grande navegação, e gastando-se n'este o menos possível em vez de se levar a effeito um plano orçado em milhares de contos.

(Conclue).

J. Fernando de Souza.



## André Leproux

A familia ferroviaria e a engenharia francesa acabam de perder um dos seus membros mais valiosos.

Na quarta feira 21, depois de um prolongado sofrimento que ha muito o detinha em continuo perigo de vida mr. André Leproux terminou o seu martyrio.

A tuberculose fez mais uma victimas, não respeitando os cuidados da familia nem a sciencia dos medicos!

Mr. Leproux era parisiense, tendo apenas 42 annos de idade.

Terminados os seus estudos preparatorios, matriculou-se na Escola Polytechnica, onde se destinguiu sobre todos os seus condiscípulos. O mesmo lhe sucedeua na Escola Superior de Minas, para onde passou feitos os seus brillantes exames naquella.

Entrou então na vida publica, exercendo varias missões, algumas de grande responsabilidade, no Oural, no Turkestan, e nos Estados Unidos.

De regresso ao seu paiz foi alguns annos professor das cadeiras de minas e de caminhos de ferro na Escola de St. Etienne, sendo depois encarregado da fiscalização das minas d'aquella importante região, serviço de grande importancia por ter sido recentemente reorganizado com o fim de pôr termo às repetidas catastrophes que se haviam dado.

Encarregado de varias missões de estudo na Inglaterra e Alemanha, passou depois ao cargo de engenheiro da companhia de Orleans, e d'ahi ao de engenheiro da fiscalização da P. L. M.

Uma grave doença affectara-o por longo tempo, e aquelle organismo, robusto apenas na apparencia, aconselhava a permanencia num clima mais benigno. Foi assim que escolheu o nosso paiz, como o Conselho de administração da Companhia Real o escoiheu, pela sua muita competencia, para o cargo de director geral, que exerceu desde 1905.

Neste logar se evidenciaram bem as suas qualidades de carácter e a sua intelligencia de funcionario.

Pelo seu tracto afavel e o seu espirito benevolo facilmente conquistou as sympathias do pessoal, como entre a sociedade lisbonense soube merecer a maior consideração pelos seus dotes pessoaes.

A breve trecho se devotou com interesse ao nosso paiz que estimava como sua segunda patria.

Haja vista que quando em 1906 se fundou a Sociedade Propaganda de Portugal, André Leproux foi um dos pri-

meiros a associar-se e a acompanhar todos os trabalhos com o maior entusiasmo, sendo por isso eleito, com toda a justiça, para o cargo de vice-presidente da direcção. E a bem poucas sessões elle falou, e sempre pronto estava a acompanhar os demais vogaes da direcção nas suas instâncias, junto dos poderes publicos, para o conseguimento dos varios fins d'aquella associação.

Do resultado da sua gerencia naquelle importante cargo da Companhia Real, dão testemunho inequivoco os melhoramentos que hoje se notam nos serviços da Companhia e teem merecido o aplauso geral.

A essa gerencia se devem a realização do *sud-express* diario; a aceleração da marcha dos comboios pelo emprego de locomotivas de maior potencia; a adopção de carruagens de intercommunicação em todos os comboios do Norte e Leste; a substituição da absoleta illuminação de azeite pela de gaz a incandescencia; a construcção de grande parte da segunda via; a de casas de abrigo para o pessoal de vigilancia; o augmento consideravel de circulação de comboios; etc.

Entre a colonia franceza em Lisboa como entre a primeira sociedade da capital, mr. Leproux era muito estimado, sendo, por isso, grande o sentimento que a sua morte causou.

O sahimento demonstrou bem esse facto, vendo-se no prestito representadas todas as classes, por igual desejando render a ultima homenagem a quem em vida foi um prestante funcionario, um bom chefe e um vulto distinto na sociedade. E foi, sobretudo um bom coração.

O feretro seguiu no *sud-express* de 27 para Avalon a fim de ser deposito no seu jazigo de familia, ao lado da filha estremecida que ha um anno se finou, victimá, tambem, da terrivel doença.

## André Leproux

R. I. P.

Mais um golpe doloroso veio affectar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Dizemos a Companhia, porque a morte do seu engenheiro director geral, mr. André Leproux, é geralmente sentida com profundo pezar, não só pelos membros da administração superior como por todos os agentes de toda a ordem e classe, que cooperaram no funcionamento do primeiro e principal elemento promotor da riqueza publica do paiz, e professavam pelo director geral a maxima consideração.

Engenheiro distinto, laureado pela Escola Polytechnica, André Leproux aliava à mais indiscutivel aptidão profissional a distinção do mais fino trato pessoal, que o tornavam altamente considerado no desempenho de seu cargo como nas relações pessoaes que em Portugal soube conquistar.

Tendo exercido o importante cargo de fiscal por parte do Governo junto da rede da Companhia de Orleans, desempenhou com honroso aplauso diversas comissões de serviço official, em que sempre patenteou a sua mais inconcussa probidade e notavel aptidão profissional.

Nomeado director geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a sua posse de serviço foi festejada por inequivocas provas de sympathia.

Depositando a maxima confiança nos chefes de serviço seus subordinados, recebeu sempre d'elles a mais leal e dedicada cooperação, tornando o serviço de exploração da Companhia Real da mais modelar e perfeita execução.

Amante cordeal de sua patria, e como tal considerado pelo representante official de França e pelos principaes membros da colonia franceza em Lisboa, não era menos respeitado e carinhosamente acolhido pela sociedade portugueza que muito affectuosamente elle queria, e que com dedicado affecto lhe retribuia.

O seu zeloso e activo trabalho em aperfeiçoar o importante serviço que lhe estava a cargo constituiam o seu

melhor goso e satisfação, que a administração superior da Companhia se comprazia em manifestar-lhe.

Novo em idade pois apenas contava 42 annos, de porte gentil e agradavel, a sua individualidade tornou-se sympathica em Portugal, e por isso a sua perda é geralmente sentida, official e particularmente, com o mais profundo pezar.

Catholico convicto, a educação de seus filhos baseava-se nas doutrinas da mais sã moral christan.

Ferido nos seus mais queridos affeçoes de pae extremosissimo e chefe exemplar de familia, pela morte prematura de sua filha, a saude de André Leproux já de natureza delicada de constituição, soffreu grande abalo, tão grande que lhe desenvolve o mal incurável, a ponto de nem os esforços da sciencia nem os disvelos dos seus poderem evitar o triste desenlace que a final veio enlutar-lhe a familia e a Companhia Real.

Como honrado homem de bem, a morte veio surprehendel-o no seu posto em zeloso cumprimento de seu dever e activa execução de trabalho.

A desolada e tão dolorosamente provada em sofrimentos virtuosa viuva do illustre extinto e a todos os agentes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes envia a sincera expressão de sua saudade e respeitosa consideração pela memoria do finado engenheiro director geral mr. André Leproux,

O decano dos funcionários ferroviários de Portugal

Miguel Queriol.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Apeadeiro da Matta.** — O aviso que distribuimos com este numero é o que determina a applicação de tarifas a este apeadeiro que fica habilitado a todo o serviço de grande e pequena velocidade, pagando pela estação mais alem, excepto o de metallico, valores e generos de terioraveis ou de insímo valor.

## A Industria e a Engenharia

No dia 19 de este mez tive a honra de fazer uma comunicação na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes relativa a uma das industrias que mais radicada está no paiz.

O illustre presidente de aquella agremiação deixou-me inteira liberdade de escolha no objecto da minha palestra, mas julguei compreender que lhe não seria desagradavel que tratasse de um assumpto industrial.

Procedendo de esta maneira, o preclaro engenheiro e estadista a quem estão confiados os destinos da Associação dos Engenheiros evidenciou o interesse que toma pelas manifestações do trabalho nacional e tanto mais é para apreciar esta orientação que o sr. conselheiro Pereira dos Santos quer dar á engenharia que mal se divisa no mundo industrial quem ali pense de este modo.

No entanto, a lucta industrial hoje em dia corresponde a uma verdadeira batalha em que é preciso estar bem apercebido, com vigorosos conhecimentos technicos e até que tudo quanto se refere á industria se saiba tanto em extensão como em profundidade.

O engenheiro industrial não pode hoje limitar-se a saber de mecanica ou de chimica exclusivamente. E' mister que não desconheça as operações de commercio, que saiba compulsar estatísticas, que possa de prompto manobrar com noções de botanica ou de metallurgia; em summa, que seja ao mesmo tempo encyclopedico e especialista.

Nem sequer as questões sociais lhe pôdem ser extranhas e um dos assumtos que mais deve prender a sua atenção é o da paga condigna ao operario, relativamente à qualidade e quantidade de trabalho efectivo. Outro ponto capital a que tem que prestar a sua atenção é o de velar pelo futuro e pelo bem estar do operariado.

Innumeras são as fórmulas que se tem proposto para estabelecer a equação entre o trabalho efectivo e a remuneração a elle correspondente. Diversissimas são as fórmulas de assistencia e de previdencia, mas até agora nenhuma conseguiu harmonizar a contenda, no fundo mais apparente que real, do capital e do trabalho.

Ainda porém não basta a um engenheiro industrial esta vastíssima ilustração. Torna-se indispensavel que elle seja um administrador de primeira ordem e que procure as maximas economias no fabrico, aproveitando a barateza das matérias primas.

Tanto deve ser esta a orientação do engenheiro industrial que hoje ha industrias onde o que mais se procura é o aproveitamento dos sub-productos.

No fabrico do gaz de illuminação, apoi a destilação a seccão da hulha gorda, fica o coke e no gaz veem productos que na depuração physica, por meio de simples lavagens em agua, se dissolvem dando um liquido que durante muitos annos foi a sombra negra de este fabrico.

Não se sabia o uso que havia de dar-se ao alcatrão da hulha. Extraia-se-lhe o ammoniaco, mas quasi que não havia já cisternas para conterem o que depreciativamente se chaia ainda hoje em muita parte em Portugal a borra de gaz. A esta depuração physica segue-se aquella que se faz chimicamente com a mistura de Laming.

Ora só o alcatrão da hulha dá origem a um grande numero de productos, taes como a naphthalina ( $C^{10} H^8$ ), a anthracena ( $C^{14} H^{20}$ ), a metilanthracena ( $C^{15} H^{12}$ ) e a chrisena ( $C^{18} H^{12}$ ), que constituem hydrocarbonetos neutros solidos. Entre os hydrocarbonetos liquidos neutros conta-se a benzina ( $C^6 H^6$ ) a toluena ( $C^2 H^8$ ) e os inumeros da série  $C^n H^{2n+1}$ . Nos que conteem oxygenio, temos o phenol ( $C^6 H^5 O H$ ) e o toluol ( $C^7 H^7 O H$ ). Quanto ás bases azotadas dão elles origem a uma das mais importantes industrias modernas, a das anilinas ou matérias cárantes artificiaes.

Das aguas ammoniacaes extraem-se adubos chimicos de alta valia e, por seu lado, a simples venda do coke como combustível nas casas particulares compensa largamente os gastos de esta industria, em que não ha quasi que desperdicios.

E' pois o tipo de uma industria perfeita, mas quantas mais poderíamos ter nos mesmos casos?

Quantas de resto poderíamos fundar no paiz desde que o empreendedor que arrisca os seus capitais na luta industrial recorresse aos technicos?

Infelizmente não é por enquanto essa a orientação no paiz e assim sucede de resto em tudo.

Innumeras são as construções que nos ultimos annos se tem feito em Lisboa e no Porto e comtudo podem apontar-se sem dificuldade aquellas cujos projectos se devem a architectos. Em geral, é o mestre d'obras sem educação artistica, mal sabendo sequer pegar n'um lapis e n'um esquadro, desconhecendo até os rudimentos da resistencia de materiaes, ignorando o partido que de elles se pode tirar quem se encarrega de dar o risco das construções.

Por isso vemos na Rotunda da Avenida, nos prolongamentos de Lisboa para os lados do Campo Grande algumas edificações que fazem sorrir pela pretenção e que provocam um sentimento doloroso pelo malbaratado dinheiro n'ellas empregado.

Ora, assim como o capitalista confia a execução de casas para rendimento a quem technicamente não oferece garantia alguma na maioria dos casos, assim o industrial se entrega na mão do primeiro curioso que elle suponha que tem habilidade.

Se alguma industria dá resultados na mão de quem sabe administrá-la, ou porque encontra o mercado bem disposto a receber o artefacto, ou porque teve a sorte de topar com um pratico que não era de todo hospede na matéria, logo todos procuram estabelecer fabricas de productos analogos e assim sucede que em breve o mercado se satura e, como consequencia, dá-se o desperdicio de haveres e a ruina dos que confiaram no que não podia ter futuro.

Ha pois na engenharia industrial tantas e tão complicadas variaveis que urge que os que ahi tem os seus haveres recorram aos technicos, se querem continuar a viver.

Pedir protecção pautal unicamente, a torto e a direito para tudo, é pelo menos infantil e tão ridículo quasi como a estupidez do avestruz que esconde a cabeça debaixo das azas quando se sabe perseguido. De facto, é não ver que um paiz que fecha os seus mercados á concorrencia extranha, a proposito ou a desproposito de tudo, aguça nos concorrentes estrangeiros o desejo de procurarem embaratecer os productos de tal maneira que, a despeito da protecção pautal, possam vir a esse mercado que os repelle.

A industria dos cimentos artificiaes, por exemplo, é uma das poucas que recorre entre nós aos conhecimentos dos technicos, mas é tão pobre que pequena margem de lucros dá quando não seja racionalmente dirigida e não haja um trabalho aturado de estudos e investigações.

Se o mercado for restricto, claro está que uma industria n'estas condições mal pode viver, especialmente quando tenha a concorrencia interna e a correlativa over production. Só extensissimos mercados podem salva-la, porque então o sommatorio de pequenos lucros representa o constante aproveitamento dos mecanismos, que só quando não estão inactivos é que dão proveito, ao passo que de quando fazem sempre despesa, por vezes maior do que em actividade.

Ha portanto na industria moderna em Portugal a necessidade impreterivel de recorrer aos technicos para que se aproveitem os sub-productos e se reduzam ao minimo os desperdicios do fabrico.

Certamente que foi orientado por estes principios que o sr. Conselheiro Pereira dos Santos quiz que na primeira serie, neste anno, das conferencias da Associação dos Engenheiros figurasse, pelo menos, uma palestra sobre assumtos industriaes.

Não podia nem devia quem isto escreve escusar-se do encargo honroso que lhe era commetido.

Filho e neto de industriaes e não sendo elle próprio industrial por circumstancias em que intervieram factores que o obrigaram a orientar os seus estudos para rumo um tanto diverso, que talvez comportasse tambem uma parcela de descabido orgulho senão de vaidade, não possuia motivos ponderaveis para desculpas.

Por isso falei de uma industria que de perto conheço e que só para as fabricas de alguma importancia deu ha pouco a seguinte estatistica:

Circunscrições industriaes	Varões	Femeas	Menores		Total
			Varões	Femeas	
1.º Porto.....	171	615	92	29	907
2.º Coimbra....	4.864	1.572	1.541	1.311	9.288
3.º Lisboa.....	1.660	1.258	217		3.435
Totaes.....	6.695	3.445	3.190		13.330

E' esta industria a dos lanifícios e, pelos algarismos apontados, se vê que na segunda circunscrição industrial conta ella quasi que o triplo do operariado da circunscrição de Lisboa. E' isto devido a que à inspecção conimbricense pertencem os grandes centros fabris da Covilhã e Gouveia e ainda todos os mais que se distribuem nas duas vertentes da serra da Estrela.

Demais, a industria dos lanifícios é tradicional na Covilhã a ponto tal que já dos pannos finos de aquella localidade fala a tragicomedia pastoril da Serra da Estrela devida a Gil Vicente.

Suppõe-se até que muito antes da fundação da monarquia ali se encontrava já a industria do fabrico de pannos. No entanto o foral de D. Sancho I parece que a tal não allude. Não é de presumir todavia que D. Manuel I classificando-a de principal no centro de outras villas do reino e D. Sebastião conferindo-lhe em provisão de 1570 o titulo de *notavel* não fossem a isso levados pela importancia fabril de aquella terra.

Depois ainda motivos de ordem pessoal me obrigaram a ocupar-me da industria dos lanifícios, pois quiz patenteiar toda a riqueza de um vocabulario technico genuinamente português que tem resistido à invasão de technicos belgas, franceses e catalães e ainda à introdução de machinismos de proveniencia allemã, belga, inglesa e francesa.

A despeito de todas estas causas de desnacionalização o operario covilhanense tem mantido o termo português e quando não existe, sabe encontrar na propria lingua o correspondente à expressão de lingua estranha.

Começa logo de principio por exprimir pela palavra *guedelha* o conjunto das operações necessarias para transformar a lã em tecido. Depois veem os termos locaes para representar os veios de transmissão das forças motrizes.

Chamam-lhe *linhas de transmissão* ou simplesmente *linhas*.

Ao lado do *carriço* tão vulgar nas lás de La Plata e da Australia, teem a *argueiradeira* ou *variadeira* para a designação da machina que separa a fibra animal do producto vegetal, que por largos annos foi impedimento para a applicação de aquellas lás.

Aquella perigosa machina dotada de agudos dentes metalicos bem afiados, a que os franceses deram o nome de *loup*, não se contentaram os industriaes covilhanenses da traducção da palavra estrangeira e muitos lhe chamam *diabo*. Bem posto é o nome, porque a vista dos dentes da caixa por entre os quaes passam com enorme velocidade os do cylindro é bem propria para incutir medo, especialmente quando se observa a maneira como toda aquella afiada armação de dentes abre os flocos de lã, parecendo que os dilacera. E demais alguns operarios ali teem perdido as mãos, embora o taboleiro sem fim alimentador concorra para atenuar o perigo.

Toda a nomenclatura das peças componentes do surtido de cardas é totalmente independente dos termos estrangeiros e quando os operarios da Covilhã se acharam perante uma fiação do sistema *self-acting*, não quizeram saber se isto significava *auto-motor*.

Na *fiandeira*, que é a palavra correspondente ao *mill-jenny*, havia um operario encarregado da manobra do volante que punha o *carro* em movimento, o *self-acting* suprimia o trabalho de esse homem e por isso chamaram *homem de ferro* à peça que automaticamente dá o movimento. Demais, onde estava aquelle operario na fiandeira é que se encontrava o governo do machinismo, e como do cerebro veem as deliberações que tomamos, chamam *cabeça* ao sitio onde está o movimento.

Se agora passarmos para as urdideiras, a estante onde se dispõem as canellas destinadas a formar o urdido denomina-se *casal*, porque de facto é de ella que saem reunidos, *acasalados* os fios da teia.

Nos teares, apenas, os operarios deixaram um nome estrangeiro e esse é a justa homenagem a um dos maiores inventores que conta a humanidade. Chamam-lhes *jacquards* (pronunciam jacár, no plural *jacáres*), mas a todas as peças de esta complicadissima e bem combinada machina deram nomes portuguezes. *Lançadeira*, *chospa*, *perchada*, *lico remetido*, *cylindro*, *pesos*, *rastilho*, *agulhas*, *prumos*, *molas*, *arcadas*, *navalhas*, *cartões*, *tempeiros*, etc.

No entanto, a industria nacional não fornece teares ás

fabricas do paiz. Todos veem ou de Inglaterra, ou de França ou da Alemanha, e na sua grande maioria, da Belgica. Pois a despeito de toda a nomenclatura de que são acompanhadas estas machinas, sempre descriptas em lingua diversa da nossa, o operario covilhanense num apêgo que não teem muitos escriptores pelo idioma patrio, sempre procura a palavra que ha-de corresponder á nova pega desconhecida de cada um de estes machinismos engenhosos.

Instintivamente elle reconhece que os poderes publicos olham com indifferença, senão com desamor para todas as manifestações do trabalho nacional, e por isso luctam para mostrar que o instrumento de trabalho que tem vivido de remotos tempos até hoje naquelle regiao é bem uma industria portugueza e é preciso que fique bem portugueza na sua expressão.

Não teem olhado os poderes publicos a sério para o nosso ensino industrial. A nossa nomenclatura technologica não pôde ser mais cahotica do que o que é. Os estrangeirismos pullulam nella a ponto tal que de terra para terra muda o termo correspondente a uma mesma peça de machina.

Fixar os termos que constituem vocabulario nosso é pois um dever dos technicos e uma necessidade imperatriz para obstar ao abastardamento da lingua patria.

A Alemanha, por exemplo, substitue ás vezes por longas circum-locuções os termos estrangeiros que se introduziram na lingua, ou dá formas germanicas bem caracteristicas a palavras derivadas do latim ou das linguas neo-latinas. Entre nós, aos que velam pela pureza da lingagem chamam-lhes *caturras* e chega-se até a dizer que Pina Manique devia ter encarcerado Francisco Manuel do Nascimento antes de elle ter escripto coisa alguma, para não moer com os seus elogios da lingua portugueza quem frequenta as escolas.

Demais, aquelles que deviam consagrar-se ao ensino technico são ou desconhecidos dos que governam ou por elles desprezados.

Em geral, são os burocratas, mangas d'alpaca que nunca souberam o que era ensinar e por vezes ignoram até como se estuda, aquelles que gizam as reformas das escolas industriaes e assim nomeiam para elles outros burocratas que, em geral, se enkistam no ensino de generalidades.

Emygdio Navarro traçou um rasgado programma para o ensino industrial e soube encontrar colaboradores que comprehenderam o alcance das medidas que elle decretava. Infelizmente não conseguiu aquelle illustre estadista conservar-se bastante tempo no poder para que se patenteasse a proficuidade das suas medidas. Depois veio a acahnada noção de que economizar é não gastar, nem sequer acertadamente.

O que se pretendia era que houvesse saldos nos orçamentos e mandava-se parar com as empreitadas de estradas, denunciar os contractos com os professores especialistas, reduzir sem criterio o numero de disciplinas profissionadas nas escolas industriaes, criando até as designações de *escolas completas* e *escolas incompletas*.

Quando algum dia se fizer a apreciação do periodo de governo que se seguiu ao ministerio de que fizeram parte Marianno de Carvalho e Emygdio Navarro, é de presumir que bem evidenciada fique a estreiteza de vistos dos que imediatamente se lhes seguiram e que tudo desorganizaram de maneira tal que desde então se tornou impossivel resuscitar o ensino technico no paiz.

A's vezes lá se acorda com uma ideia que por não estar relacionada com plano algum resulta improficiencia. Mandam-se para o estrangeiro individuos escolhidos ao acaso, para cursarem escolas de ali e que tudo ignoram do que sabemos fazer. Por isso, os que de lá vierem não levando uma orientação definida, um programma traçado de estudos, não poderão influir sobre o trabalho nacional.

Se aquelles que nos governam estivessem a par dos sacrificios que faz a maioria dos industriaes que se occupam de lanifícios, se conhecessem, mesmo ao de leve, as caceiras diárias que os affligem, decerto que voltariam ao programma traçado por Emygdio Navarro, ampliando-o com os progressos que vinte annos de trabalho aturado da humanidade têm trazido a todas as questões technologicas.

Foi pouco mais ou menos n'este sentido que orientei a communicacão que em 19 do corrente fiz na Associação dos Engenheiros.

Por isso, ao concluir, não pude deixar de lembrar a nítida comprehensão que tem o sr. Conselheiro Pereira dos Santos do que deve ao seu grande talento, que desde os bancos das escolas de cada vez se manifestou com maior brilho, e de recordar que, como professor distinctissimo que é no ensino technico, certamente defenderá e acudirá ao de uma escola que por falta de orientação definida se estioia n'uma terra de onde teem irradiado no emtanto os mestres que predominam nas fabricas de lanifícios do resto do paiz, em Oeiras, Alemquer, Arroyos, Alhandra, Chelas, Campo Grande, Arrentella, Lordello, Santo Antonio de Valle de Piedade, Padornello, Loriga, Gouveia, Portalegre, Castanheira de Pêra e tantos outros centros fabris de Portugal.

Mello de Mattos.



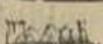
## D. JUAN DE BONA

Uma grande dôr nos feriu de surpresa, ao sabermos da desgraça sucedida a este nosso querido colega, da *Gaceta de los Caminos de fierro*, de Madrid: a perda da sua querida esposa.

O affecto que liga o nosso director áquella familia faz que sintamos a mais dolorosa impressão ao vêr a serie de infelicidades que nos ultimos tempos a têm perseguido.

Bastante nova, intelligente, activa, aquella exemplar esposa era um anjo do lar, o enlevo do esposo e dos filhos, o encanto de quantos se lhe acercavam.

Calculámos, pois, a enormidade do sofrimento do nosso pobre amigo e depondo as nossas lagrimas sentidas sobre a campa da infeliz D. Carmen de Bona manifestamos ao infeliz viuwo e a seus filhos quanta parte tomamos no seu desgosto.



## A propósito do Cincocentenario

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXIV

O engenheiro Paul Chapuy, a par de um grande merito profissional e da mais activa dedicação pelo trabalho, tinha o fraco, que constituia uma verdadeira monomania, da grandeza.

Enthusiasmado pela primeira concessão de uma mercê honorifica, com a qual habitualmente o governo portuguez agracia os directores da mais importante instituição industrial do desenvolvimento material do paiz, a sua vaidade levou-o até buscar apoio do governo para obter uma mercê honorifica estrangeira, que elle entendeu dever pertencer-lhe por haver sido concedida a outro distincto agente ferroviario da Companhia Real, o que elle tomou como desconsideração pessoal por ser chefe superior d'esse funcionario.

Nas recepções do Paço, a que nunca faltava, teve que

passar pelo dissabôr de não poder tomar logar nos apósentos destinados aos Grandes do Reino e corpo diplomático a que tinha a pretensão de pertencer.

Escolhendo para habitação — que por seu contracto a companhia tinha a obrigação de pagar-lhe — um sumptuoso palacete, nem por isso pôde conseguir que fosse frequentado pela sociedade principal de Lisboa que não tomou em conta a veleidade do pretendente a notabilidade.

A esta morbida fraqueza aliava uma grande anciadade na aquisição de meios de fortuna, não duvidando em lesar os justos direitos de seus subordinados em proveito das suas exigencias pessoaes.

Estes defeitos, que frequentemente manifestava, nem por isso impediam que lhe fossem reconhecidos notaveis esforços profissionaes em pró do desenvolvimento da exploração da rête S. e N. e suas relações com as linhas hespanholas e francesas.

A adopção de material circulante de grande pezo e as velocidades exigidas em serviços rapidos e de luxo obrigaram a substituição da maior parte das antigas pontes metallicas e dos carris da via.

Na actividade, competencia e dedicação do engenheiro-chefe do serviço de via e obras Vasconcellos Porto, encontrou o engenheiro Chapuy o mais valioso auxiliar para levar a bom exito o seu plano, com o apoio do Conselho de Administração que para estes dispendiosos melhoramentos previa compensação renumeradora no aumento das receitas da exploração.

Convencido o engenheiro Chapuy que da ligação da região Sul com a do Norte do paiz adviriam grandes vantagens para a Companhia Real, elaborou um relatorio em que baseava a sua convicção da necessidade de adquirir dos antigos concessionarios da linha de Vendas Novas a Sant'Anna a propriedade d'essa linha para a Companhia Real.

Foi larga a discussão entre o Comité de Paris e o Conselho de Administração de Lisboa, sobre se esta aquisição não iria de encontro ás clausulas do convenio, que estipulam não poder a Companhia empreender novas obras de construção sem ter solvido seus compromissos com os credores.

Depois de judiciosas considerações foi resolvido aceitar a opinião do director e saldadas as contas com a antiga empresa da linha Vendas Novas a Sant'Anna, ficando a Companhia Real obrigada a concluir essa linha, ligando a rête S. e S. da administração do Estado com a rête E. e N. da Companhia Real.

Os trabalhos executados pela antiga empresa encontravam-se no mais completo estado de deterioração pelo abandono em que estiveram durante longo tempo.

Foi o distincto engenheiro Vasconcellos Porto encarregado de elaborar o projecto definitivo para conclusão da nova linha que ficou denominada dos Meridionaes de Portugal.

Houve que modificar os primitivos projectos da directriz em diversos troços da linha e projectar as importantes obras de pontes metalicas, sendo duas d'estas de notaveis dimensões, sobre os dois troços do Tejo que durante as cheias do inverno tornavam aquella região um vasto repositório de aguas com correntes de grande força, que exigiam especiaes esforços não só para garantir a estabilidade das pontes, como para evitar a ruina dos valiosos terrenos agrícolas que as cheias inundam.

Tudo previu, conseguindo tornar efectiva a solidez da nova construção e a defesa dos campos, a proficiencia do insigne engenheiro portuguez Vasconcellos Porto.

**Errata** — Souza e Vasconcellos foi admittido no serviço do caminho de ferro E. e N. como praticante telegraphico e não lithographo como erradamente foi publicado no numero anterior da *Gazeta*.

# Caminho de ferro da Swazilandia

(Continuação)

Como referimos no artigo publicado na *Gazeta* de 1 de julho ultimo, o Governo portuguez foi obrigado a parar com os trabalhos de construção d'este caminho de ferro por desconhecer o ponto da Fronteira onde elle deve ligar na Swazilandia com o do Transwaal.

Foi para este importante assumpto que nos chamon a nossa especial atenção a noticia que lemos de que se ia proceder em breve á delimitação da Fronteira da Swazilandia por parte dos delegados portuguezes e transwalianos.

Não só não vemos infelizmente confirmada esta noticia, como se nos afigura que tão desejada delimitação não terá logar tão cedo e a isso nos leva a crer, pela leitura do *Tratado* ultimamente realizado com o Transwaal onde o caminho de ferro da Swazilandia brilha pela sua completa ausencia.

Não seria a melhor occasião para se definir com as auctoridades do Transwaal a sua situação futura?

Está ou não o Governo do Transwaal disposto a prolongar esta linha até Johannesburgo?

Se não está, para que se deu começo á construção d'um caminho de ferro antes de se ter a certeza de que elle seria prolongado até se encontrar com a linha que vai de Breyton a Oprings Johannesburgo?

Ousamos ainda perguntar quaes foram os tratados officiaes que determinaram a construção, por parte do Governo portuguez, d'um caminho de ferro que deve ter custado ao Estado até hoje muitas centenas de contos de réis, vendo-se hoje o Governo obrigado a dispender uma somma importante na conservação d'uns 50 kilometros de linha sem que d'ahi lhe advenha a menor receita visto que como já dissemos o seu trafego é quasi nullo?

Pelas ultimas notícias recebidas do Sul d'Africa e publicadas no jornal o «*Guardian*» de Lourenço Marques, vê-se que o Governo do Transwaal dentro dos seguintes dois annos tenciona gastar £ 3.000.000 a 4.000.000 na construção de edificios publicos e no desenvolvimento de caminhos de ferro, especialmente no Norte do Transwaal, mas não consta que naquelle verba esteja incluida qualquer quantia destinada á construção da linha no seu territorio da Swazilandia.

Tudo nos leva a crer que foi um gravissimo erro o ter-se dado começo á construção d'esta linha sem que se tivesse negociado a serio o seu prolongamento com as auctoridades transwalianas.

\*  
Senão veja-se o que se diz no seguinte artigo, que com a devida venia transcrevemos do mesmo jornal «*Guardian*» de Lourenço Marques, sob a epigraphe

## Novos Caminhos de Ferro do Transwaal

O ultimo anno economico foi de muito proveito para o Transwaal. O saldo previsto ha um anno foi bastante excedido; não só as receitas foram maiores do que as calculadas, mas as prudentes economias realizadas diminuiram as despezas muito mais do que foi antecipado pelo thesoureiro da colonia. Como a actual sessão do parlamento é a ultima a realizar debaixo do regimen existente, é natural que o ministerio Botha procure empregar os fundos agora disponiveis para construir outros caminhos de ferro. São cinco as novas linhas; mas a unica que affectará Lourenço Marques é a prolongação do ramal de Komatipoort ao Selati. Esta votada a quantia de £ 250,000 para a prolongação d'aquelle linha durante 150 milhas. A historia da linha de Selati tem pouco d'agradavel. Como muitos outros projectos para que se não encontra uma razão plausivel, o fim dos promotores não era precisamente a exploração de terras novas e o facilitar meios de comunicação para o progresso da agricultura e das industrias, e especialmente da mineira; por detraz do emprehendimento esta-

vam capitalistas ambiciosos, que desejavam fazer dinheiro usando d'expedientes incorrectos, tão communs quando a maré da prosperidade está na enchente. A sordida historia da duplidade dos homens que fizeram do velho presidente um instrumento e que enganaram o Volksraad, e do papel desempenhado por certos nababos na Europa foi contada ha alguns annos. Seguiu-se um processo legal e o actual Governo do Transwaal ficou o senhor legitimo da parte construída da linha. Escusado é dizer que a modesta quantia de £ 16,000 por milha não tem comparação com as enormes sommas gastaas na parte construída da linha; o facto é um frisante commentario das mudanças que se têm dado na Africa do Sul durante os ultimos annos. Os rails estão assentes além do rio Sabi; mas só estão construídos os alicerces da ponte sobre aquelle rio. A verba agora, votada, além de completar a ponte, levará a linha até à villa de Leydsdorp e ao rio Klein Letaba. Nada se sabe ainda do verdadeiro traçado a seguir. Ha alguns annos fallava-se em diversos projectos; mas é provavel que os engenheiros, que d'isso se têm ocupado durante os ultimos mezes, tenham encontrado um novo caminho que, alem de servir Leydsdorp e a esplendida área para cereaes por elle atravessado, possa tambem facilitar as Montanhas de Murchison ao mineiro e ao pesquizado. Aquelles que se lembram do tempo em que não era da moda o não estarem ligados a qualquer syndicato de pesquisas de Murchison, podem facilmente imaginar o esforço que os meios de comunicação com esta localidade pôde significar. Só ha poucas semanas se podia indicar as esperanças do povo de Pietersburg de que qualquer ligação com as regiões mineiras de Zoutpansberg seria feita atravez da capital do norte. Mas, comquanto o agradavel sonho de Pietersburg não se possa traduzir em factos, o caminho de ferro do norte com Pretoria, com a sua base ao sul, e Pietersburg como o seu actual *terminus* ao norte, vae avançar umas 70 milhas para a localidade de Bandolierkop. Haverá então duas linhas independentes, tendo o rio Limpopo como o seu objectivo. O futuro nos dirá para onde hão-de convergir mais adeante estas duas linhas, de modo a formar uma linha mestra até Tuli e depois a Bulawayo: um resultado que fará imediatamente de Lourenço Marques o porto de entrada para as cidades mais meridionaes da Rhodesia que actualmente têm alguma importancia. Qualquer avanço em direcção do Limpopo traz tambem este porto mais perto das minas de cobre de Messina, cujos produtos devem ser exportados pelo porto de Lourenço Marques. Outras vantagens nos podem advir da prolongação da linha do Selati, e o representante parlamentar de Pietersburg tambem falla muito das grandes possibilidades da região baixa. Por conseguinte a noticia que agora corre é de interesse para Lourenço Marques, e o facto de que ainda uma outra porção da nossa natural zona de comércio vae ser explorada, deve inspirar aos nossos governantes mais zelo para tractar do necessário e ha muito prometido desenvolvimento do porto.

Não foi sem reparos que vimos o Governo do Transwaal, ha bem pouco tempo, dispende uma somma importante no desvio que fez construir entre as estações de Waterval Onder e Waterval Boven, na actual linha de Lourenço Marques-Pretoria, porque um tal melhoramento representa um adiamento inevitável, por parte do Governo do Transwaal, a construção do caminho de ferro da Swazilandia.

Torna-se pois indispensavel e inadiável que o Governo Portuguez tome a peito a importante questão da delimitação da Fronteira da Swazilandia, e exija do Governo do Transwaal o cumprimento da promessa feita por Lord Milner, então alto comissario do Transwaal, ao sr. Raphael Gorjão, ex-Governador Geral da Província de Mocambique, pela qual se obrigou a ligar o porto de Lourenço Marques com a grande capital Johannesburgo, por meio d'uma linha ferrea que deve atravesar o importante distrito da Swazilandia.



## I — (Nova serie)

**Conversando.** — Como se crearia um rapido Lisboa-Paris. — O Porto modernisa-se. — Um melhoramento a realizar.

A posição geographica da nossa peninsula garante ás duas unicas vias que, por terra, nos comunicam com a França, o monopolio da viagem de quantos de Portugal pretendem sahir para o centro da Europa.

Em quanto que o francez, por exemplo, tem a liberdade da escolha para irradiar deste paiz para o estrangeiro, podendo entrar na Belgica por 16 pontos da fronteira servidos por linhas ferreas mais ou menos importantes, por dois no pequeno Luxemburgo, por oito na inimiga Alemanha, por 6 na sympathica Suissa, o portuguez ou o espanhol tem apenas, para ir a França, os dois pontos em que a natureza nos abre exigua passagem, atravez dos Pyrineos, como para se ir da França á Italia, os seus continuadores, os Alpes, nos barram tambem o caminho, obrigando a vir buscar passagem á beira do Mediterraneo ou a forçal-a, atravessando em tunnel o Cenis.

Para demora está ainda a operação cirurgica que atravessará o ventre do Sompont sob o seu pico de 1.632 metros.

Tem, pois, quem viaja com frequencia que sujeitar-se a esses unicos dois caminhos, para ultrapassar os Pyrineos, com as pequenas variantes que antes dessas passagens pode fazer, sahindo de Portugal ora por uma, ora por outra fronteira.

Isto para os que vão por caminho de ferro, porque por automovel a passagem de Portugal para Espanha, a não ser por Verim, e depois a por sobre os Pyrineos são quasi impossiveis.

Da sahida por mar não falemos. Não contestamos que ha quem a prefira; mas o que ainda ninguem nos provou foi que ella fosse a mais rapida nem a mais variada. Ora viajar morosamente, tendo apenas ante os olhos agua e ceu, é, quanto a nós, tudo que ha de mais semsaborão e desanimador para uma viagem de recreio.

Vamos, pois, mais uma vez, por terra, e para tomar a via menos transitada, prefiramos a sahida pelo Douro, que não é novidade, mas é, emfim, a menos vista.

Depois ha para isso hoje uma forte razão que, até certo ponto, aconselha a preferencia: o bello rapido do Porto a Medina, em doze horas, é uma commodidade.

Pena é que entre a partida delle e a chegada do comboio de Lisboa se perca doze horas, o que, com o facto da ligação, em Medina, se fazer com o expresso n.º 1 do Norte de Espanha origina perdas de tempo, que inutilisam a vantagem da rapidez que podia ser offerecida por este comboio aos passageiros do sul do paiz.

Por esse, ou por outro que poderia crear-se pela linha da Beira Alta, se esta companhia pudesse e quizesse fazer um pouco de sacrificio.

Porque, visto que o Norte de Espanha não consente na alteração da marcha do Sud-express, facil seria organizar-se um comboio que levasse os passageiros de Lisboa a alcançarem em Medina o rapido n.º 9, que os poria em Paris ao meio dia seguinte.

Já aqui o dissemos, no estudo que fizemos sobre a mudança de horario do Sud-express; o Norte não a consentiu; mas aquella companhia não se pode oppôr a que lhe levemos ao seu comboio 9 os passageiros que entendemos. Logo, basta que entre Lisboa e Medina se faça um

rapido, a horas de ali alcançar o n.º 9 e o problema estará resolvido.

A Companhia Real não duvidaria acelerar a marcha do seu comboio correio, partindo mesmo ás 8,30 horas, de forma a chegar á Pampilhosa antes da 1 hora da noite.

A Beira Alta, em vez de fazer o seu comboio n.º 1 ás 5 horas 10 minutos da manhã, fal-o-hia á 1 hora, e com marcha mais rapida, chegando á fronteira pelas 7 horas da manhã, Fronteira a Salamanca passaria para esta hora o seu n.º 16 rapido, levando os passageiros a Salamanca em 3 horas, chegando assim ás 11 horas, contando com demoras na fronteira e diferença de meridiano. De Salamanca a Medina 2 horas, e chegariamos á 1 da tarde, para trasbordar para o n.º 9.

Desta forma haveria:

Os mesmos trasbordos que ha hoje, mas a horas mais commodas; temos hoje:

Um trasbordo na Pampilhosa das 4 ás 9 da manhã:

Outro em Medina, na segunda noite, da meia noite e 19 minutos ás 2,14.

Teríamos: trasbordo na Pampilhosa, na primeira noite, das 12,30 á 1:

Outro em Medina, da 1 á 1 e 38 da tarde.

Gastamos hoje 55 horas e 25 de Lisboa a Paris; gastariamos 40 horas!

E' encantadora a perspectiva.

Para os passageiros do Porto, o comboio partira á meia noite e 35 (em logar de sahir ao meio dia como hoje) e alcançaria em Boadilla o que ia da Beira Alta.

Assim, os passageiros do Porto que hoje tem 41 horas de trajecto teriam 36 horas só; e em logar de passarem a noite atravez da Espanha, passal-a hiam em transito em Portugal.

Mas, em quanto isto não sucede, o meio de reduzir de duas noites a uma a viagem em comboio, entre Lisboa e Bordeus, é aproveitar o rapido da tarde de Lisboa, dormir no Porto e partir no rapido do meio dia seguinte.

Isto facilita tambem, aos que não queiram ir apressadamente directos, poderem, mais uma vez, e antes de partir para o estrangeiro, visitar por umas horas, não o podendo fazer em uns dias, a capital do norte e outras cidades ou pontos de atracção, que os ha á farta n'aquelle jardim de Portugal.

O Porto, já por si, nos apresenta alguns melhoramentos de cada vez que o visitamos.

A sua viação electrica vae-se desenvolvendo, as suas avenidas prolongam-se, o transito nas ruas aumenta.

As portuenses que, ainda não ha muitos annos, não sahiam de casa senão ao domingo, para a missa e algumas vezes para um passeio nos jardins do Palacio, já se mostram hoje pelas ruas, durante a semana. Os excellentes dôces em que ellas applicavam os seus cuidados, substituem os hoje pelos que compram nas confeitarias; a noite que era passada em familia vae hoje empregar-se no animatographo.

Uma novidade encontrámos que nos faz pensar se um novo grande melhoramento, aliás bem facil de realizar, se vae operar no Porto.

Da rua central da Rotunda da Boa Vista foi retirada a linha de tremvias electricos que hoje circumdam a praça.

Esse pedaço de avenida, com as suas belas arvores, presta-se excellentemente a constituir ponto de reunião e passeio nas noites calmosas, e o Porto não tinha, e não tem, onde se passeie, a não ser o jardim do Palacio, nem sempre aberto e sempre pago.

Vedar aquelle trecho da bella praça ao transito de vehiculos de qualquer especie, alisar-lhe o chão com cimento, ladealo de cadeiras, para os que querem pagar, e de bancos-sofás, para uso gratuito, formar ali um salão ao ar livre como não temos em Lisboa, como ha por todas as cidades, especialmente na Espanha, fazer tocar ali, durante as noites de verão, uma banda regimental, illumi-

nar profusamente toda a rotunda, por arco voltaico, constituiria ou constituirá, um grande serviço prestado aos habitantes da cidade e seus visitantes.

A camara do Porto está agora, mais do que outra qualquer do paiz, no caso de promover uma total transformação da cidade. Não faz politica, não obedece a influencias dos partidos; é um grupo de portuenses a cuidar dos interesses do Porto; pode, fortalecida com essa independencia, caminhar livremente, realizando melhoramentos publicos que sejam verdadeiros benefícios para a cidade.



## Um melhoramento no Estoril

Um grupo de capitalistas ingleses vae propôr ao governo a installação de uma ponte metalica na praia do Estoril para embarque e desembarque de passageiros.

Além da ponte, propõe-se aquelle grupo construir um pavilhão para installação de salas de concerto, restaurante, e varias diversões que proporcionem aos frequentadores e visitantes d'aquella estancia balnear e comvisinhas, passatempos que actualmente não encontram, ao contrario do que sucede nas praias do estrangeiro.

Forçoso é confessar que as nossas praias são de uma monotonia desoladora, e se a despeito da superioridade do nosso clima ao das praias francezas, elles não são como as francezas frequentadas por estrangeiros de todas as nacionalidades, a essa monotonia temos que attribuir-o.

Nas praias portuguezas, quem não achar prazer no jogo, ou mesmo quem frequentando-o não esteja disposto a passar todas as tardes e todas as noites junto do panno verde que os numeros da roleta matizam, morre de tédio por não ter em que passar o tempo.

Proporcionar diversões aos frequentadores das praias é uma empresa que dentro em pouco compensará largamente os capitais empatados para esse fim, e que se tornará benemerita pela concorrência de estrangeiros que chamará ao paiz e correspondente entrada de ouro que tanta falta nos está fazendo.



## Africa do Sul

Durante o mez de maio ultimo foram exportadas pelo porto de Lourenço Marques, sómente 99 toneladas de carvão do Transwaal, sendo 5 para territorio francez; 50 para territorio portuguez; e 44 para territorio inglez. O carvão fornecido para consumo de navios, durante o mez foi de 9.810 tonelladas; sendo assim a exportação total de carvão do Transwaal de 9.909 toneladas.

A receita da colonia do Natal para o presente anno economico está calculada em £ 4.501.184. A despesa total é avaliada em mais £ 475.156 que no anno passado. Para despezas com a *East Coast Fever* são votadas £ 35.500; £ 289.030 para desenvolvimento e melhoramentos de caminhos de ferro, e £ 200.000 para obras do porto.

Seria interessante poder-se comparar estas importâncias com as indicadas no respectivo orçamento de receita e despesa da Província de Moçambique auctorizadas para o corrente anno economico.

O rendimento dos caminhos de ferro do Natal, durante a semana finda em 12 de junho, foi de £ 36,682 comparado com £ 33,035 em igual semana de 1908.

O rendimento dos caminhos de ferro do Cabo, durante a semana finda em 12 de junho, foi de £ 51,513 comparado com £ 45,974 em igual semana de 1908.

A produçao do carvão das minas do Natal, durante maio ultimo, foi de 125,170 toneladas comparado com 136,484 toneladas em igual mez de 1908.

# TRACÇÃO ELECTRICA

### Belgica

A Camara municipal de Bruxellas está tratando de estudar a municipalisação do serviço de tremvias na capital.

### Inglaterra

Os tremvias de Londres vão ser providos de um aparelho que evita os frequentes desastres occasionados pela partida do carro antes do passageiro ter descido, o que é vulgar entre nós, devido à pressa dos conductores em darem o signal.

Consiste o apparelho em um interceptor electrico que funciona ao pôr-se o pé no estribo. Enquanto o passageiro pesa sob o estribo, uma alavanca estabelece a interrupção da corrente; logo que o estribo está livre de peso a alavanca volta á primitiva posição e o circuito restabelece-se.

### Romania

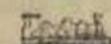
Tambem em Bakarest a camara entrou em negociações para adquirir a rede de tremvias d'aquella cidade.

A companhia que actualmente a explora teve no ultimo exercicio o rendimento liquido de trinta e oito contos.

### Estados Unidos

Em City Island foi edificada uma linha com cinco kilometros de extensão, pelo sistema de mono carril americano.

As carruagens medem quinze metros de comprimento e terminam em ponta.



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

No salão da *Ilustração Portugueza* realizou o sr. José Benedy uma conferencia sobre dirigíveis.

Fez a descrição de dois projectos de direcção dos balões de que é inventor, começando pela historia pormenorizada do seu invento, referindo as dificuldades que encontrou na sua vulgarização, até que, por falta de recursos, ofereceu á Biblioteca Nacional de Lisboa a respectiva memoria descriptiva que ali se encontra ha muitos annos.

Passando á parte descriptiva, demonstrou graphicamente como julga ter resolvido o intrincado problema.

O conferente demonstrou que, até á data da offerta da sua memoria á Biblioteca Nacional, que elle o saiba, já mais se fez cousa parecida em materia de direcção dos balões.

Sobre o balão do Conde Zappelin, o conferente afirmou que este balão, com as suas duas barquinhas distanciadas não é mais nem menos, salvo detalhes e dispositivos de ordem secundaria, que o mesmo que elle inventou ha mais de quinze annos.

Frisando que não crê n'um plágio por parte de qualquer inventor estrangeiro, reivindica, não obstante, a prioridade.

E' bom accentuar estes factos para que não queram roubar-nos a gloria que cabe a Portugal por ter corrido com os seus esforços para o progresso da humanidade.

Se com os balões, os francezes querem antepôr os Mongolfier ao padre Gusmão, que com os dirigíveis não nos succeda o mesmo; que o invento de Zappelin não seja anteposto ao invento do nosso compatriota, que tanto se tem dedicado aos estudos de aerostação.

### A industria dos aeroplanos

Os irmãos Wright estão recebendo constantes pedidos de aeroplanos, pedidos a que não podem satisfazer em quanto não derem maior desenvolvimento ás suas officinas.

Não falando nos pedidos recebidos das outras nações, entre os quaes se conta um do rei de Espanha, outro de

Shah da Persia, agora destronado, e outro d'um mandarim, só dos Estados Unidos do Norte teem recebido ultimamente mais de oitenta encomendas.

#### Espanha

Está quasi terminada a construcção do aeroplano «Salamanca», devendo as primeiras experiencias ser feitas em Carabanchel.

A nova machina é um biplano, medindo 14 metros de comprimento.

Em vez da structura horizontal do biplano de Wright, o «Salamanca» descreve uma curva.

#### Belgica

No dia 28 de junho realisou-se em Bruxellas uma ascenção do dirigivel «Belgique».

O balão manteve-se no ar durante quarenta minutos, avançando contra o vento, com a velocidade de trinta kilometros á hora, regressando sem incidente ao ponto de partida.

No dia 3 de julho proceden-se a novas experiencias com o «Belgique», esperando-se que brevemente elle faça uma viagem directa a Paris.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Companhia de Caminhos de ferro de Paris a Orleans.** — Recebemos o relatorio da gerencia d'esta Companhia respeitante ao anno de 1908, e apresentado a assembleia geral dos accionistas reunida em 30 de marzo ultimo.

As receitas da Companhia desde a sua installação somam a 2.610.618:521 fr. ou a respeitavel somma de 469.910 contos de réis, e as despezas a 1.511.884.021 frs. ou 272.139 contos, o que representa um saldo de 197.771 contos.

Para o exercicio de 1908 foi atribuido o dividendo de 59 francos por accão inteira e 44 por accão de usufructo.

O numero de passageiros transportados foi de 50.338.927, ou mais 1.673.260 do que em 1907, produzindo a receita de 86.732.760 francos. O numero de passageiros de 3.ª classe subiu a 45.372:888.

O transporte de mercadorias produziu a receita de 139.580:995 francos.

A extensão das linhas exploradas pela Companhia foi de 7.382 kilometros.

A receita total do exercicio foi de 275.813:717 francos, e a despesa 148.618:736 francos, deixando um saldo de 127.194:981, o que dá um aumento sobre o saldo de 1907 de 9.303:207 francos.

O material circulante era composto no fim do anno de 1908 por 993 locomotivas para comboios de passageiros 684 para comboios de mercadorias, 75 locomotivas de *gare*, 12 locomotivas para tracção electrica, 18 carruagens automoveis das quaes 7 electricas e 11 a vapor, 1.631 *tenders*, 2 gruas a vapor, 3.931 carruagens para passageiros, e 39.648 fourgões e vagões diversos, não contando o material circulante adstricto á balastragem e mais serviços especiaes da linha.

## Associação Commercial do Porto

D'esta benemerita e patriotica associação recebemos o Relatorio da direcção respectivo ao anno de 1908.

Como de costume, o Relatorio é um livro interessantissimo sob o ponto de vista do movimento commercial do Porto, e que merece ser lido com a maxima attenção.

Na parte exclusivamente dedicada á vida administrativa da Associação, vê-se que o numero de socios é de quinhentos e vinte e oito.

As installações da Associação foram visitadas por 12.777 pessoas, das quaes 2.854 de nacionalidade estrangeira.

A receita foi de 17.982.5600 réis, dos quaes 2.206.5067 passaram como saldo para o novo anno.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

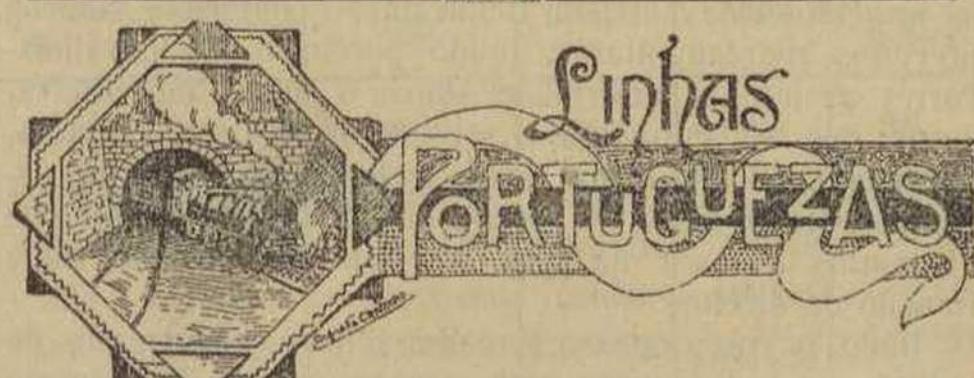
### Importação e exportação por classes da pauta nos mezes de janeiro a novembro

#### Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	3.116.098	2.458.585
Materias primas para as artes e industrias	23.875.616	24.890.379
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	6.209.460	6.720.494
Substancias alimenticias.....	17.212.602	11.652.920
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	5.276.788	6.344.886
Manufacturas diversas.....	4.845.599	4.900.256
Taras .....	104.046	97.624
Total.....	60.640.209	56.765.144

#### Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	3.735.961	3.441.795
Materias primas para as artes e industrias	6.084.954	6.307.151
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.030.213	1.475.741
Substancias alimenticias.....	13.351.880	14.739.059
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	140.594	108.961
Manufacturas diversas .....	1.846.751	1.931.612
Total.....	26.180.353	28.004.319



**Peniche.** — O nosso presado amigo e distinto engenheiro o sr. conselheiro Oliveira Simões dirigiu á Camara Municipal das Caldas da Rainha um officio, em que pede para aquella corporação se interessar pela construcção da linha de Peniche, estudada em 1904.

**Companhia Real.** — Esta companhia pediu licença ao governo para fechar contrato com a Sociedade Torlades, como agente em Lisboa e representante da Compagnie des Messageries Maritimes, para o transporte, por um anno, de passageiros, portadores de bilhetes de 1.ª classe, que das povoações do norte do paiz se dirijam aos portos da America do Sul pelos barcos a vapor da referida Compagnie des Messageries ou vice-versa.

## Las locomotivas Compound de Luis Olivares

Na Monografia que a Hannoversch Maschinenbau-Actien-Gesellschaft publica annualmente vem uma referencia à obra de Luis Zurdo Olivares, obra de que esta *Gazeta* já tratou pela penna autorisada do nosso collaborador o distinto engenheiro Mello de Mattos.

A referencia da Hannoversch Maschinenbau constitue uma honra para o autor da obra, que bem merece a justica que em toda a parte fazem ao seu magnifico trabalho.

**Gaya a Sobrado de Paiva.** — Constituiu-se no dia 29 do mez passado, sob a presidencia do sr. ministro das Obras Publicas o tribunal arbitral que ha de resolver a divergencia entre a Companhia Real e o Estado acerca da concessão da linha ferrea de Gaya a Sobrado de Paiva.

**Vagões do Sul e Sueste.** — Foram mandados fazer nas officinas do Barreiro 10 vagões fechados para as linhas do Sul e Sueste.

**Pocinho a Carviçães.** — Mandou-se proceder desde já ao assentamento da via por administração no troço do Pocinho a Carviçães, aproveitando carris de 30 kilogrammas, levantados da via larga na renovação da via.

#### **Salão-restaurante no rapido Porto-Medina.**

— Mandou-se contratar um serviço com P. Bergamin, adjudicatario do bufete de Campanhã, empregando-se um salão restaurante feito nas officinas do Barreiro pela transformação de uma carruagem de 1.ª classe de bogies.

#### **Admissão nas gares das linhas do Estado.**

— Foi mandada facultar a entrada nas gares aos officiaes de terra e mar, quando uniformisados, mesmo fóra dos actos do serviço.

**Braga aos Arcos de Val de Vez.** — Foi remetido pela Direcção do Minho e Douro e vae ser submetido ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas o projecto d'este troço de linha, consciente e proficientemente elaborado pelo distinto engenheiro o sr. J. Vasconcellos e Sá.

**Barreiro a Cacilhas.** — Foi já tomada a resolução superior acerca da empreitada de construção das pontes de Coina e Judeu neste troço de caminho de ferro.

No concurso de 3 de fevereiro tinham sido apresentados quatro projectos e propostas, todas superiores á base de licitação.

Reconhecendo-se que não convinha novo concurso, foi resolvido por portaria de 19 do mesmo mez que se convidassem os concorrentes a manter os seus depositos e propostas a fim de se examinarem os projectos e decidir qual estava em melhores condições para servir de base de negociações para o contracto.

Os projectos foram analysados pela Direcção do Sul e Sueste e submetidos á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas que os considerou a todos bem elaborados sob o ponto de vista technico. Em quanto o processo seguia estes trâmites, dois concorrentes retiraram as suas propostas ficando apenas em confronto os da Empreza Industrial Portugueza e da Société de Levallois-Perret. Ambos os projectos estavam bem delineados e conformes com os preceitos regulamentares, tendo porém o de Levallois-Perret grande superioridade sobre o outro. Não admira, desde que se saiba que o seu auctor fóra mr. Koechlin, talvez a mais alta competência technica de França no assunto. Havia ainda no preço uma diferença de cerca de 21 contos a favor da proposta francesa, que não tinha isenção de direitos.

Dado o compromisso tomado com os concorrentes de accordar a construção com o apresentante da proposta que fosse julgada melhor, e a superioridade reconhecida e incontestável de uma d'ellas, não podia o Governo fazer causa diversa do que fez, mandando proceder ás negociações definitivas com a Société de Levallois-Perret.

Actualmente está a Direcção do Sul e Sueste procedendo á revisão da proposta com o representante da Levallois-Perret assim de se fixarem os termos do contracto a celebrar.

Com a construção d'estas duas importantes obras de arte fica assegurada a construção do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, de incalculável alcance para as linhas do Sul e Sueste.

**Interrupção de linha.** — A' ultima hora chega-nos a noticia de que por força maior, se acha interrompida a linha de Saragoça a Barcelona, por Lerida, entre Olera e

Barcelona, e entre S. Vicente del Calders e Barcelona, não se aceitando tráfego de nenhuma classe para os mencionados trajectos.

**Valle do Vouga.** — Na assembleia geral que teve lugar em Paris no dia 29 do mez passado foram aprovadas as contas apresentadas pela gerencia.



#### **BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO**

**Lisboa, 31 de julho de 1909.**

Córtex abertas ha quinze dias e estereis como de costume. Só um projecto sem importancia foi discutido, e esse mesmo já se diz, e com razão, que vae para o limbo.

Annuncia-se para breve a apresentação do relatorio da comissão sobre a celebre questão dos adeantamentos, relatorio muito completo mas restrito a um unico ponto: os adeantamentos á casa real.

É a manifestação da desgajada attitud tomada pelo paramento em prova de pusilanimidade perante as exigencias dos demagogos e as conveniencias de varios influentes.

Provado como está que nos tempos passados houve dinheiros publicos illegalmente saídos dos cofres do thesouro, as averiguacões de quem os concedeu e quem delles se utilizou não devem restringir-se só ao que foi recebido pela casa real.

Se é uma questão de moralidade, como dizem, a moralidade não gira sobre carris que a façam passar unicamente pelos paços das Necessidades e d'Ajuda; tem que ir por toda a parte, que demonstrar *todos que deram e todos que receberam*, e que importa responsabilidade a uns e a outros.

Se, no que se refere ao infeliz rei assassinado, ha um filho que responde pelas dívidas, ha que exigir igual reembolso de todos que se tornaram devedores do thesouro, com a respectiva responsabilidade de quem lhes fez os famosos adeantamentos.

As córtex estão prorrogadas por todo o mez de agosto, e só esta questão tomará, por si, o tempo suficiente para de nada mais se tratar.

De espantar será que chegue para se discutir o orçamento. Do tratado com a Alemanha cujo parecer da comissão foi distribuído na sessão de 30, e de tantas outras medidas de urgente necessidade já não falamos.

Ruge a tempestade ao sul e leste. A Espanha está passando um pessimo periodo de guerras que um governo imprudente teve a leviandade de emprehender, e de revoluções que elementos demolidores sempre em movimento nas provincias orientaes vão fazendo alastrar por todo o paiz.

Tão larga extensão tem tomado este movimento que, para o reprimir, todo o paiz teve que ser considerado excluido do gosto das garantias constitucionaes e entregue ao poder militar.

Nas provincias catalã e navarrense a revolta attingiu o rubro, havendo canhoneio nas ruas. Diz-se que está pacificada a província revolucionaria; e em vista da suppressão de notícias fóra das officiaes, não nos surprehenderá que o mesmo caso se dê como o d'aquella revolta da Polonia que originou a phrase "reina a ordem em Varsovia".

O alastramento da revolta para os lados da nossa fronteira poderia ser de desastrosos efeitos para Portugal; faremos, pois, votos por que a tempestade ruja longe.

Hoje começo a assembleia geral da companhia dos Tabacos, havendo larga discussão do relatorio e evidentes mostras de mau humor, por parte dos accionistas, facto natural em quem, aco-stumado a receber pingues dividendos se vê, ha dois annos, privado d'elles.

No relatorio insiste-se em que esta falta de dividendo é proveniente do excesso de renda com que a companhia contribue para o Estado, valorizando-se as tentativas da direcção na teimosia de conseguir deste uma diminuição de renda.

E' uma pura phantasia que inutil é tentar destruir por que não assenta em base apreciavel. A companhia obteve a concessão em concurso publico usando da sua facultade de opção sobre a proposta de um outro concorrente.

Não lhe chegam os seus rendimentos para distribuir dividendo

os accionistas? é porque a sua administração enferma de qualquer defeito que a estes, e a mais ninguém, compete remediar.

A muitas outras companhias sucede o mesmo e não vão recorrer ao tesouro para que dê o que aos accionistas falta.

Resultado de crise não é, porque a própria direcção tem que confessar que vende mais, e mais caro, cada anno. E que o fôsse: todos nós nos resentimos da crise da incerteza, e não pedimos subsídios ao governo.

A assembleia não concluirá hoje.

\*  
Os cambios mantiveram-se, continuando a libra a 5\$000 compra e 5\$030 venda. O cambio Rio-Londres a 15 5/32 correspondendo a libra, no Brazil, a 15\$835 réis.

### Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 7/8	47 3/4	47 7/8	47 3/4
" 90 d/v .....	48 1/16	—	48 1/8	—
Paris cheque .....	396 1/2	598 1/2	597	599
Berlim .....	243	246	245	246
Amsterdam cheque .....	413 1/2	415 1/2	414	416
Madrid cheque .....	893	905	907	912

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39	39	39	39	39	39	39	—	39	39	38,95	—	38,80	—
Dívida Interna 3% coupon	38,75	38,75	38,65	38,65	38,65	38,65	38,65	38,60	38,60	38,60	38,55	38,50	—	—
" 4% 1888, c/ premios	21,200	21,200	21,100	—	21,150	—	—	21,150	21,150	—	21,150	21,150	21,150	—
" 4 1/2% 1888/9	—	57,000	57,200	—	57,200	57,200	57,200	57,200	57,200	—	—	57,000	57,400	—
" 4% 1890	52,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,800	—	—
" 3% 1905 c/ premios	—	9,050	9,050	9,050	9,050	9,050	9,050	—	9,050	9,050	—	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Es)	—	—	77,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,300
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	75,300	75,400	75,400	75,400	75,400	75,400	—	75,400	75,400	75,300	—	—	75,300
Externa 3% coupon 1.ª serie	63,300	63,300	63,400	63,400	63,400	63,500	63,500	63,500	63,500	—	63,500	63,500	63,500	62,000
" 3% 2.ª serie	62,000	62,000	—	—	64,900	—	64,900	64,900	64,900	64,800	64,800	—	—	64,700
" 3% 3.ª serie	—	—	—	—	64,900	—	64,900	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	167,000	167,000	—	—	167,000	—	—	167,000	167,000	166,800	—	167,000	—
Aeroes Banco de Portugal	—	138,500	—	139,000	139,000	—	—	—	—	—	139,000	—	—	—
Commercial de Lishoa	90,700	90,800	90,80	90,80	—	—	—	—	91,500	—	91,300	—	91,300	91,300
Nacional Ultramarino	—	113,500	113,500	113,500	113,500	113,500	—	113,500	113,500	—	113,500	—	—	—
Lisboa & Arcores	—	60,000	—	60,000	—	—	—	59,000	—	—	—	—	—	—
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81,700	—	—
Companhia Tabacos, coupon	82,500	—	63,000	—	82,000	—	—	80,500	81,900	—	81,500	—	—	63,000
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	63,400	—	—	63,400	—	—	63,000	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86,900	—	—	—	86,700	—	—	86,500	86,500	86,500	86,400	86,400	—	—
Companhia Real, 3% 1.º grau	46,600	46,650	—	—	—	—	—	46,300	46,400	—	46,000	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	—	—	—	—	64,000	—	73,000	—	73,000	73,000	73,000	—	73,000	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	73,000	—	73,000	73,000	—	73,000	73,000	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Predaes 6%	89,500	89,500	89,500	89,500	89,200	89,400	89,400	89,400	89,400	89,400	89,300	89,400	89,400	—
" 5%	86,000	—	85,800	85,800	—	77,600	—	77,000	79,000	77,600	78,000	—	85,000	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	62,70	62,60	63,40	62,85	62,90	62,85	63,10	62,70	—	—	—	62,70	—	—
Companhia Real	—	—	—	—	35,00	33,00	33,35	32,25	32,15	32,25	32,25	—	32,50	—
Madrid-Cáceres-Portugal	401	400	400	400	398	390	395	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	198	—	—	—	195	191	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	348	348	350	350	349	348	350	348	345	346	346	345	343
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	348	348	350	350	349	348	350	348	345	346	346	345	343	—
Companhia Real 2.º grau	293,50	234	234	234	234	234	234	—	232	230	—	—	230	—
Companhia da Beira Alta	297	297	296,25	—	297,50	298,50	298,50	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	143	142	143,75	143,75	141,25	141	142	142	141,71	140	138	138,25	136	—
Londres: 3% portuguez	63	63,25	63,25	62,75	63,25	63,25	63,25	63,25	63	63	63	63	63	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	86,75	—	—	87,25	—	—	—	—	87	87	87,50	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		1909	1908	Diferença em 1908-09
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguesas			Réis		Réis		Réis</td	

# Companhia da Beira Alta

## Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 19 de maio de 1909.

(Conclusão)

Os algarismos indicados no desenvolvimento da conta «Ganhos e Perdas» e os acima designados, mostram que as compras das obrigações de 1.º e 2.º grau para amortisamento em 1908 foram realizadas a preços sensivelmente inferiores ás anteriores; porém, este beneficio só compensou ligeiramente as perdas cambiais que supportámos no pagamento de coupons das obrigações de 1.º grau.

O prejuizo em cambios, que no anno de 1907 tinha sido de réis 4.761.5619, quadruplicou em 1908, devido á forte alta do agio do ouro, ascendendo á cifra de 18.207.5058 réis.

A perda resultante da diferença entre os impostos pagos em França e Portugal sobre as obrigações e as retenções operadas nos coupons, foi muito importante, em resultado do facto de, só no meiado de 1908, se ter procedido á liquidação geral e definitiva dos impostos (sello, transmissão e rendimento) com o fisco francez.

O nosso Comité de Paris, não tendo conseguido, nas negociações entabolas com o Thesouro francez, obter a reducção desejada no numero das obrigações sujeitas ao imposto em França, e estando já definitivamente fixada a quota parte attribuida á nossa Companhia nos referidos impostos, estes começaram ultimamente a ser descontados nos respectivos coupons. No entanto, devemos assignalar que a maior parte das perdas indicadas, são provenientes da pequena retenção de 0.20 frs. feita ao coupon n.º 3 das obrigações do 2.º grau.

Um rigoroso inventario feito a todos os armazens, no fim de 1908, evidenciou a necessidade de praticar algumas amortisamentos e eliminações em artigos desusados e gastos, na importancia de réis: 1.126.5130, medida que vós, sem duvida, approvareis.

Tendo o excedente das receitas sobre as despesas d'Administração, exploração e gastos geraes, mostrado um saldo superior a 200 contos de réis, a percentagem que reverte a favor da Administração, segundo o artigo 21 dos Estatutos, é de réis: 566.5150.

Finalisando, consignamos aqui os nossos calorosos agradecimentos ao Conselho Fiscal, pelo constante e valioso auxilio que nos dispensou, acompanhando sempre com o maior interesse a marcha da Companhia. Não podemos deixar de fazer menção especial aos relevantes serviços prestados pelos nossos solicitos e zelosos cooperadores os srs. Inspector Geral e Director da Exploração, assignalando tambem o bom desempenho dos logares confiados aos Chefe's de serviço.

A todos, pois, os nossos cordeaes e sinceros agradecimentos.

Por ultimo submettemos á vossa apreciação as seguintes conclusões:

1.º — Que approveis as contas, balanço e Relatorio da Administração do exercicio de 1908 (29.º exercicio), d'acordo com o parecer do Conselho Fiscal.

2.º — Que approveis a liquidação do exercicio de 1908, fixando em 3.45 francos, impostos a deduzir, ou seja 3 francos líquidos, ao coupon n.º 4 das Obrigações de 2.º grau.

Para cumprimento do disposto artigo 31 dos Estatutos, tereis que proceder á habitual eleição annual de 3 Membros efectivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal.

No mes corrente fomos subitamente privados do muito prestimoso concurso do nosso saudoso e venerando Presidente do Comité de Paris, sr. Henry Durangel. A morte, arrebatando este antigo fundador da Companhia, abriu um profundissimo sulco no seio da Administração, onde as suas duntas e esclarecidas palavras e os seus habituas bons conselhos foram sempre religiosamente acatados, não só pela auctoridade d'imanada dos vastissimos conhecimentos e erudição de que o extinto era dotado, mas tambem pelas nobilissimas qualidades e excepcionaes virtudes que ornava o seu bello caracter.

Mais outra perda importante temos ainda a registar com o desaparecimento do sr. Conde de Burnay, Chefe da Casa Bancaria Henry Burnay & C.º, do Conselho Fiscal da nossa Companhia.

As raras e phenomenaes faculdades de trabalho e os primorosos e acriolados sentimentos que foram o apanagio do illustre titular, e que o fizeram brillantemente destacar no meio da sociedade portugueza, sendo do dominio geral, não carecem do nosso pallido e modesto panegyrico.

Prestamos pois a nossa de radeira e sentida homenagem aos dois illustres e saudosos mortos, estando absolutamente certos de que vos associareis a esta nossa manifestação.

Lisboa, 27 d'Abrial de 1909.

O Conselho d'Administração — Em Lisboa: *Julio Marques de Vilhena — Presidente, Conde do Cartaxo, Eduardo de Burnay, Francisco Cabral Metello, A. J. Simões d'Almeida e Luiz Ferreira da Silva Vianna.* Em Paris: *Ed. Delange, C. Chandéze, André Walter e Jules Empis.*

## Parecer do Conselho Fiscal

Srs. Accionistas

Cumprindo as disposições dos nossos Estatutos, assistimos a todas as reuniões do Conselho de Administração e tendo tomado conhecimento de todos os seus actos e deliberações, vamos com a maior satisfação emitir o nosso parecer sobre o relatorio, balanço e contas do exercicio de 1908.

Antes, porém, de o fazer, associamo-nos ás sentidas manifestações de pesar que o Conselho de Administração regista no seu relatorio, pelo falecimento dos srs. Durangel e Conde de Burnay, consignando á sua memoria o preito da nossa saudade.

O programma de severa economia, que fôra adoptado no anno anterior, foi integralmente cumprido durante o exercicio de 1908, e em todos os serviços da exploração foram postos em destaque os methodos adoptados para obter o maximo desenvolvimento do tráfego.

É com grande contentamento, que registâmos o auspicioso facto do começo dos trabalhos para a renovação da linha, com a substituição do antigo rail de 30 kilos pelo de 40 kilos, de um tipo especial completamente novo, que foi estudado pelo Director da Exploração, e que tem merecido referencias muito elogiosas da parte dos illustres tecnicos que o apreciaram.

Não é só na renovação da via que temos o prazer de notar melhoramentos, mas tambem na aquisição do novo material circulante e na transformação do existente, para melhor ser utilizado.

O estabelecimento durante o anno de novos apeadeiros produziu já os seus proficos efeitos, não só no augmento das receitas mas pelo melhoramento que assegurou ás localidades que ficaram servidas por esses apeadeiros.

A rejeição das cinco locomotivas que não satisfizeram nas experiências de velocidade e que foram readquiridas pelos fornecedores, as instancias empregadas para se conseguir a substituição d'essas máquinas constituiram o assumpto que maiores cuidados determinou ao Conselho de Administração; e, como n'elle tivemos parte, devemos aqui assignalar os relevantissimos serviços de todos os membros do Conselho, fazendo especial menção da solicitude, competencia e talento do nosso estimado Administrador Delegado e do nosso dedicado Director dos serviços de Exploração.

Logo que as cinco novas locomotivas entrem em serviço, o que se deverá realizar no corrente anno, poderão ser realizados novos melhoramentos nos horarios e na velocidade dos comboios, o que concorrerá para melhorar as receitas da nossa Companhia.

O relatorio do Conselho de Administração, está elaborado com todas as indicações para se julgar com precisão dos resultados da Exploração e das causas que influiram para o augmento ou diminuição de despesas ou receitas, por conter os resultados comparativos dos dois ultimos exercicios com a analyse dos factores determinantes das evoluções operadas; circumstancias estas que aqui pômos em relevo com o nosso louvor.

Registando o augmento do movimento na caixa de aposentações, congratulamo-nos com o facto do fundo de reserva d'esta instituição de previdencia se elevar a:

Réis 42.614.5205 e de se achar representado em titulos de primeira categoria.

Do exame ao activo da nossa Companhia salienta-se o augmento de:

Réis 33.258.5701 na conta do 4.º Estabelecimento proveniente da aquisição de material e da diferença entre o custo do rail de 30 kilos que foi retirado e o de 40 kilos que foi empregado durante o anno na substituição da linha.

Dos resultados finaes do exercicio apura-se a quantia de:

Réis 60.401.5696 que segundo as disposições do convenio e dos Estatutos, pertence aos obrigacionistas e permite a fixação do dividendo de Frs. 3,45 para o coupon n.º 4 que deverá ser pago em 30 de junho.

Com os prejuizos que houve pela alta no premio do ouro durante o anno, a disponibilidade que ficou d'este exercicio é muito satisfactoria, pois que apenas determina o ligeiro desvio de 10 centimos por cada obrigaçao sobre o exercicio de 1907.

Este tão animador resultado, é de toda a justiça que seja exclusivamente atribuído ás providencias oportunamente tomadas pelo illustre administrador-delegado, com as quaes plenamente se conformou o Conselho de Administração sobre as remessas anticipadas de previsões para os coupons e para todo o serviço financeiro da Companhia no estrangeiro, assim como na rendo á applicação de todas as disponibilidades.

Consignando estes factos, aqui testumunhamos o nosso aplauso a todas as providencias que tão acertadamente foram postas em execução para obter os maximos proveitos dos capitais disponiveis, e dando a nossa conformidade ao relatorio do Conselho de Administração, balanço e contas, somos de parecer:

1.º — Que sejam approvedados o relatorio, balanço, contas e actos do Conselho de Administração no exercicio de 1908.

2.º — Que approveis a fixação em frs. 3,45, impostos a deduzir, para o coupon n.º 4 das obrigações do 2.º grau, para liquidação do saldo do exercicio de 1908.

3.º — Que louveis o Conselho de Administração, o Comité de Paris, os Administradores Delegados, o Inspector Geral e o Dire

ctor da Exploração, pelo zelo e dedicação com que serviram os interesses da Companhia.

4º — Que seja consignado na acta um voto do mais profundo sentimento pelo falecimento dos srs. Henry Durangel e Conde de Burnay.

Lisboa, 27 de Abril de 1909.

O Conselho Fiscal: — Conde de Mendia, Henry Burnay & C.º e José d'Almeida Vidal.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Junho de 1909.

(Continuação do n.º 518)

### § 4º MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

Os mappas n.ºs 27 e 28 dão os esclarecimentos minuciosos sobre este ramo de tráfego.

O mappa seguinte indica as diferenças annuas:

Annos	Tonelagem n.º toneladas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno anterior
1894.	588.785	1.371.460.551	—
1895.	640.637	1.479.440.536	+ 107.979.595
1896.	721.419	1.550.256.523	+ 70.815.586
1897.	787.836	1.703.268.529	+ 153.012.506
1898.	820.935	1.808.189.519	+ 104.921.562
1899.	949.948	1.938.845.502	+ 130.655.509
1900.	1.085.812	2.141.545.587	+ 202.700.585
1901.	1.157.438	2.303.997.504	+ 162.451.516
1902.	1.223.471	2.338.069.588	+ 34.072.584
1903.	1.353.712	2.535.306.558	+ 197.236.570
1904.	1.404.689	2.646.093.534	+ 110.786.595
1905.	1.402.962	2.623.198.522	- 22.895.532
1906.	1.489.886	2.820.024.502	+ 196.825.579
1907.	1.512.949	2.847.283.514	+ 27.259.512
1908.	1.574.436	2.832.254.591	- 15.028.523

Nota-se uma diminuição bastante sensível nos objectos manufaturados (28 contos), nos vinhos e derivados (34 contos) e nos diversos (21 contos). O gado, os textis e os minérios deram igualmente uma accentuada diminuição.

Ao contrario, os azeites, carvão, comestíveis e forragens produziram aumento. Ainda mais, os materiais de construção dão um considerável aumento, de 99 contos, devido ao desenvolvimento nas exportações de toros para minas, por lhes ser o cambio mais favorável.

O balanço dos aumentos de receitas brutas deveria dar o aumento total de 29 contos, se, por outro lado, a importancia dos impostos e reembolsos não fosse superior, em 1908, a mais de 40 contos á de 1907. Este resultado é devido a que a importancia de contratos que se liquidaram em 1908 foi bastante superior á de 1907, em parte por termos antecipado em relação a 1907 a data de vencimento de alguns e também porque nos contratos em vigor foi elevada a tonelagem.

O producto por tonelada e kilometro foi estacionario (14,79 contra 14,76 réis). O percurso médio passou de 144 a 135 kilometros.

### § 5º OBSERVAÇÕES ESPECIAIS SOBRE O TRAFEGO INTERNACIONAL

O tráfego de passageiros pelas fronteiras de Badajoz e de Valença de Alcantara diminuiu ligeiramente na sua totalidade; o mesmo sucedeu com as mercadorias em grande velocidade, porém as mercadorias em pequena velocidade tiveram pela linha de Badajoz o aumento de 13 contos, proveniente em especial das madeiras manufaturadas e pela de Valença de Alcantara uma diminuição de 6 contos atribuída ao carvão, lás e metais.

O tráfego com a França pela fronteira de Villar Formozo sentiu-se do mal estar geral dos negócios; está em ligeira diminuição e conserva-se pouco importante. O producto total do tráfego de mercadorias foi de 10.526.5831 réis.

O numero de bilhetes directos entre Portugal e França foi de 3.294 e a sua receita de 24.841.5034 réis contra 5.485 e 25.992.5029 réis em 1907.

### 3º — Observações sobre os diversos serviços

As despesas da exploração foram superiores ás de 1907 na importancia de 32.443.5045 réis, isto é, um pouco mais á que fôra prevista. O excesso provém unicamente das fluctuações do cambio que concorreu para elevar consideravelmente o preço dos materiais comprados no estrangeiro, tais como: hulha, óleos, metais, etc.

A diferença é dividida pelas diversas linhas, segundo as suas condições técnicas da exploração. Ha portanto aumento em todas as linhas, excepto no ramal de Cáceres que dá diminuição.

(Continua).

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Transportes entre a estação de Lisboa e Caes dos Soldados e a Linha do Terreiro do Trigo

O envio á linha do Terreiro do Trigo de wagons transportando mercadorias cujo seguimento para aquella linha seja pedido pelos respectivos consignatários na estação de Lisboa-Caes dos Soldados passará a fazer-se:

A 9 horas da manhã de todos os dias, das remessas cujo pedido de reexpedição seja apresentado até 30 minutos antes d'aquela hora;

A 1 hora da tarde de todos os dias uteis, d'aquellas cujo pedido de seguimento só fôr apresentado depois das 8 e meia da manhã.

Os prazos de estacionamento dos wagons levados á linha do Terreiro do Trigo, serão contados como se não houvesse reexpedição, isto é, como se a retirada das remessas se fizesse na estação de Lisboa-Caes dos Soldados.

Para conveniencia do serviço e no interesse do publico, a Companhia recommenda a vantagem que ha em que sempre que possível as expedições sejam feitas da procedencia directamente para a linha do Terreiro do Trigo. Neste caso, os prazos de estacionamento do material ocupado só começarão a ser contados desde a chegada dos wagons áquella linha, salvo quando se derem quaisquer demoras na estação de Lisboa-Caes dos Soldados motivadas por operações da Alfandega ou outras a que esta Companhia seja alheia, cobrando-se n'esses casos dos consignatários as importâncias que correspondam pelo estacionamento dos wagons na referida estação.

Fica pelo presente anulado e subtituído para todos os efeitos o Aviso ao Pùblico B. 1726 de 10 de abril de 1909.

#### Apeadeiro da Matta

A partir de 20 de julho de 1909 o Desvio da Matta situado ao kilometro n.º 190.335 da linha de Leste entre as estações de Chança e Crato passou a designar-se Matta com a categoria de apeadeiro ficando habilitado a fazer serviço de passageiros sem bagagem, limitado ás estações d'esta Companhia e mercadorias, veículos e gado em grande e pequena velocidade interno e combinado.

Aos passageiros que tomem comboio no apeadeiro, serão cobradas as passagens em transito pelos revisores, e as expedições do apeadeiro só serão aceitas em portes a pagar á chegada, devendo as expedições para o apeadeiro ser feitas em portes pagos.

Os preços dos bilhetes e as taxas a applicar aos transportes procedentes do apeadeiro ou a elle destinados, serão fixados como a seguir se indica:

*Bilhetes e expedições do apeadeiro da Matta:* No sentido ascendente como se procedessem de Chança. No sentido descendente como se procedessem de Crato.

*Bilhetes e expedições para o apeadeiro da Matta:* No sentido ascendente como se se destinasse a Crato. No sentido descendente como se se destinasse a Chança.

#### Festas a S. Gualter em Guimarães nos dias 31 de julho, 1 e 2 de agosto de 1909

Feira de gado cavallar, cortejos, illuminações, fogos de artifício, etc. etc.

Bilhetes a preços muito rezumidos das estações de Aveiro a Gaia e apeadeiro General Torres, válidos á ida nos dias 30 de julho a 1 de agosto e volta de 1 a 3 de agosto, por todos os comboios ordinarios excepto os rápidos Lisboa-Porto.

Para demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

## ARREMATAÇÕES

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de óleo de linhaça crú

No dia 2 de agosto pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10.000 kilos d'óleo de linhaça crú.

As condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazéns Geraes (estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

## AGENDA DO VIÃADEANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe recomendamos 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 Chacarra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

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

**CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e agradáveis — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telefone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — L.º, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexpressíveis comodidades e acesos tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

**MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 reis por dia a 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

**SETUBAL** **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro, sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuvado Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1909

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	7 5	7 49	9 27	10 11	1	5 49	7 10	10 20	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Tua	Barca d'Alva	Tua		
9 15	9 29	9 40	9 55	7 53	8 36	10 29	11 12	7 32	12 37	1 55	5 36	8	3 25	5 55	1	9 49	4 5	
9 44	9 58	10 0	10 25	10 51	11 34	11 51	12 34	11 32	12 37	1 55	5 36	5 20	11 55	11 35	6 30	Pedras Salgadas	Porto	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				1 13	1 56	2 20	3 3	9 40	10	7 35	8 2	8	3 55	5 20	1	7 50	3 15	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	6	6 43	7 4	7 48	7 30	2	4 35	11 43	Lisboa	Moura	Lisboa	3 20	10 15	11	10 20	2 30
5 25	5 56	5 20	5 50	6 47	7 29	7 57	8 41	4 16	2 46	7 34	7 5	5 20	2 55	8 30	5 35	9 8	6 55	
6	6 32	6 9	6 35	8 27	9 11	9 34	10 18	12 30	1 53	7 54	9 22	Lisboa	Figueira	Lisboa	Lisboa	Faro	1 15	
6 43	7 11	6 45	7 15	9 51	10 35	11 41	12 23	12 45	6 15	3 55	9 45	6 25	1 35	7 15	10 35	11 45	6 45	
7 38	8 4	7 30	7 50	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	10 51	10 19	7 36	8 31	Amieira	Figueira	Amieira	Lisboa	Vila Real	Lisboa		
10 15	10 43	8 15	8 41	11	11 58	1 15	2 13	11 51	1 10	5 37	6 58	2 25	2 46	1 40	12 30	5 10	10 24	
11 35	12 3	10 55	11 21	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	11 51	1 10	5 37	6 58	4 40	5 1	3 55	4 16	12 30	4 45	6 30	
1	1 28	12 40	1 18	12 30	1 53	7 54	9 22	12 30	1 53	7 54	9 22	5 54	6 15	4 55	5 16	6 53	8 30	
1 45	2 13	1 40	2 0	1 45	2 25	2 51	3 35	1 48	5 37	2 30	4 6	8 20	8 41	7 34	7 55	1 50	2 24	
2 35	3 3	2 25	2 51	2 35	3 30	3 50	4 16	12 30	1 53	7 54	9 22	Alfarelos	Figueira	Alfarelos	Portimão	Portimão	3 32	
4 50	5 18	3 30	3 50	4 50	5 18	5 30	6 48	1 48	5 37	6 58	1 40	1 10	2 16	2 48	9 14	7 50	10 24	
5 35	6 7	5 28	5 54	5 35	6 7	6 48	7 24	12 30	1 53	7 54	9 22	1 40	1 10	2 16	2 48	10 20	1 35	
6 20	6 48	6 58	7 24	7 28	7 45	8 11	9 48	1 48	5 37	6 58	1 40	1 10	2 16	2 48	10 20	1 35	1 15	
7	7 28	7 45	8 11	7 45	8 13	8 25	8 51	1 48	5 37	6 58	1 40	1 10	2 16	2 48	10 20	1 35	1 15	
7 45	8 13	8 25	8 51	8 30	8 58	9 10	9 36	1 48	5 37	6 58	1 40	1 10	2 16	2 48	10 20	1 35	1 15	
8 30	8 58	9 10	9 36	10 15	10 55	11 21	11 35	12 3	1 53	7 54	9 22	1 40	1 10	2 16	2 48	10 20	1 35	1 15
10 15	10 43	10 55	11 21	11 35	12 45	1 11	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	10 7	5 40	9 20	6 45	10 7	5 40	9 20	10 20	
11 35	12 3	12 45	1 11	Lisboa-R.	Vendas Novas	Setil	10 51	8 35	4 15	7 4	10	12 56	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	12 10	2 5	7 32
Mais os de Cascaes, excepto os a				5 15	8 36	10 28	11 50	3 30	7 10	8 10	9 58	Setil	Vendas Novas	Setil	11 30	1 10	5 15	7 32
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6 37	7 29	b 6	6 49	5 15	8 35	4 15	7 4	10 51	11 30	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	12 10	2 5	7 32
7 4	7 56	b 6 40	7 27	8 36	10 28	11 50	3 30	7 10	8 10	9 58	11 40	1 17	1 17	1 17	11 30	1 10	5 15	7 32
a 7 32	8 8	7 25	8 20	8 36	10 28	11 50	3 30	7 10	8 10	9 58	—	—	6 55	8 34	12 10	2 5	7 32	
b 8 15	9 3	b 8	8 41	8 35	8 15	9 15	10 5	8 20	8 1	6 35	5 15	8 20	8 1	6 35	12 10	2 5	7 32	
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	9 40	10 33	10 5	a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	10 50	1 10	9 20	1 10	9 20	1 10	5 15	7 32
b 10 10	11	a 9 56	10 32	10 20	11 55	12 2	a 10 10	12 26	2 43	12	10 50	1 10	9 20	1 10	9 20	1 10	5 15	7 32
a 11 40	11 16	b 10 4	10 51	a 11 40	11 17	a 5	a 11 40	11 17	a 5	10 50	9 30	7 25	7 47	8 45	10 50	1 10	5 15	7 32
b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	b 12 5	12 35	a 11 26	b 12 5	12 35	a 11 26	12 2	12 30	1 20	9 20	1 20	9 20	1 20	5 15	7 32
a 1 0	2 16	b 12 40	1 27	a 1 0	2 16	b 12 40	1 27	a 1 0	2 16	b 12 40	1 27	1 20	9 20	1 20	9 20	1 20	5 15	7 32
b 2 10	3	b 1 35	2 22	a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	1 20						



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

# APEADEIRO DA MATTA

A partir de 20 de Julho de 1909 o **Desvio da Matta** situado ao kilometro n.º 490,335 da linha de Leste entre as estações de Chança e Crato passa a designar-se **Matta** com a categoria de **Apeadeiro**, ficando habilitado a fazer serviço de **passageiros sem bagagem**, limitado ás estações d'esta Companhia, e **mercadorias, veículos e gado em grande e pequena velocidade**, interno e combinado.

Não serão aceitas de ou para este apeadeiro remessa de **metalicos, valores e reembolsos**. Tambem não serão aceitas á expedição n'este apeadeiro remessas de **generos sujeitos a deterioração ou cujo valor seja inferior ao dos portes**. Não ha **Aviso de chegada** das remessas destinadas ao apeadeiro.

Para a execução do serviço observar-se-hão as seguintes prescripções:

### PASSAGEIROS

O **Apeadeiro da Matta** não vende bilhetes. Aos passageiros que tomem comboio no apeadeiro, serão cobradas as passagens em transito pelos revisores.

### MERCADORIAS

**As expedições do apeadeiro** só poderão ser aceitas em portes a pagar á chegada. — **As expedições para o apeadeiro**, deverão ser feitas em portes pagos.

#### REMESSAS DE DETALHE

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

**Chegadas.** — Os consignatarios deverão imediatamente retirar as suas remessas. Decorrido que seja o prazo de 6 horas para as remessas de grande velocidade e de 12 horas para as de pequena velocidade a Companhia cobrará os respectivos direitos de armazenagem em conformidade com a tarifa de Despezas Accessorias em vigor, não se responsabilisando, comodo, por faltas ou avarias que possam dar-se enquanto as mercadorias ali permanecerem, em vista do apeadeiro ser desprovido de instalações apropriadas para armazenagens.

#### REMESSAS DE WAGONS COMPLETOS

**Expedições.** — Os carregamentos e a sua ligação por cordas e cobertura com encerados serão feitos por gente e conta dos expedidores.

Os wagons deverão estar carregados e promptos a seguir pelo primeiro comboio ascendente diurno, mixto ou de mercadorias que passar no apeadeiro 6 horas, pelo menos, depois da hora em que o wagon ali foi deixado para carregar, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 da manhã seguinte. Passado esse prazo os expedidores ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento na conformidade da tarifa de Despezas Accessorias em vigor.

As mercadorias a expedir não permanecerão sobre o caes mais do que o tempo necessário para se effectuar o seu carregamento nos wagons.

Ficam de conta dos expedidores, as despezas com as modificações que houver a fazer nos carregamentos assim como o pagamento do estacionamento que por este motivo os wagons sofrerem na estação de Crato.

E' permitido aos expedidores que sellem com sellos seus os wagons fechados ou os encerados que cabram a carga dos wagons abertos.

Nas notas de expedição a Companhia não aceita a declaração de numero ou quantidade de volumes ou objectos que não possam ser verificados sem tocar na carga do wagon.

O peso da mercadoria será indicado pela bascula da estação de Crato, deduzida a tara real dos wagons, que se obtém em Chança antes da entrega do material vazio.

A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia os prazos regulamentares de transporte.

**Chegadas.** — A Companhia não aceita, em relação ás remessas destinadas ao apeadeiro, a declaração nas notas de expedição do numero ou quantidade de objectos que não possa verificar á chegada a Chança sem tocar na carga do wagon, limitando a sua responsabilidade á falta de peso ou atraço, conforme as tarifas em vigor.

O pagamento de estacionamento de wagons até á hora de apresentação dos consignatarios para se effectuarem as operações de retirada das remessas será regulado pela tarifa em vigor.

As descargas no apeadeiro, para o caes ou directamente para carros, serão feitas por gente e conta dos consignatarios e sob sua inteira responsabilidade.

As mercadorias só poderão estacionar no caes o tempo indispensável para o seu carregamento em carros não tomando a Companhia especie alguma de responsabilidade nem pela sua guarda nem pelas avarias que ali possam sofrer.

O prazo concedido para a descarga das remessas é de 6 horas contadas desde a hora de chegada dos wagons ao apeadeiro, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 da manhã seguinte. Desde o fim d'aquele prazo, o estacionamento dos wagons fica a cargo dos consignatarios, na conformidade da tarifa em vigor.

Entretanto, quantia alguma será devida por estacionamento se os wagons vazios estiverem promptos a seguir pelo primeiro comboio mixto ou de mercadorias, que passe no apeadeiro depois de terminado o prazo concedido para a descarga.

A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir á estação de Crato os wagons que não forem descarregados no apeadeiro dentro do prazo concedido para a descarga, fazendo-os descarregar ou conservando-os carregados na mesma estação, como melhor lhe convenha, ficando de cargo dos consignatarios as importâncias correspondentes á descarga e armazenagem ou ao estacionamento, conforme os casos, assim como a correspondente ao novo transporte para o apeadeiro, se a isso houver lugar. O transporte entre o apeadeiro e a estação de Crato será taxado como se procedesse de Chança, pela Tarifa Geral.

Se assim o preferirem, poderão os consignatarios retirar a remessa em Crato depois de satisfeitos os respectivos débitos.

### COMBOIOS A UTILISAR

Para os transportes de **wagons completos** de ou para o apeadeiro utilizar-se-hão **apenas os comboios ascendentes**, mixtos e omnibus ou de mercadorias que forem designados pelos Serviços do Movimento.

Os wagons vazios ou carregados, **procedentes do apeadeiro**, serão ali tomados, seguindo á estação de Crato e d'esta a destino.

Os wagons vazios ou carregados, **destinados ao apeadeiro e procedentes de Chança ou à quem**, seguirão d'esta estação directamente ao apeadeiro. Os procedentes de Crato ou além seguirão a Chança e d'esta estação ao apeadeiro.

### TAXAS

Os **preços dos bilhetes e as taxas** a aplicar aos transportes procedentes do apeadeiro ou a elle destinados, serão fixados como a seguir se indica:

#### Bilhetes e expedições do Apeadeiro da Matta

No **sentido ascendente** como se procedessem de **Chança**.  
No **sentido descendente** como se procedessem de **Crato**.

#### Bilhetes e expedições para o Apeadeiro da Matta

No **sentido ascendente** como se se destinasse a **Crato**.  
No **sentido descendente** como se se destinasse a **Chança**.

Em tudo que não seja contrario ao que no presente Aviso se estipula, ficam os transportes de ou para o **Apeadeiro da Matta**, sujeitos ás disposições da Tarifa Geral e da tarifa de Despezas Accessorias em vigor nas linhas d'esta Companhia.

Fica pelo presente annullado e substituído o Aviso ao Publico B. n.º 1.666 de 24 de Julho de 1908.

Lisboa, 12 de Julho de 1909.

Pelo Director Geral da Companhia

O Engenheiro Sub-Director

A. de Vasconcellos Porto