

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 524

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Outubro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Real. — Tarifa internacional n.º 204, pequena velocidade; aviso ao publico sobre transportes de automoveis.

SUMMARIO

	Paginas
A rede do centro, por J. Fernando de Souza	305
Os planos financeiros do sr. H. C. Ferreira, por Mello de Mattos	306
Parte official — Portarias de 3 e 5 de outubro do Ministerio das Obras Publicas	310
A proposito do Cincoentenário — LXIX	310
O preço dos electricos	311
Notas de Viagem — Vannes — Santa Anna de Auray — A exploração do fanatismo — Carnac e os seus monumentos megalithicos — Quiberon — Port Aven — Concarneau — Uma festa typica (illustrado)	312
Francisco Maximo d'Abreu	313
A electrificação das linhas ferreas na Austria	313
Congresso Internacional de turismo	314
Omnibus voadores	314
O tunnel do Detroit River	314
Tracção electrica — Espanha — Belgica	314
A linha dos Grandes Lagos	315
Aviação e aerostação — A semana de Spa e a quinzena de Paris — Lisboa — França — Alemanha — Inglaterra	315
Parte financeira	316
Carteira dos Accionistas	316
Boletim Commercial e Financeiro	316
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	317
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	317
Publicações recebidas	318
Linhas portuguezas — Valle do Vouga — Valença a S. Mamede de Friestas — Companhia Real — Benguela	318
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Conclusão)	318
Arrematações	319
Avisos de serviço	319
Agenda do Viajante	320
Horario dos comboios	320

A rede do centro

Em artigo publicado no numero anterior prometti apreciar as disposições da lei votada ultimamente e relativas á construcção de algumas linhas na zona central do paiz.

O assumpto é importante e complexo, e tem a sua historia.

Pelo illustre ministro das obras publicas, desejoso de promover a prompta construcção da linha do Sado e a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas, foi elaborada e apresentada ás camaras uma proposta, simples e efficaz, que logrou fazer transformar em lei. Era segurissima a previsão dos recursos sufficientes para os encargos da construcção, quando estes se tornassem effectivos. Como não existiam porém n'este momento, era preciso uma providencia legislativa, simples acto de administração derivado da lei organica de 14 de julho de 1899.

Com surpresa geral, foi pela comissão de obras publicas introduzido no projecto um artigo, que auctorisa o Governo a mandar proceder directamente ou por concurso á construcção e exploração das linhas ferreas de via estreita, classificadas e approvadas por decreto de 19 de agosto de 1907, em conformidade com as bases annexas á lei.

Essas bases limitam-se a destinar para os encargos da construcção e exploração d'essas linhas a importancia do imposto de transito, suspenso pelo decreto de 8 de março de 1875, quando expire o praso da suspensão, e a

prescrever que no caso de concessão por concurso publico, as condições e encargos não possam ser superiores ás do contracto de 5 de fevereiro de 1907 para a linha do Valle do Vouga, com excepção do ramal de Santa Ovaia á Covilhã, para o qual é elevada a 25:000\$000 réis por kilometro a taxa da garantia de juro.

Antes de fazer a critica d'estas disposições, convem recordar a historia do assumpto.

Pelo decreto de 6 de outubro de 1908 estabeleceu Elvino de Brito o principio de que nenhuma linha devia ser construida sem previa classificação precedida do inquerito administrativo de utilidade publica, e formulou as normas a que esses inqueritos deviam obedecer.

Teve em conta a divisão do paiz, sob o ponto de vista da viação accelerada, em tres zonas: norte, centro e sul, predominando nas duas extremas a acção do Estado como entidade exploradora.

Com effeito, da zona ao norte do Mondego são as linhas do Minho e Douro as arterias principaes, devendo sêr construidas e exploradas pelo Estado a maior parte das linhas tributarias ou complementares. O facto de se acharem concedidas a varias companhias as linhas da Povoia, de Guimarães e de Mirandella não invalidam esta caracteristica fundamental da rede.

Do mesmo modo, ao sul do Tejo, abstraindo da linha de Leste, formam as linhas do Sul e Sueste e os seus prolongamentos um systema distincto e homogeneo de communicações, que deve estar na posse do Estado.

Na zona entre Tejo e Mondego estão as principaes linhas de via larga todas concedidas a Companhias e formando um grupo, ao qual pertencem os prolongamentos das linhas do Norte e de Leste para as zonas visinhas.

N'esta zona central não tem lugar a acção do Estado como entidade exploradora de linhas que ficariam desligadas das do Minho e Douro e Sul e Sueste, sendo preferivel, conforme o criterio de prudente ecletismo a que obedece o nosso systema administrativo em materia de viação accelerada, attribuir a região do centro exclusivamente á acção da iniciativa privada, amparada pelo Estado, como ha mister.

Como o decreto de 1898, além de preceitos de character permanente relativos á classificação das linhas, procurava estabelecer as bases para a reforma administrativa das linhas do Estado e para a construcção dos seus complementos, foram por elle encarregadas duas commissões technicas de elaborar o plano da rede complementar nas zonas ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, submettendo-o a inquerito nos termos do decreto.

A consequencia logica d'esta providencia era a realisacção d'egual estudo em relação á zona central.

Publicou pois Elvino de Brito o decreto de 27 de outubro de 1899, mandando estudar por uma commissão technica o plano da rede complementar na zona central.

As duas primeiras commissões desempenharam rapidamente o seu mandato, de modo que depois das delongas a que dava lugar a audiencia de varias estações consultivas, foram classificadas varias linhas complementares ao norte do Mondego por decreto de 15 de fevereiro de 1900

é ao sul do Tejo por decreto de 27 de novembro de 1902.

Circunstancias que é ocioso referir tinham feito suspender os trabalhos da Comissão do centro.

Durante o seu curto, mas sobremodo fecundo consulado, o sr. Conde de Paçô-Vieira, depois de providenciar para o rapido desenvolvimento das linhas do Estado, aproveitando para isso os meios de acção que a lei de 14 de julho de 1899 previa, promoveu a continuação dos trabalhos preparatorios da classificação das linhas complementares do centro. Fez porem mais e melhor: elaborou uma proposta de lei organica, subordinada a um plano methodico e destinado, não só a crear os recursos precisos para a construcção das linhas da zona central, que viessem a sêr classificadas, como a armar o governo com a autorisação precisa para as conceder, quando surgisse ensejo oportuno.

A classificação d'essas linhas dependia de estudos bem mais complexos que os que exigiram as rêdes das zonas extremas. Foi afinal publicado o decreto de 19 de agosto de 1907, pelo qual foram classificadas parte das linhas propostas pela commissão tecnica.

As linhas classificadas formavam dois grupos. Comprehendia um as tres ligações de via larga das linhas de Leste e Oeste, a saber: Setil a Peniche, Carregado a Torres, Alverca a Ericeira. No outro figuravam as linhas de via estreita do Entroncamento a Gouveia por Thomar-Arganil-Ceia, de Arganil a Santa Comba Dão, de Arganil a Covilhã, de Gouveia a Mangualde. Ficaram por classificar varias outras linhas propostas, em virtude de objecções de ordem militar postas pela Commissão Superior de Guerra, objecções que, seja dito de passagem, não sobrepõem em valor as considerações de ordem economica. Assim, mal se vê que inconveniente possa ter para a defeza do paiz a linha de Thomar a Nazareth e seu ramal para Leiria, cuja construcção se justifica plenamente pelo trafego que é destinado a servir.

Pouco depois da classificação surgiram varios pedidos de concessão de algumas das linhas de via reduzida, especialmente da do Entroncamento a Gouveia e Mangualde.

A Companhia Real e da Beira Alta reclamaram, allegando os desvios do trafego a que ficavam sujeitas as respectivas linhas. Entendeu-se superiormente que convinha esclarecer previamente o assumpto e desimpedir o caminho de reclamações. Ao mesmo tempo ordenou-se o reconhecimento das linhas classificadas para se ajuizar das difficuldades da construcção e do respectivo custo.

Pela proposta de lei de 1904 o sr. Conde de Paçô-Vieira, sem antecipar a escolha das linhas cuja classificação se preparava, julgou, e bem, que devia preparar recursos para a sua futura construcção, pedindo-os ao desenvolvimento do trafego.

Essas receitas só podiam vir, sem sacrificio do Thesouro, do augmento dos impostos e das economias em garantias de juro, destinadas condicionalmente pela lei de 16 de julho de 1890 para o fundo especial das linhas do Estado. A condição de reversão era o equilibrio no orçamento ordinario do Estado.

Pela proposta de 1904 começavam desde logo a reverter para o fundo especial da zona central os aumentos de receitas de impostos e economias de garantias de juro nas linhas de Companhias da zona central em relação ás importancias liquidadas em 1903. As receitas analogas das linhas de Companhias da zona do norte revertiam para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Dava-se ao mesmo tempo ao Governo a autorisação precisa para conceder oportunamente as linhas que fossem classificadas.

Estabeleciam-se as regras para a constituição e gerencia do novo fundo, que já hoje podia estar em 120:000\$000 réis annuaes, e dentro de poucos mais em 300:000\$000 réis.

Em vez de uma lei organica de assumpto tão importante vem agora enxertado um artigo em outra que nada tem com o caso.

Trata-se apenas de promover a construcção das linhas de via reduzida, despresando as de via larga, quando é manifesta a conveniencia publica da ligação, quanto mais cedo melhor, das de Leste e Oeste, ao menos pelo prolongamento da de Vendas Novas ao Setil.

Não se procuram angariar todas as receitas que sem sacrificio do Thesouro poderiam ser consagradas ao desenvolvimento da viação accelerada na zona central, e adopta-se uma formula demasiado estreita para as concessões a fazer.

Não se previu uma combinação que poderia ser tratada com a Companhia Real para a construcção da linha Entroncamento a Miranda do Corvo, de via larga, mediante algumas vantagens, como a prorrogação do regimen de cobrança de imposto de transito estabelecido em 1875, ou dispensa da segunda via na linha de Leste alem de Abrantes.

Em vez de se tomar portanto para base d'estudo a notavel proposta de 1904 do sr. Conde de Paçô-Vieira, modificando-a, se preciso fôsse, consoante os resultados d'esses estudos, foi-se legislar precipitadamente sobre a construcção de uma parte da nova rêde, perdendo-se o ensejo de preparar e promulgar uma lei organica, methodica e derivada de exame detido do assumpto.

Não fôra melhor reservar para a proxima sessão legislativa a apreciação de um projecto especial, completo e bem estudado?

J. Fernando de Souza.

Os planos financeiros do sr. H. C. Ferreira

Sob o titulo de *desenvolvimento e protecção á economia nacional — Planos Financeiros*, publicou em agosto passado o sr. Henrique Carlos Ferreira um livro com 88 paginas que merece ser tido em consideração por quem isto escreve não só porque representa um brinde do auctor e porque vem acompanhando a offerta uma dedicatória sobremodo amavel, mas tambem porque esta obra é o resultado de um estudo ponderado e reflectido sobre os males que affligem o nosso paiz.

Vindo trazer a sua contribuição á *feira de ideias* de que evidentemente estamos carecidos, o sr. Ferreira demonstrou quanto bem quer ao nosso paiz e ainda que seguiu o illustre professor sr. Bazilio Telles, que, no seu *Problema Agrícola* impõe justificadamente que a ninguém, seja sob que pretexto fôr, é licito julgar-se dispensado, na conjuntura actual, em sua consciencia e boa fé de sugerir e dar ampla publicidade a quaesquer alvitre que possam impedir o Estado de dar um passo em falso.

Numa ligeira introdução demonstra o sr. Ferreira o desinteresse que o levou a dar curso ás suas ideias por meio de esta publicação, visto que escreve:

«E visse eu nas medidas que se me afiguram mais uteis e proveitosas o resurgimento da nossa patria, e julgar-me-ia então feliz por ter concorrido tanto quanto em mim coube para o bem estar geral».

O primeiro problema de que trata o sr. Ferreira é o da conversão da divida interna 3 %, emprestimos 4 % de 1890 e 4 1/2 % de 1888-1889 em renda portugueza unificada.

A proposta do sr. Henrique Carlos Ferreira consiste em transformar as obrigações representativas dos emprestimos 4,5 % e 4 % respectivamente de 1888-1889 e de 1890 em divida fundada, criando para isso uns titulos que dão apenas direito á amortização e outros de outro typo garantindo o juro actualmente percebido e representando o valor de determinada cotação.

De este modo, assim como succede nas inscrições,

Estado, seria apenas responsavel pelo pagamento do juro e nunca pelo proprio.

A elevação da taxa de juro a 5 % diminuiria a cifra determinativa do capital, mas esta medida conjugava-se com outras duas de que trata mais adiante: o resgate do caminho de ferro atravez d'Africa, e a extinção da divida fluctuante.

Para dar garantias aos portadores do emprestimo unificado, propõe uma organização analoga à da divida externa, com fiscalização de todos os partidos com voz na camara dos deputados.

Exposta a largos traços a solução apontada pelo sr. H. C. Ferreira encontra-lhe elle as vantagens seguintes:

- 1.º A garantia do actual rendimento.
- 2.º A fiscalização exercida, e a garantia da Junta do Credito Publico
- 3.º O reembolso annual em resultado das duas outras propostas já referidas
- 4.º A regulamentação do que se promulgou como transitorio em 1892 em referencia ao imposto de rendimento de 30 %.
- 5.º Reducção do capital em favor do Estado, sem prejuizo do rendimento para os portadores da divida.

Pode em principio acceitar-se como base de estudo a solução proposta, mas conviria ter em conta para os titulos de assentamento as datas dos averbamentos e fixar de esse modo o custo, para que na realidade os portadores não fossem prejudicados. Os estabelecimentos pios e as instituições de previdencia, como o Monte Pio official recebem o reembolso de juros de titulos averbados à data da lei Oliveira Martins e Dias Ferreira, e a muitos bens dotaes inalienaveis, em poder de particulares, se não lhes manteve a lei o juro anteriormente percebido, deveriam pelo menos as disposições da conversão proposta sustentar o capital representado à data do averbamento.

Depois, conviria fixar para os titulos averbados posteriormente à lei, que o publico designou sob o nome de *contribuição de guerra*, as cotações ao tempo dos averbamentos, visto que a baixa soffrida pelos papeis de credito nos annos calamitosos de 1893 até 1895, com a venda das inscrições convertidas, daria aos que então adquiriram os titulos um lucro tão injustificavel pelo menos como o prejuizo para os anteriormente apontados.

Quanto aos titulos ao portador, facil seria à lei da conversão fixar a cotação a elles referente, para assim evitar o jogo a que daria azo a proposta que deixasse em branco essa indispensavel clausula da conversão.

Para fazer semelhante liquidação seria necessario um enorme trabalho, é certo; mas só assim é que o Estado conseguiria solver com relativa honestidade, embora não sem manifesta fallencia, os compromissos tomados para com os portadores da divida.

Não é facil deduzir pelas contas da Junta do Credito Publico a importancia em que ficaria a divida interna portugueza, mas dado o largo intervallo de tempo que medeia desde que vigora o artigo 4.º da lei de 26 de fevereiro de 1892 até hoje, e a facilidade com que se mobiliza o capital representado pela renda interna, é muito presumivel que a conversão no typo indicado pelo sr. Ferreira não exceda os 281.900 contos de réis a que ficariam reduzidos os actuaes 530 mil contos de réis.

A segunda proposta do sr. Ferreira é o emprestimo colonial, na importancia de 100 mil contos de réis a 5 % em titulos de 90\$000 réis, o que não é bem concordante por se tratar de quantidades que não são divisiveis.

Esse emprestimo que o sr. Ferreira denomina ultramarino, teria por effeito resgatar as linhas ferreas do Lobito e Ambaca, e acudir às necessidades de fomento do nosso dominio colonial.

Muito de passagem o auctor indica a organização administrativa das nossas colonias, a que dava certa autonomia

e onde a soberania nacional seria representada por um commissario régio e por um governador militar.

Justificadamente amplia às nossas colonias os privilegios do banco emissor, afim de acabar com o agio de 1 a 3,5 por cento das notas ultramarinas actuaes.

Em referencia aos caminhos de ferro através d'Africa, e do Lobito tambem aponta o modo de os resgatar e, finalmente, extinguindo a divida fluctuante com o emprestimo já mencionado, encontra ainda um saldo disponivel de 10.915:850\$000 réis para desenvolvimento das nossas colonias.

O que ali fica exposto está largamente explanado em dez paginas do livro do sr. Ferreira, mas parece, contudo, a quem isto escreve que difficil seria libertar-se o Estado da dependencia em que se collocou relativamente ao Banco Ultramarino. Accumulando as funções de banco hypothecario, de desconto e de emissão, o Banco Ultramarino goza de tantos e tamanhos privilegios que seria absolutamente necessaria uma luta de muitos annos para se vencer aquella potencia financeira.

Ora a instabilidade ministerial é uma das caracteristicas do paiz, e o ministro que succede a outro traz sempre novas ideias, modos de vêr diversos do que immediatamente o precedeu, e assim acontece que ficam por concluir os serviços mais racionalmente organizados. A avaliação da propriedade urbana regulamentada pelo sr. conselheiro Teixeira de Sousa, em harmonia com uma lei do sr. conselheiro Espregueira, foi por este ultimo pouco alterada, mas completamente desorganizada pelo ultimo ministro da fazenda da situação franquista. De um trabalho em que não interviara até então a politica, fez elle uma dependencia dos governos civis, accrescendo que as commissões avaliadoras ficaram de tal modo dispostas que os presidentes de ellas não tinham meios de dirigir os serviços. O resultado foi perderem-se algumas centenas de contos de réis dispendidas na avaliação, e hoje estarem as matrizes ainda peor organizadas e com maiores desigualdades do que antes de se iniciar a avaliação.

Outro exemplo da desorganização dos nossos serviços é o da carta do Douro. Na construção da linha ferrea de aquella região estiveram os engenheiros de maior nomeada de aquella época. Todos à porfia demonstraram a alta capacidade técnica da engenharia portugueza, e facil seria ao Governo aproveitar a estada de tantos engenheiros na região para effectuar o levantamento da carta hydrographica do Douro.

Bastaria por certo, findos os trabalhos da construção, encarregar os chefes das secções e seus subalternos de aquelles serviços hydraulico-topographicos.

Não occorreu semelhante ideia aos que governavam.

Certo é que naquelle tempo estava-se convencido de que a via ferrea matava a navegação interior e hoje ainda não poucos são os que pensam do mesmo modo.

Appellar para a dictadura afim de fazer cessar os enormes privilegios do Banco Ultramarino não é exequivel, não só porque a deploravel fallencia das brutalidades governativas que tiveram o medonho desenlace de 1 de fevereiro de 1908 desacreditaram para todo o sempre os dictadores, como tambem porque estes se apoiam na plutocracia para poderem conservar o poder.

Contar com a permanencia de um ministro da fazenda para realizar semelhante pensamento é uma impossibilidade não menor do que a que se apontou; se é que, perante as ambições desencadeadas dos politicos militantes, não chega até a reputar-se como uma insolubilidade equivalente à quadratura do circulo ou à formula geral da resolução das equações de qualquer grau.

Menores difficuldades por certo encontrarão os resgates da linha atravez d'Africa ou da do Lobito, embora nesta ultima ainda seja possivel admittir-se a hypothese dos lucros provaveis tendentes à valorização dos trabalhos effectuados. Bastaria porém que se deixasse effectuar a ex-

ploração durante alguns annos pelos actuaes concessionários para se evidenciar que taes ganhos são algo phantassistas, a despeito do que se clamou por esse paiz fóra, quando se deu a concessão Williams.

De resto, é costume velho proceder assim em Portugal, e basta recordar a celeuma que produziu a concessão Paiva d'Andrade para justificar o que dito fica.

O barulho provocado pela concessão Williams não é mais do que um pallido reflexo do que escreveu, por exemplo o *Correio da Manhã*, quando se soube do que se tinha concedido a Paiva d'Andrade.

O que porém custa tanto a acceitar como a attenuação dos privilegios do Banco Ultramarino é a organização administrativa a largos traços esboçada pelo sr. H. C. Ferreira. S. Ex.^a é novo e certamente conhece mal a provincia e o character nacional fóra dos grandes centros.

A luta pelo mando onde mais afastada se encontra a acção do poder central chega a sêr feroz. Quem isto escreve mais de uma vez observou casos extraordinarios, até condemnaveis, só para se vencer uma eleição de junta de parochia.

As falsas denuncias de contrabando são moeda corrente nas terras fronteiriças. As caixas de charutos hespanhoes, os bilhetes de loterias estrangeiras propositalmente collocados em casa dos adversarios são já um processo tão sabido que se lhe não liga importancia.

Passada a eleição, vem o decreto de amnistia para os processos fiscaes aduaneiros, sendo digno de observar-se que sempre essas duas amnistias se dão conjuntamente e enquanto não vem o decreto estão parados os processos do fisco, tão monstruosamente organizados foram elles.

Já não se alludirá aqui ás violencias e attentados contra as pessoas, mas o facto é que ninguem chega a indignar-se com occorrencias d'esta ordem.

Ampliar nas colonias a esphera de acção das corporações locais é excellente em these, mas parece á penna que traça estas linhas que ha de sêr de execução pouco pratica, mormente se conjugarmos estas disposições com a existencia de um commissario regio para representar o poder civil e de um governador para assumptos militares.

Situadas como estão as nossas colonias em regiões, onde são vulgares as doenças hepáticas, não é de extranhar que se azedem ali os caracteres e que os conflictos entre auctoridades sejam por assim dizer o pão nosso de cada dia. Foi em Portugal que se escreveu o *Hyssope*, aliás baseado num facto real.

Ouvir os coloniaes falarem uns dos outros, registrar o que referem quando alludem a casos que se deram com elles, determina a convicção de que os conflictos entre o poder civil e militar seriam fataes e repercutir-se-iam deploravelmente sobre a vida da colonia.

Se ocorreram estas observações de contradicta, que só pretendem demonstrar a attenção com que foi lido o trabalho do sr. H. C. Ferreira, já o mesmo desaccordo se não dá com o que se refere á extincção da divida fluctuante, que constitue o terceiro capitulo da obra que se está examinando.

Ao terminar porém a leitura de este capitulo procurei aquelle que se refere a responsabilidade ministerial, a fim de vêr se ali se propunha alguma penalidade para o ministro que subscrisse letras ou bilhetes do thesouro. Infelizmente não se encerra ali proposta alguma concreta como nos que já se referiram e ainda no da regularização do jogo, que se lhes segue e em cuja apreciação não entro. Tenho verdadeiro odio áquelles rectangulos de cartão com pinturas e cabeças para cima e para baixo a que se chamam cartas.

Se o mesmo não digo dos algarismos, desagradame no emtanto vê-los apparecer sem lei definida e mormente acha-los limitados a 36 e insertos sobre fundo preto e encarnado ou sobre panno verde. Não se coadunam aquel-

las côres com a sentimentalidade artistica de quem isto escreve.

A minha antipathia para roleta é portanto analoga á dos rectangulos pintalgados.

Accresce ainda a tecnologia do jogo, a começar por aquelle *puxar pelo rabo á sota*, que trezanda a estrebaria, cigarro bregeiro e fado choradinho.

De resto, o sr. Ferreira neste capitulo da sua obra faz lembrar a conhecida anedota que se conta de certo imperador romano que, a proposito de uma suja negociata sobre o que hoje se denomina *sewage* por toda a parte, mostrava uma moeda de oiro, dizendo que não cheirava mal. E' quasi nestes termos que o livro acceita o jôgo e a sua regulamentação.

Alludindo ao Banco de Portugal, aponta claramente o sr. H. C. Ferreira o estado em que se encontram as suas reservas metallicas comparadas com a totalidade das notas em circulação.

E' temeroso que apenas representem 13 por cento do valor nominal do papel circulante, e por isso o sr. Ferreira propõe que se eleve a circulação de 72 a 100 mil contos de réis, comquanto que os 28 mil contos da differença se destinem, exclusivamente, á compra de oiro.

De essa fôrma, as reservas passariam de 10 mil contos em numeros redondos a 35 mil, de maneira que a percentagem real do valor do papel fiduciario de 13 passaria a ser 35 por cento. Não é muito, mas incontestavelmente seria vantajosa esta operação, mormente se, como a propõe o sr. Ferreira, ficassem depositados dez mil contos de réis á ordem do Banco de Portugal em cada um dos bancos emissores de Inglaterra, França e Allemanha.

Tambem propõe o sr. Ferreira o resgate por conta do Banco de Portugal das 72.000 obrigações da Companhia Real, de que tanto se tem falado e por tantas vezes, que escusadas são minucias para referencia a ellas. Parece contudo que o actual Governo teve artes de arranca-las á usura estrangeira e por isso talvez que sobre ellas se podesse fazer alguma transacção entre o Estado e o Banco de Portugal, para reduzir os emprestimos com o juro usurario de 8 por cento, que o sr. H. C. Ferreira menciona, de resto dubitativamente e com toda a reserva.

Quem isto escreve, em tempo, expoz na Real Associação Central da Agricultura Portuguesa o seu modo de vêr em referencia á nota inconvertivel que representa hoje a nossa moeda ⁽¹⁾, de maneira que a agricultura podesse lucrar com esta anormalidade que hoje representa o estado constante da nossa vida economica.

Foi por isso com verdadeiro prazer que viu que, logo apoz o capitulo consagrado ao Banco de Portugal, se trata de agricultura, no livro a que se refere esta notula.

Enlaçados como estão no problema geral da agricultura os allusivos aos baldios e ás lezírias, a referencia que se segue de todos trata ao mesmo tempo, o que de resto fez o auctor tambem.

Propõe a divisão em glebas dos baldios parochiaes e municipaes para serem distribuidas aos habitantes mais pobres da localidade com prohibição de venda, aluguer ou hypotheca dos terrenos cedidos, mas com o direito de legar e com isenção de tributos durante dois annos e compra da produção por meio de agentes do mercado central, que se distribuiriam pelas provincias em occasiões opportunas. No tocante ás lezírias do Tejo e Sado, encontra a solução na compra das acções representativas pelo dobro do seu valor nominal e a venda dos terrenos em glebas, cujo pagamento se poderia effectuar em obrigações emitidas para esse resgate, sem que o Estado tivesse que dar dinheiro em troca de minimos inferiores ao valor nominal das mencionadas obrigações.

Os alvitres apontados conteem parte da solução do nosso problema agricola, mas não julgo que possam por

(1) Boletim de Ass. cit de abril de 1901.

si sós evitar o nosso *deficit* cerealifero. Não basta apenas distribuir os terrenos pelos trabalhadores ruraes, é indispensavel estabelecer o credito agricola, e essa face do problema é a mais difficil.

Em terras de população densa, ainda ha meios de conservar as glebas sufficientemente fragmentadas, mas noutras em breve cairiam nas mãos do agiota, que rapidamente se encontra grande proprietario rural, sem a precisa capacidade para agricultural e com a agravante de que, na ambição de mais terras obter, emprega todas as suas disponibilidades em novas hypothecas, fugindo assim ás despesas do amanho cultural.

Depois, tanto a industria como a agricultura requerem prazos longos no credito. A segunda, por exemplo, exige um anno inteiro de despesas e adeantamentos ás culturas, que dependem não poucas vezes dos agentes atmosfericos. Por isso é que preconizei em 1901, na Real Associação Central de Agricultura, os syndicatos regionaes como sociedades de credito representativas de polycultura e tendentes por isso a commercializar as operações de credito agricola (¹).

Ainda ha que attender ás modificações do regimen do aforamento e talvez regressar á *lei das sesmarias* de D. Fernando I, e que logo esqueceu nas ordenações, quando já influia o direito romano na nossa legislação. A *idolatria da propriedade*, como algures escrevi, determinou o abandono do cultivo e os latifundios, de que indignadamente fala o sr. Ferreira. Talvez que assim como em tempos alvitrou o sr. Bazilio Telles, devesse haver um duplo imposto sobre a propriedade: o da área e o da cultura. Assim, qualquer terreno seria taxado segundo a superficie com um tributo fixado por metro quadrado e constante para o paiz todo e, além de esse, haveria o tributo sobre a cultura, em harmonia com a maior ou menor difficuldade de amanho, produção annual, etc., e que seria variavel de região para região, talvez annualmente fixavel por meio de gremio.

Quanto ao aforamento, dão-se casos que merecem registo. No Alemtejo são vulgares os foros diminutos, quicá ridiculos, taes como um copo de agua de tal fonte, um pombo, um coelho.

Mas os laudemios são elevadissimos. Ora, se o foreiro se dedica realmente á agricultura, succede-lhe que não tem disponibilidades as mais das vezes para encabeçar num herdeiro unico o predio aforado, e por isso se encontra ante este dilema: ou amanhar rotineiramente, não fazendo senão as despesas e supprimentos occorrentes com as necessidades, ou valorizar um predio de modo que, por morte de elle, os filhos nada lucram, visto que o directo senhorio tem todo o interesse em que elle vá á praça para receber o laudemio respectivo.

Esta questão dos foros de que acabo de expôr um dos aspectos tem preocupado mais de um ministro e, entre elles, o fallecido Pedro Victor decretou a remissão de aquelles em que o total de 20 foros e o laudemio fossem inferiores a 300\$000 réis. Poucos beneficiaram com aquella disposição legislativa.

Elvino de Brito tambem alguma coisa propoz a tal respeito mas, o que se verifica é que não bastam as disposições tomadas.

Ainda conviria no problema manter as grandes propriedades, onde houvesse trabalho em dadas épocas do anno, para assim minorar as precisões dos pequenos agricultores. O sr. José Maria dos Santos alguma coisa fez na Venda do Alcaide, na Lagôa da Palha e noutros pontos da vasta planura que se estende do Tejo ao Sado, onde a terra é de qualidade inferior, mas que tem como compensação a proximidade de dois grandes centros consumidores: Lisboa e Setubal.

Não é por certo em simples referencia, ao correr da penna, que se podem apontar os alvitres que sugere o pro-

blema agricola, que, de resto, se liga com todos os demais da economia nacional.

O dos cambios, por exemplo que parece só dever pesar na balança commercial, tambem influe na agricultura por causa dos machinismos, correctivos e adubos que se torna necessario importar. Trata-o sr. H. C. Ferreira no seguinte capitulo da sua obra apontando um alvitre tendente a reprimir o jogo e a especulação que se fazem com as cambias, com o fim de evitar as operações a prazo, e encarregando o Banco de Portugal de sêr o regulador de cambios, segundo condições que expõe em breves linhas e que mal podem ser discutidas, porque isso nos levaria muito longe.

Passando por sobre a responsabilidade ministerial e a fiscalização exercida por delegação da Camara electiva, alvitradas pelo sr. Ferreira, tambem elle proprõe a criação dos ministerios de Agricultura e Instrução Publica para juntar aos que já existem.

Não penso do mesmo modo que o auctor dos planos financeiros. Em lugar de instituir mais dois ministerios, acho preferivel a remodelação dos existentes, de modo a dar unidade de vistas a serviços que andam dispersos.

A guerra e a marinha concorrem para a defeza nacional e nada mais representam do que isso. Constituiriam portanto um ministerio, sem que se desdobrem e antagonizem serviços a cuja organização deve presidir um plano unico.

As colonias e os negocios estrangeiros poderiam constituir um só ministerio, pois que de aquellas proveem, em geral, as reclamações que nos fazem as nações extranhas, e nem sempre os ministros que pensam executar trabalhos de fomento colonial estão a par do que a esse proposito pensam as chancellarias estrangeiras. Justifica-se portanto essa reunião.

A justiça, os cultos e a segurança publica racionalmente se enlaçam e, além de tudo, das mãos dos politicos se tira uma arma que é sempre perigosa em tempo de eleições. Se, demais, os cargos administrativos (administradores de concelho e governadores civis) constituissem escala de carreira administrativa, com quadros em que entrassem os secretarios geraes, officiaes do governo civil, e outros funcionarios, facil seria acabar com a interferencia meramente politica em questões em que ella nada tem que vêr, e em que de extrema utilidade é que ella seja banida.

As finanças e a estatistica constituiriam um ministerio com ingerencia na ordenação da despesa e receita de todos os outros, agregando-lhe os serviços de beneficencia publica e assistencia aos necessitados, que formariam um sub-secretariado do ministerio.

Resta finalmente o Ministerio do Fomento, ou dos Melhoramentos do Paiz, ou como se entendesse melhor chamar-lhe.

Esse teria o seu cargo o progresso material e intellectual da nação e por isso, naturalmente, se subdividiria por meio de um sub-secretariado para a instrução publica e bellas artes e, no tocante a obras publicas, minas, agricultura, commercio e industria, correios, telegraphos, pharoes, bastariam direcções geraes, organizadas sob novas bases, e corporações consultivas autonomas, mas podendo reunir-se em sessões conjuntas, para que o ministro conseguisse abarcar os complicados problemas da pasta que é trabalhosissima hoje, em que tudo depende de deliberação ministerial.

Quadros de pessoal organizados convenientemente, regulamentação do ingresso nos serviços, promoções, collocação, tudo dependeria dos directores geraes e deixaria o ministro de perder com estas ninharias precioso tempo.

Nas relações correntes com o publico, o que previsto estivesse em regulamento dependeria de despacho dos

(¹) Boletim de abril de 1901 — O Credito agricola.

directores geraes responsaveis e só os casos não explicitos e os de alta importancia, os contractos de grandes empreitadas e fornecimentos, em summa os casos de subida monta dependeriam de despacho do ministro lançado sobre informação do respectivo director geral, e seguidamente a pareceres das corporações consultivas ouvidas individual ou collectivamente.

O ministro teria a seu cargo impulsionar as Direcções Geraes de elle dependentes no sentido de lhes orientar o trabalho para um determinado fim. Convocando-as, presidindo até ás reuniões das corporações consultivas, quando o entendesse ou reunindo algumas de ellas e ouvindo-as sobre determinados assumptos, ficaria em breve habilitado a decidir sobre um conjunto de medidas que por certo traria em mente ao acceitar a pasta.

Collocado acima das ninharias que hoje lhe tomam o tempo pela viciosa organização de todos os nossos serviços publicos, o trabalho material do ministro reduzir-se-ia enormemente e apenas lhe competiria a iniciativa das medidas de verdadeiro alcance social, no tocante ao progresso e desenvolvimento da riqueza material e intellectual do paiz.

Pela organização acabada de esboçar, deixariam de existir os ministros da marinha e ultramar e o do reino, como expressão do pensamento politico do governo, visto que, no tocante a administração, beneficencia e instrucção publica, ficariam estes serviços distribuidos e arrumados convenientemente, como se viu.

Como porem logo desde o principio do regimen constitucional se criou a entidade presidencia do conselho de ministros e que ella por vezes tem sido exercida sem pasta, deixar-se-ia a concessão de titulos e condecorações e a orientação politica do gabinete a um presidente do conselho de ministros, sendo tal cargo desempenhado por um dos cinco ministros indicados.

Responsavel cada ministro pelos trabalhos e serviços dependentes da sua pasta, em lugar de um dia unico para a assignatura regia, cada ministro teria o seu dia de despacho com El-Rei, que assim poderia ficar perfeitamente a par de tudo quanto interessa o paiz, e que assim realizaria o preceito do artigo 71.º da Carta Constitucional. Seria de facto *a chave de toda a organização politica, o chefe supremo da nação; velaria sobre a manutenção da independencia, equilibrio e harmonia dos outros poderes do Estado.*

Mais longe fui neste estudo do que contava, e com a agravante de occupar largo espaço na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, com prejuizo dos leitores de esta revista.

Não posso conseguintemente senão enumerar os titulos dos capitulos que o sr. H. C. Ferreira consagra á contabilidade publica, bem mais desorganizada hoje do que antes da reforma de 1907, ás agencias de importação, aos bancos ruraes e ás bolsas do commercio de Lisboa e Porto.

De este estudo, vê-se que ainda ha quem desinteressadamente proponha meios de fazer resurgir o nosso paiz do descalabro em que se encontra e, ainda lendo-se a apreciação que acaba de fazer-se, se conclue que nunca se sabe bem senão aquillo que se ignora.

Embora tenha ares de paradoxo, este aphorismo é verdadeiro a mais não sêr, porque se não fôsse baseado nelle, nunca deixaria, como acabo de o fazer, o papel de tecnico modestissimo, que me compete desempenhar.

Ao pintor grego Apelles attribuem o conselho que apenas conheço em latim do *ne sutor ultra crepidam*, mas o facto é que poucos o seguem e menos que ninguem aquelle que isto escreve. Por isso se abalança a apreciar trabalhos que devia considerar como fora da sua alçada. O artigo porém está escripto e a *Gazeta* admittindo-o desculpa o auctor.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o pedido do Conselheiro Inspector Geral de Obras Publicas e Minas, Silverio Augusto Pereira da Silva, de escusa da Commissão para que fôra nomeado por portaria de 14 de setembro findo, para exame á linha ferrea do Valle do Vouga:

Ha por bem acceitar a escusa pedida e nomear em sua substituição o Inspector Geral de Obras Publicas e Minas, Conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes.

Paço, em 3 de outubro de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de estabelecimento na estação de Sacavem de um reservatorio e gruas para a toma de agua para alimentação de locomotivas:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 23 de setembro findo, approvar o referido projecto.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 5 de outubro de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do 3.º lance da 1.ª secção da linha do Guadiana, na extensão de 10:162^m.69, comprehendido entre Montoito e Reguengos, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste com data de 11 de agosto ultimo:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 23 de setembro findo, approvar o referido projecto e respectivo orçamento na importadecia de 137:700\$000 aéis.

Paço, em 5 de outubro de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXIX

RECAPITULAÇÃO E CONCLUSÃO

Como primeiro engenheiro director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes que, ao mesmo tempo que organisava os serviços de exploração até então um tanto empirica, dava o mais activo desenvolvimento á construcção das linhas E. e N. foi o saudoso engenheiro hespanhol:

D. Eusebio Page y Albareda

ao qual Portugal deve relevantes serviços, não só prestados durante o tempo em que aqui trabalhou, mas depois quando director geral de Obras Publicas em Hespanha, occupando-se sempre com o maior interesse dos assumptos portuguezes.

Foram notabilissimos os serviços prestados á exploração commercial da Companhia Real, vencendo a rotina até então predominante, conservando quasi nulos os productos das duas linhas, e estabelecendo um sistema tarifario que ainda hoje serve de base á exploração da rede pelo activo intelligente e dedicado cumpridor de seu dever

Edouard Goudechaux (francez)

Sem diploma de engenheiro, mas notavelmente pratico e conhecedor dos serviços administrativos, o director E.

Goudechaux criou e estabeleceu o mais proveitoso meio de tornar a viação acelerada evidentemente mais lucrativa para os transportadores do que eram os antigos sistemas, que tiveram de deffinhar em presença da resistencia opposta pelo tenaz competidor

São inegaveis as vantagens trazidas á exploração das linhas E. e N. pela direcção do engenheiro

Bustene Lefrançois (francez)

coadjuvado (ou para mais exacto dizer) aconselhado pelo engenheiro

Jacques Ladarne (belga)

Encontrando a exploração ainda sobrecarregada com os encargos de um excessivo pessoal que provinha de compromissos e exigencias dos antigos serviços de construção, a direcção Lefrançois-Ladarne procedeu á eliminação de grande numero de agentes inuteis, e organisou por forma normal os serviços de exploração.

Esta hecatombe de pessoal e o character atrabiliario e irascivel do engenheiro Lefrançois criaram-lhe tal opposição dos protectores do pessoal dispensado do serviço, e tal guerra dos que sentiam seus interesses feridos, que a sua gerencia na direcção da Companhia foi de curta duração, mas as medidas acertadas por elle adoptadas e sistema implantado continuaram em vigor e ainda actualmente persiste em grande parte.

Foi innegavelmente devido á iniciativa do engenheiro

Boyer (francez)

que o serviço de exploração da Companhia entrou no caminho de largo desenvolvimento na adopção do meio para mais rapidez e commodas communicações, não só dentro do paiz como além da fronteira, adoptando material circulante adaptado para esse fim, e combinando com as companhias estrangeiras ligações de serviços que foram mais tarde ampla e vantajosamente desenvolvidas pelos subsequentes directores

Paul Chapuy (francez)

e **André Leproux** (francez)

sendo de esperar que seus successores ainda mais desenvolvam o serviço da Companhia Real, actualmente a par das mais adiantadas e productivas da Europa.

Os directores portuguezes da Companhia Real durante a época de seus melhoramentos de exploração foram:

Engenheiro civil Manuel Affonso de Espregueira,

Engenheiro militar Antonio de Fontes Pereira de Mello Ganhado,

Engenheiro civil Pedro Ignacio Lopes,

que com dedicação, exforços e proficiencia profissional honraram o nome do paiz em que nasceram, e zelaram os interesses que lhe estavam confiados.

Os vice-directores que com tanto zelo e proficiencia coadjuvaram os directores foram:

Engenheiro civil Manuel Francisco Vargas,

Engenheiro civil Augusto Luciano de Carvalho,

Engenheiro civil Antonio Coelho Vasconcellos Porto.

Como engenheiros em chefe superintendendo nos serviços de construção de via e obras, devem mencionar-se em honra do paiz, da classe e do bom nome da Compahia Real os saudosos:

João Evangelista d'Abreu e Xavier Cordeiro

que um dos mais eminentes professores e homens publicos scientificos francezes classificou de *vrais savants qui honorent la classe des Ingenieurs*.

Esta verdadeira e justa apreciação classifica o merito dos saudosos engenheiros da Companhia Real.

O serviço de material e tracção conta nos chefes que superitenderam este serviço da Companhia Real verdadei-

ras notabilidades, laureadas nas escolas e justificadas na pratica. Os principaes foram:

Albaret

Engenheiro da Escola Polytechnica de Paris, que construiu as primeiras officinas, actualmente ampliadas mas ainda de primitiva origem, como foi este que montou os primeirosapparehos e machinas na gare de Lisboa.

Alfred Ghebard

Alumno da Escola Polytechnica de Paris e pre-dilecto discipulo do eminente professor *Sauvage*.

Foi Alfred Ghebard, quem organisou o serviço de material e tracção, adoptando novas ferramentas mechanicas, e trazendo para Portugal o habil chefe de officiaes

Henry Bresseur, cuja instrucção foi devida á pratica de uma pleiade de operarios que se distinguiram como os mais apreciaveis constructores.

Jean Roca

Alumno da escola de Paris, um dos mais habéis profissioaes a que a Companhia Real deve importantes serviços de melhoramento de typos de material circulante, muito do qual construido nas officinas da Companhia Real.

Seria preciso uma longa lista de nomes se tentassemos indicar as altas personalidades politicas e financeiras que fizeram parte do Conselho de Administração da Companhia Real.

Os dois mais notaveis homens da finança a quem a Companhia Real deve o seu progressivo desenvolvimento foram:

D. José de Salamanca

primitivo concessionario da empresa construtora das linhas E. e N. de Portugal.

D. Joaquim de la Gandara

reformador dos serviços da administração e exploração por cujos exforços foi elevada ao mais alto grau de prosperidade, credito e bom nome a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Por favor da Providencia ainda podemos citar e lembrar com saudades, e respeitar a memoria de verdadeiros benemeritos de muitos esquecidos, mas por nós respeitosa-mente lembrados, a que Portugal deve os beneficios que lhe têm advindo da existencia e progressivo desenvolvimento da Companhia Real.

Não devemos esquecer o outro benemerito que seguiu o credito da Companhia e resolveu os interesses de seus credores que foi o

Conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho.

E com a saudade com que prestamos homenagem á sua memoria, damos por findas estas modestas e despretenciosas, mas verdadeiras, chronicas recordadas por

Um velho invalido, antigo agente ferroviario portuguez.

O PREÇO DOS ELECTRICOS

A despeito de todos os esforços empregados pela Camara Municipal, Lisboa continua a pagar carissimo os transportes, e sem meio de poder obtel-os mais baratos, graças ao monopolio existente.

Para se fazer ideia do preço fabuloso dos nossos electricos basta citar o preço das tarifas de transportes em varias cidades dos Estados Unidos.

Em Brooklyn, arredores de Nova York, faz-se um tracto de vinte e nove kilometros por dez réis da nossa moeda, um *cent*, em moeda americana.

Os habitantes de Jersey-City estão indignados, porque lá um percurso de treze kilometros não lhes fica por menos do tal *cent*, os nossos dez réis!

O que diriam elles se vissem em Lisboa e tivessem que pagar quarenta réis para ir do largo do Quintella ao Theatro da Trindade, ou mesmo trinta réis por subir ou descer a rua Alexandre Herculano!

Em Chicago, pode-se andar trinta e dois kilometros, tambem por um cent.

No emtanto em Lisboa não só se paga carissimo, e como se ainda fôsse pouco, aos domingos e dias santificados esse preço é augmentado.

Felizes americanos!



VI

Vannes — Santa Anna de Auray — A exploração do fanatismo — Carnac e os seus monumentos megalithicos — Quiberon — Port Aven — Concarneau — Uma festa typica.

Continuando a viagem na Bretanha, ha que fazer uma paragem em Vannes, para d'ahi ir percorrer, em vapor, o Morbihan, bello mar interior, de margens cheias de incidentes naturaes e salpicadas de pequenos portos, de amostras de florestas, de ravinhas escarpadas e de ilhas numerosas.

O barco é commodo, sem ser luxuoso, e a viagem interessante, até Locmariaquer, ponto extremo, na ponta de terra da margem direita, onde se desembarca o tempo necessario para ir vêr dois interessantes dolmens. A ida e volta leva 4 horas.

Ao regresso (ou antes da ida, conforme mais convem segundo o horario do vapor que varia com as marés) não se deve deixar de dar uma vista d'olhos á cidade, que é interessantissima, nas suas antigas construcções do seculo XVI, algumas em ruas tão estreitas que, nos andares superiores, não ha de um a outro lado mais que um palmo de largura.

O *Hotel de Ville* (camara) é um bello edificio moderno n'uma praça bonita; ao lado o novo e primoroso hotel Dauphin, moderno, e no verão sempre cheio.

Um dia basta para esta excursão, indo-se, no comboio da tarde, ficar a Auray onde, em vez de tomar o carro do hotel á porta da estação, preferimos um bello serviço de auto-omnibus que nos leva rapida e commodamente ao *Pavillon*, o melhor hotel da cidade.

Aqui pouco temos que vêr, mas é ponto obrigado de paragem para quem quizer apreciar a vida bretã, porque ha que fazer, em trem, por uns 6 a 8 francos, uma excursão á distancia de 7 kilometros, ao mosteiro de Auray, Campo dos Martyres e igreja de Sant'Anna, celebre pelas perigrinações que continuamente ali fazem os povos de toda a região.

Já se vê que á fundação da igreja se liga uma lenda semelhante á da basilica de Lourdes, para explicar a aparição da imagem e attrahir as riquezas que ali se acumulam, graças ao natural pendor dos povos ingenuos para lhe dar credito e á tensão espiritual em que os padres, aproveitando essa tendencia ingenua, mantêm os aldeões.

Segundo ella, a propria Sant'Anna appareceu, em 1623, a um tal Nicolazic, dizendo-lhe que queria que lhe construíssem uma igreja no lugar de uma capella que existira dez seculos antes.

Está-se a vêr a dóce avó de Christo transformada, pela credence, em dama exigente, que não pede para os pobres, não se lembra da humanidade, como o seu bondoso neto, mas exige para si, para o seu fausto e ostentação...

O caso é que dois annos depois, o mesmo Nicolazic disse ter encontrado uma velha imagem carcomida, e o povo acreditou no milagre, e a sumptuosa igreja lá está, recebendo annualmente enormes fortunas em offrendas e legados, sorvedouro dos haveres dos fanaticos de toda a parte.

Não faltam á basilica os accessorios attrahentes: a escada santa que, subida de joelhos, dá uma carregação de indulgencias; a fonte milagrosa, cuja agua cura todos os achaques, zombando da medicina e da pharmacia; o cortejo enorme de vendilhões que, dentro de muros do templo, contra os preceitos do Creador, mercadejam com rosarios, medalhas, emblemas e cartões postaes.

O Campo dos Martyres é a capella onde repousam os ossos dos 952 prisioneiros realistas, fusilados pela Convenção, em 1795.

De Auray ha que ir, no comboio a Carnac e a Quiberon.

Ao primeiro d'estes pontos, vae-se deixando a via ferrea em Pouharnel para ahi tomar um tremvia a vapor que nos leva á cidade, mas ahi, quem não quizer andar a pé uns bons 11 kilometros tem que tomar trem (barato, uns 5 francos) para ir vêr o tumulo de S. Miguel (interessante) os dolmens, e a mais notavel reunião de *mehirs*, monumentos megalithicos, pedras enormes e em geral ponteagudas, collocadas em alinhamentos nos campos, e cuja origem os sabios ainda não conseguiram descobrir, tal é a sua antiguidade.

Um dos grupos é formado por 1.109 enormes blocos, alguns de 8 metros de altura; outro grupo contem 982 blocos.

Por que geração e para que fim elles ali foram collocados é segredo que o pèrpassar dos seculos escondeu no seu manto, mas o que, de toda a fôrma, impressiona é como em tão primitivos tempos, se arrancaram de pedreiras longiquas, se transportaram até ali e se collocaram ao alto tão enormes massas de pedra, e em tal quantidade, trabalho que hoje mesmo com osapparelhos modernos levaria annos a completar.

E' portanto aquella visita indispensavel a quem quizer vêr uma curiosidade unica no mundo, e d'uma importancia que impressiona de fôrma inolvidavel.

Voltando ao caminho de ferro, sigamos até Quiberon. A linha é construida sobre estreita lingua de terra que liga esta ilhota ao continente, tão estreita que não dá espaço senão para a via e a estrada, e por vezes, indo-se no comboio, vê-se mar dos dois lados.

Quiberon é uma pequena cidade, hoje estação balnear muito animada, com bons hoteis, casino, etc, e celebre pelo sangrento combate que nas suas praias se deu em julho de 1799 entre as tropas realistas do principe de Bourbon e as republicanas.

O desastre d'aquellas foi geral; de 10.000 homens apenas 1.800 conseguiram salvar-se a nado. Os restantes ou morreram no combate, ou afogados na bahia, ou feitos prisioneiros foram fuzilados em Auray, como acima dizemos.

Muitos turistas vão ali embarcar para Belle-Ile, viagem facil em 45 minutos á curiosa ilha rodeada de pittorescas encostas e povoada de casinhas brancas e limpas.

Tem muito interesse a excursão, para os que vivem no centro, longe da costa, e a quem o trajecto já parece uma viagem maritima. Para os já habituados a andar sobre aguas perde-o, e por isso, retrocedendo a Auray, sigamos para Oeste, indo parar em Lorient, pequena cidade, porto de guerra.

Pouco interesse tem para o turista, a não ser o pequeno passeio, em vapor, até Port Luir, na foz.

Para isso ha os antigos vapores que andam bem, e em competencia com elles os novos escaleres automoveis chamados *vedettas*.

Graças a esta concorrência o preço da passagem desce de 40 centimos ao minimo de 10 centimos.

D'ahi nova paragem se impõe em Quimperlé, para,

visitada a cidade, muito pittoresca, muito arborizada, com umas pontes bonitas sobre o Ellé e o Isole, mudar de linha, indo-se, pela dos caminhos de ferro Departamentaes (via reduzida, genero tremvia) a Pont-Aven e a Concarneau.

O primeiro destes pontos, uma pequenina aldeia de uns 2.000 habitantes, tem-se tornado notavel para os excursionistas pelas... suas mulheres bonitas, e os seus trajes pittorescos.

D'elles damos o exemplo na gravura abaixo.

Alem disso o hotel ali existente, o Julia, com ser pequeno, tem fama de ser um dos melhores da Bretanha.

Não estivemos lá, porisso não podemos dizer d'elle.

Concarneau não tem grandes attractivos, mas quem estiver por estes sitios na epoca em que ali se realisa a festa dos *filéts bleus* (redes azues) não deve perder a occasião de assistir a ella, por sêr uma das mais notaveis da Bretanha.

As rêdes azues são o simbolo da pesca. Os pescadores para que o peixe não se aperceba da rêde e d'ella fuja, tingem-na da côr das aguas.

N'um domingo de agosto realisam a sua festa caracteristica, a que as rêdes servem de emblema de ornamentação das ruas, formando com ellas arcos e festões.

Pequenos pedaços de rêde fina, tendo pendentes quadrinhos de cortiça, semelhante as rêdes de pesca, são vendidos e postos, por senhoras e homens, ao peito, como emblema da festa.

Esta consta de arraial, no genero dos nossos, e — o mais curioso — concurso de fatos antigos tanto em creanças como em adultos.

Isso deu occasião a apresentarem-se, este anno, os mais luxuosos e caracteristicos fatos, não só em gente do povo, mas em pessoas de classe mais elevada, como funcionarios publicos, juris-consultos, poetas, escriptores, etc. O proprio presidente da camara e o poeta Botrel apresentaram o costume bretão de Quimper, um dos mais pittorescos.

Outro concurso, o de danças populares, produziu o maior e mais justificado entusiasmo.

Outro numero da festa era o cortejo da rainha das Rêdes Azues, cargo em que foi investida uma rapariga, menos que bonita, filha d'um barqueiro, figurando no prestito com o sequito de damas e camaristas.

Este compunha-se de 3 carros pobremente ornamentados com rêdes e verdura.

Pois apesar d'isso, a passagem do cortejo foi um acontecimento. Todos corriam, todos queriam vêr, e todos diziam que era lindo!

Lembrou-nos o cortejo a que ha pouco assistimos, em Cintra, por occasião da inauguração do edificio da camara; muitissimo mais brilhante e rico, e que não causou o menor entusiasmo.

Decididamente somos muito exigentes... ou muito semsaborões.

A' noite houve illuminação e baile popular, ou melhor diremos, baile geral, porque á força de libações de cidra — sem que queiramos dizer que todos se embriagaram — a boa e franca alegria attingiu o rubro e momentos houve em que toda a multidão que enchia a vasta esplanada do forte, onde se fazia a festa, dançava animadamente.



Uma mulher de Pont Aven

E a dançar todos sahiram, acabada a festa, em marcha, que se annunciava *aux flambeaux* mas em que... não houve luzes por tudo se ter gasto. Pois mesmo às escuras a animação dos folguedos só acabou, nas ruas, depois das duas horas.

E' de notar que a ordem deu o braço ao bom humor, não havendo a mais pequena questão, apesar de tão grande concorrência.

Gente, em geral, simples e boa, estes bretões.



Francisco Maximo d'Abreu

Mais uma valiosa perda tem a lamentar a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes pelo fallecimento de um de seus mais antigos, zelozos e intelligentes empregados.

Francisco Maximo d'Abreu, filho de um antigo empregado do serviço dos armazens geraes da Companhia Real, foi admittido como desenhador da Repartição technica do serviço de material e tracção quando D. Eusebio Page exercia o cargo de engenheiro director da Empresa constructora Salamanca.

De uma assiduidade exemplar, a sua competencia no serviço de desenhador foi apreciada com muito louvor pelos engenheiros Albaret e Ghebard aos quaes deve a Companhia Real a organização do serviço de material e tracção.

Tendo conhecimento de todos os detalhes e progressivos melhoramentos que têm aperfeiçoado as machinas locomotivas, Francisco Maximo d'Abreu constituia um repositorio vivo a que com grande proveito recorriam os engenheiros que lhe confiaram a superintendencia da Repartição technica, no exercicio da qual acabou seus dias.

A sua falta é lastimada pelos seus chefes e recordada com saudade pelos que foram seus companheiros de trabalho. Que descance em paz.



A electrificação das linhas ferreas na Austria

A carestia da hulha negra é um dos fautores mais importantes da electrificação das linhas ferreas na Europa.

As administrações dos Caminhos de ferro do Estado na Suecia, na Noruega, na Dinamarca, na Allemanha e na Austria estão dedicando-se ao estudo da substituição da tracção a vapor pela tracção electrica nas suas linhas, movidas pela necessidade de economisar a hulha, aproveitando as forças hydraulicas dos seus paizes.

Para a Austria, principalmente, esta medida impõe-se de uma maneira imperiosa. Para fazer-se ideia basta dizer que em varias regiões, como nas dos Alpes, o preço do transporte eguala o preço da hulha.

Assim, a administração dos Caminhos de ferro do Estado trata affincadamente de estudar o aproveitamento das quedas d'agua.

Como as industrias particulares, ha já tempo, se dedicam a esse estudo, e teem tratado de adquirir varias quedas d'agua, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado receia que, a não apressar-se n'esse estudo, se veja mais tarde em embaraços para adquirir a força hydraulica necessaria para a electrificação das suas linhas.

Está, ao mesmo tempo, estudando a questão de saber se será mais vantajoso alimentar só uma parte da rêde com machinas hydro-electricas, e a outra parte por meio de dynamos movidos a vapor, e mesmo se será conveniente utilizar as forças em excesso, no caso da quantidade d'agua ser demasiada, para outros usos industriaes.

A extensão de linhas ferreas que a Austria procura transformar passa de quatro mil kilometros.

Este total será dividido em cento e cinquenta secções, que serão agrupadas segundo as diferentes contraes d'onde receberem a energia.

Em um extenso valle de noventa kilometros de comprimento, entre o lago Constança e Kufstein, estão projectadas doze estações sobre quedas d'agua que representam a altura total de 1.650 metros, desenvolvendo a potencia minima de 11.100 cavallos.



CONGRESSO INTERNACIONAL DE TURISMO

Realisou-se no dia 4 d'este mez, em San Sebastian, no palacio do Municipio, a sessão inaugural do Congresso Internacional de Turismo, á qual presidiu o alcaide de S. Sebastian.

Por motivo do congresso houve grandes festejos na cidade, tendo sido os congressistas recebidos na Casa do Ayuntamiento em sessão solemne, ao que se seguiu um *lunch* no palacio das Bellas Artes.

Estavam representados Portugal, Espanha e França, sendo o nosso representante o presidente da Sociedade de Propaganda de Portugal. Esta Sociedade mandou tambem um representante especial.

A França era representada pelo seu consul em S. Sebastian.

Foi lido o relatorio do Congresso de Saragoça, passando-se depois á discussão das theses propostas.

O congresso encerrou os seus trabalhos no dia 7.

As sociedades e syndicatos de donos de hoteis de França e Espanha tambem se fizeram representar.



OMNIBUS VOADORES

A proposito de um pedido de concessão para o estabelecimento de um serviço do omnibus voadores, apresentado á edilidade de Paris por um engenheiro, antigo deputado, um nosso confrade de Bruxellas, a *Chronique*, escreve uma referencia cheia de espirito, que não resestimos á tentação de, com a devida venia, transcrevel-a na *Gazeta*. Eil-a:

«Ninguém poderá taxar de banal este novo vehiculo acabado agora de sahir do ovo — não é descabida a fraze, pois que o aeroplano é simplesmente um passaro — e visto que este ramo de desporte caminha a passos de gigante, por certo dentro em pouco veremos com prazer passar sobre os *boulevards* aquellas grandes aves apocalipticas de azas desdobradas, crusando o espaço e transportando numerosos viajantes.

Adeus policias armados de bastão branco a determinar a paragem dos trens, tão aborrecida, para deixar passar os peões que se accumulam esperando o livre transito.

Adeus disputas de cocheiros com a sua linguagem tão desenfreadamente pittoresca.

Mas em compensação que de surpresas — quantas desagradaveis — quando uma rajada de vento nos fizer mudar bruscamente de itinerario e nos atirar para o Bosque de Bolonha, por exemplo.

Que no fim de contas a gente a tudo em breve se habitua.

O desprezo pela morte vae entrando pouco a pouco nos nossos habitos, e vamos encarando alegremente os maiores perigos com uma despreocupação em verdade curiosa.

Diz-se que o homem honrado vive n'uma casa de vidro.

Pois d'aqui em diante todos teem que viver pouco mais ou menos como homens honrados, porque as casas passam a ser devassadas como se de vidro fossem, pelos passageiros dos omnibus voadores, as gigantescas aves de cem olhos, que irão dar bicadas nas cortinas das janellas espreitando o interior dos aposentos.

Tornar-se-ha indispensavel supprimir as intimidades ou as janellas, e Paris terá que recorrer ao genero das construcções arabes.

Desapparecerão as portas para a rua, porque as entradas e sahidas sendo feitas pelo alto das casas, haverá que construir terraços em todas ellas, com abertura para a escada para o serviço dos moradores e entrada e sahida das mobílias por occasião das mudanças.

E no fim de contas não será preciso nada d'isto. A humanidade é imutavel.

Podem os tremvias voar á sua vontade que nem o espirito nem os costumes mudarão por causa d'isso.

No primeiro dia ainda se olhará uma ou outra vez para o ar; no segundo dia já ninguém fará caso dos omnibus voadores.

A unica differença consistirá em que os esmagados pelos omnibus, como o choque passará a vir de cima, não terão o desgosto de antes de morrerem verem o seu rico chapen novo a rebolar pela lama ou pela poeira.

Bem ao contrario d'isso; o chapen ficar-lhes-ha mettido até as orelhas e é assim que hão de passar o limiar da Eternidade».



O tunnel do Détroit River

Por todo este mez será aberto ao serviço publico o tunnel sob o Détroit River, que a «Michigan Central Road» mandou construir para ligar os Estados Unidos ao Canadá.

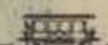
O tunnel mede tres kilometros e meio de extensão, contando o tubo, e galerias extersas.

A parte subaquatica, constituida por um duplo tubo, mede 790 metros, formando uma linha recta.

Os tubos, de aço, com a espessura de trinta e quatro millimetros, teem o diametro interno de sete metros. Estão assentes em uma escavação aberta no leito do rio, e ficam a doze metros e vinte e cinco centimetros a baixo do nivel normal das aguas.

O custo da obra subiu a oito milhões de dollars.


No tunnel, os comboios serão rebocados por locomotivas electricas, podendo estas arrastar novecentas toneladas com a velocidade de dez milhas á hora.



TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Continuam activamente os trabalhos da linha de Pamplona a Sanguesa, andando já em serviço uma locomotiva de vinte e quatro toneladas.

 Em Santander trata-se da construcção de uma linha, com a extensão de 5.433 metros, que partindo da encrusilhada dos Quatro Caminhos de Miranda, siga pelo passeio da Alta, chegando até ao Deposito das Aguas, e descendo por varias ruas das mais importantes, vá terminar na rua Alta.

A via terá a largura de um metro, e a corrente terá a tensão de 500 a 550 volts. As carruagens terão logares para trinta e cinco passageiros, e os motores serão de cinquenta cavallos.

Belgica

A administração dos Caminhos de ferro do Estado não tendo podido obter resultado concludente ácerca das vantagens da substituição da tracção a vapor pela tracção electrica, nas linhas de experiencia entre Anvers e Lierre, e entre Anvers e Capellen, resolveu estabelecer uma outra linha, mais estensa do que qualquer d'aquellas, onde as experiencias possam ser concludentes.

A nova linha electrica une Anvers a Malines, atravessando a Communa de Waarloos, e mede vinte e um kilometros.

O systema empregado no serviço será de acumuladores. Haverá dois comboios diarios em cada sentido.

Os acumuladores serão carregados em Anvers, ficando o kilovatio a fr. 0,21.

As carruagens pesam quarenta toneladas e podem transportar setenta e seis passageiros.

A linha dos Grandes Lagos

Está terminada a primeira secção do caminho de ferro do Congo aos Grandes Lagos africanos, na extensão de cento e vinte e cinco kilometros, entre Stanleyville e Ponthierville, circulando já comboios de viveres e materiaes.

Todas as pontes provisórias à excepção de uma, foram já substituídas pelas definitivas, que são em aço.

Da segunda secção, estensa de trescentos e cinquenta kilometros, entre Kesidu e Kongolo, estão já promptos os aterros até ao kilometro 228, e os carris assentes em uma extensão de 150 kilometros. As pontes d'esta secção estão todas montadas e em condições de serem utilizadas para a circulação.

Em toda a linha as rampas são inferiores a 2 %, e os mínimos raios de curva são de cento e cinquenta metros.

E' grande a quantidade de material já recebido, figurando entre elle desesseis locomotivas e cento e noventa e seis vagões.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

A semana de Spa e a quinzena de Paris

Interessando-nos, como é natural, os novos processos da conquista do ar por meio deapparelhos voadores, a viagem do nosso director teve que soffrer alteração no seu itinerario projectado, prescindindo, ainda d'esta vez, da visita que tencionava fazer á Hollanda, para ter tempo de ir a Spa, onde se organisara um concurso de aviação, e a seguir para Paris, onde se annunciava outro.

E' assim que podemos, de *visu* dar as nossas impressões pessoas d'estas festas do novo *sport* que está emocionando o mundo, justamente por sêr o mais extraordinário e o mais perigoso.

Em Spa a festa realisava-se no campo de Malchamps a que as successivas chuvas como que justificaram o nome. Mau campo se podia bem chamar áquelle terreno totalmente inundado pela chuva, de tal forma que os rodalhos dos apparelhos se enterravam, e os pés dos espectadores andavam dentro da lama.

Nos estabelecimentos da cidade annunciavam-se botas de borracha de cano até o joelho... para ir ao campo da aviação.

Assim prejudicado pelo tempo, o concurso careceu de brillantismo. Todavia, alguns vôos foram maravilhosos, entre os quaes destacaremos o de Leblond, em monoplano, que enthusiasinou a assistencia, fazendo um vôo de 22 kilometros em 24 minutos.

O nosso jornal foi amavelmente convidado a assistir á festa, da tribuna reservada á imprensa, pelo sr. Gilbert, um dos vogaes da direcção.

O concurso de Paris é — porque está sendo, terminando só em 21 do corrente — muito mais importante, tanto no valor dos premios que, em total sommam uns 105.000 francos (cerca de 20 contos da nossa moeda, ao cambio ao par) como por ter logar no novo campo de aviação, Port-Aviation, estabelecido de uma forma definitiva, com tribunas, pavilhões, installação electrica, estações postal, telegraphica e telephonica, e todas as dependencias necessarias para ficar para aquelle fim.

Deve-se este bello resultado aos esforços da novel Sociedade d'Encouragement à l'Aviation, fundada ha apenas um anno (30 de julho de 1908) e cuja obra já é importantissima, tendo não só construido o parque, como organizado o concurso e instituido a primeira escola de aviação.

Duas outras sociedades similares a auxiliaram n'esta festa, o Aero Club e a Liga Nacional Aerea, e o governo igualmente lhe deu o seu patrocínio, tanto por parte do presidente da republica como de todos os ministros.

Ali assistimos tambem, por convite feito ao nosso jornal pelo sr. marquez de Roquesuille, um entusiasta pelo grande ideal da conquista do espaço, aos mais bellos vôos do conde de Lambert, em biplano Wright e outros.

Os concorrentes são 43, entre os quaes se conta um inglez, um chileno e um portuguez, o sr. Gomes da Silva, em apparelho biplano de sua invenção, provido de motor Alzani de 55 HP. Entre os francezes figuram os principaes aviadores.

As sessões teem sido interessantes, posto que pouco animadas por só muito tarde comecarem os vôos, quando o publico já está impaciente, e serem poucos os que se apresentam a voar.

Queria vêr meia duzia no ar ao mesmo tempo, ou então successivas partidas, o que, visto o estado de infancia em que está este systema de aviação, não pode succeder.

Mas o francez sempre prompto a fazer espirito, aproveita o facto de, na sua lingua, as palavras *vol* e *voleur* significarem indistinctamente *vôo* e *roubo* e *voador* e *ladrão*, para fazer toda a casta de trocadilhos.

Ha mesmo já quem pretenda chamar *atterrissage* aos roubos de relógios. Aos nossos visinhos que veem praticar essas proesas nas ruas de Lisboa, sorrir-lhes-hia a phrase.

Este descontentamento, porém subiu de ponto e as mais extraordinarias scenas se deram, no domingo 10, não só em Juvisy, estação já celebre pelo desastre de ha oito annos, que serve o campo de aviação do lado dos logares baratos.

Uma multidão de mais de 250.000 pessoas tomou logar nos comboios, que partiam da gare do Caes d'Orsay. Só nesta se venderam 60.000 bilhetes; na da Praça de S. Miguel 55.000 e 50.000 na de Austerlitz. Pela linha de Lyon não foram menos de 100.000 passageiros.

Ao meio dia, porém, uma quebra de engates de um dos comboios, a meio caminho, obrigou-o a parar, e atraz d'elle tiveram que deter-se todos os outros que iam partindo de 5 em 5 minutos.

Foi o bastante para que o publico, impaciente, furioso, saltasse á linha e taes tropelias fizesse que teve que se interromper a corrente electrica que produziria as maiores desgraças pela electrocução dos que tocassem no carril conductor de electricidade que acciona os trens naquelle trajecto.

Paralysado todo o movimento, 50.000 pessoas sobre a linha entregaram-se aos maiores excessos, quebrando vidros de carruagens e destruindo as almofadas, ao mesmo tempo que identicas multidões retidas nas estações intermedias sem poderem ir á festa, e não menor numero em Juvisy, sem poderem regressar, maltrataram o pessoal e queriam até lançar o fogo aos edificios.

Em resumo, alta noite ainda muitos milhares de pessoas esperavam comboios para regressar, sem terem ido até Juvisy, sem jantar, desesperadas, irasciveis, apesar dos esforços que a companhia de Orleans havia feito para fazer um serviço exemplar, do que o publico na sua imprudencia selvagem a impediu.

Para isso tinha disposto de 50 locomotivas, 800 carruagens, 80 *equipes* de machinistas, 50 de conductores; alugara material ás outras companhias, fizera tudo por bem servir o publico, e este pagou-lhe causando-lhe prejuizos superiores a 200.000 francos, uns bons 40 contos de reis.

Fora do caminho de ferro tambem houve scenas lamentaveis.

Avarias de automoveis produziram paragem geral e atulhamento da estrada. Duas pessoas ficaram em pedaços sob estes vehiculos, que eram em numero de 7.000!

Quem lucrou (e muito mais lucraria se todos os que se dispunham a ir a Port-Aviation conseguissem chegar lá) foi a commissão da festa.

A receita desse dia foi superior a 300.000 francos (60 contos de réis) tendo que vir para Paris num carro

de transportes, automovel, escoltado por gendarmos a cavallo.

Nesse dia houve bons vôos de Paulhan, 16 kilometros em 21 minutos, 14 segundos; de Lambert, 14 kilometros em 15 minutos, 32 segundos; de Gobrau, 8 kilometros.

Na 2.^a feira vimos voar este, para o concurso de rapidez, fazendo a volta da pista, 2.000 metros, em 2 m. 12 s. $\frac{3}{4}$. Lambert elevou-se ao ar, fazendo 16 kilometros.

Lisboa

A falta de uma peça do motor fez addiar mais uma vez a realização do espectáculo annuciado, para domingo ultimo no Hyppodromo.

E' provavel porém que se realice amanhã o sensacional espectáculo para o povo de Lisboa, que só pelas gravuras pode fazer ideia do que seja um aeroplano sulcando os ares.

França

Segundo diz a *Nature*, vae crear-se em França uma rede de linhas aereas, servidas por cinco aeronaves, para o transporte de passageiros.

Osapparelhos são de diferentes dimensões, variando a sua lotação entre oito e vinte passageiros.

Cinco são as linhas que vão ser creadas; uma chamada a de Este, ligará Paris com a cidade de Nancy, passando por Meaux e Reims.

O grande hangar que pode recolher duas aeronaves simultaneamente está quasi concluido. Fica no campo de manobras de Issi les Molineaux. Os de Meaux e Reims também estão quasi terminados.

A linha de Sueste vae até Lyon, devendo em breve começar a construção dos hangares em Jouvisy e Fontainebleau.

A linha de Sudoeste chega a Pau, passando por Orleans, Tours e Bordeus, estando já em construção o hangar da estação terminus em Pau, e devendo em breve começar a construção do hangar da estação de Orleans.

A linha de Oeste porá Paris em comunicação com Rouen, passando por Sartrouville, onde o hangar está já concluido.

Os hangares, uns são construidos em ferro, outros em madeira.

O serviço será regular, quotidiano durante o verão, e a velocidade provavel é de cincoenta e quatro kilometros à hora.

— Em Issi les Molineaux, um portuguez que pela primeira vez dirigia um aeroplano, fez dois vôos n'um apparelho Bleriot, a doze e quatorze metros de altura, effectuando com toda a facilidade frequentes viragens e descendo sem o menor embaraço na manobra.

— No concurso que se realiso em Melchamps ficaram classificados: em distancia, Leblond; em altura, Sommer; e em velocidade Delagrange.

Allemanha

No concurso de aviação que se realiso em Johamistal, e começou no dia 2, foram classificados, em velocidade, Latham que obteve o premio de 10.000 marcos; Farman que teve o premio de 2.000 marcos; em terceiro lugar ficou Decaters.

Em distancia o primeiro classificado foi Rougier, que obteve o premio de 40.000 marcos e a taça de Berlim; em segundo lugar ficou Latham que alcançou o premio de 15.000 marcos.

Em altura obteve Rougier o premio de 1.000 marcos. Rougier fez um vôo de duas horas, quarenta e um minutos e cincoenta segundos, percorrendo cento e trinta kilometros.

— Em Potsdam, Orville Wright fez um vôo a 400 metros de altura, acompanhado pelo principe imperial.

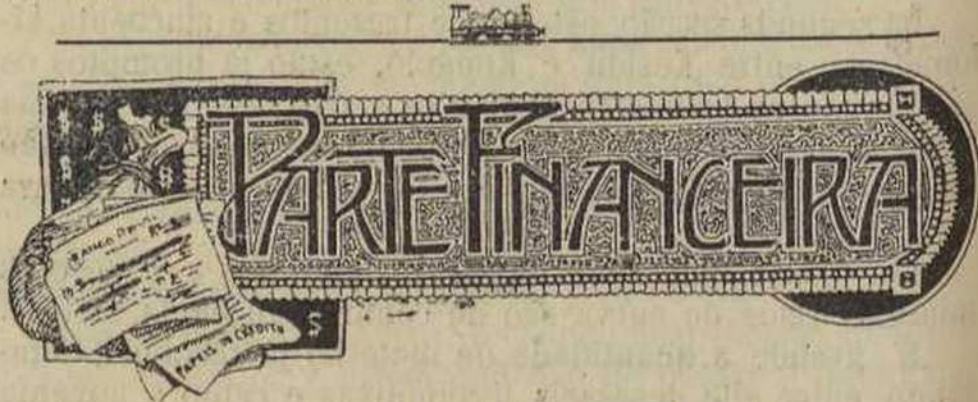
— No concurso de Francfort, o primeiro premio de duração, 40.000 marcos, foi conferido a De Caletz, o segundo, 10.000 marcos, foi conferido a Bleriot.

Em altura, o primeiro premio, 10.000 marcos, foi conferido a Bleriot; o segundo, 5.000 marcos, foi para De Caletz.

Em velocidade, o primeiro premio, 2.400 marcos, foi ganho por Bleriot; e o segundo, 1.600 marcos, foi ganho por De Caletz.

Inglaterra

O aviador Copy vae tentar a travessia de Londres a Manchester em aerodlano.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Empréstimo de 3 % de 1905. — No dia 25 do corrente deve effectuar-se na Junta do Credito Publico o sorteio de 225 titulos do empréstimo de 3 % de 1905, que teem de ser amortisados em 1 de abril de 1910, e que consta de uma obrigação de 5.000\$000 réis outra de 450\$000 réis, 3 ditas de 180\$000 réis, 18 de 45\$000 réis e 202 de 12\$000 réis.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Os portadores de obrigações de coupon da 1.^a serie «Mirandella-Vizeu» podem desde já receber a nova folha de coupons n.º 41 a 88, na sede da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88, 1.^o

Para este fim deverão os portadores relacionar os titulos, em impressos que lhes serão fornecidos, e entregal-os em troca da respectiva cautella.

Os portadores de obrigações residentes fora de Lisboa, poderão mandar os titulos pelo correio, devidamente seguros, à Direcção da Companhia, que lhos devolverá com a nova folha de coupons. As despesas de porte e seguro, tanto na ida como na volta, serão de conta dos portadores.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através da Africa. — Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás doze horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49 — Porto.

Empresa Industrial Portuguesa. — Para cumprimento do artigo 27.^o dos estatutos, é convocada para o dia 6 de novembro proximo, ás tres horas da tarde, a assembleia geral dos accionistas d'esta empresa a reunir-se na Rua Luis de Camões n.º 115, a Santo Amaro, para discussão do relatorio e contas do exercicio de 1908-1909 e eleição do conselho de administração da sociedade.

Sorteio de titulos da Camara Municipal de Lisboa. — No dia 26 do corrente, pela uma hora da tarde, deve realizar-se, nos paços do Conselho, o sorteio de 122 titulos do empréstimo de novembro de 1886, sendo 91 de 90\$000 réis ou 400 marcos e 31 de 450\$000 réis ou 2.000 marcos.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de outubro de 1909.

Continua o mesmo adormecimento em coisas financeiras.

Apenas um ou outro boato mais ou menos alarmante, mas que não merecem referencia por serem o pão nosso de cada dia.

O Parlamento fechado, os theatros fechados, a Arcada deserta, os centros de cavaco abandonados; assim não ha meio de arranjar uma noticia que valha.

Pelo paiz, nada ha digno de menção a não ser as tentativas para a constituição de uma empresa para a exploração da industria mineira em terras de Moçambique.

A divida fluctuante em 31 do mez ultimo estava em 78.541 contos de réis, accusando a diminuição de 1.396 contos sobre a conta do mez de julho.

A diminuição deu-se na divida fluctuante interna, porque na externa augmentou durante aquelle mez 607 contos.

Quanto ao estrangeiro só ha a boa nova de ter-se desfeito, na Italia, a calumnia que poz em perigo um dos principaes ramos da nossa exportação: a conserva do atum.

Felizmente provou-se que eram falsas as accusações que lhe fizeram.

— Tem-se fallado na questão do orçamento inglez, o orçamento denominado *socialista*, que cria impostos incidindo sobre as classes privilegiadas, e que a camara alta parece disposta a regeitar.

—Por isso, ou por motivo de outra ordem, o facto é que o mercado inglez tem-se sentido n'estes ultimos dias, tendo o Banco Inglez elevado a taxa de desconto de 2 1/2 para 3 % e ultimamente para 4, o que não é vulgar n'um mercado em que o dinheiro geralmente abunda em busca de collocação.

—Os recentes acontecimentos de Espanha é provavel que determinem baixa sensivel nos fundos espanhoes por causa da agitação que lavra no paiz e que não é de molde a provocar a confiança.

Os cambios aggravaram-se um pouco, ficando a libra a 5,0060 compra e 5,1110 venda. O cambio Rio-Londres continua a 15 15/64, correspondendo a libra no Brazil, a 16,8035 réis.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 9/16	47	47 11/16	47 9/16
" 90 d/v	47 1/8	—	47 7/8	—
Paris cheque	607	609	600 1/2	602 1/2
Berlim "	249	250	246 1/2	247 1/2
Amsterdan cheque	—	—	—	—
Madrid cheque	920	930	915	925

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

OUTUBRO														
Bolsas e titulos	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% essentamento	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,80	39,80	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	—
Divida Interna 3 % coupon	39,80	39,80	39,80	39,75	—	—	39,60	39,60	39,60	—	39,60	39,60	39,60	—
" 4 % 1888, c/premios	21.700	21.700	—	—	21.700	21.700	21.700	—	21.700	21.700	—	—	—	—
" 4 1/2 % 1888,9	57.200	57.500	—	—	56.500	—	—	—	—	56.100	—	—	—	—
" 4 % 1890	—	—	52.000	—	—	52.000	51.200	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 1905 c/premios	9.200	—	—	9.200	9.050	9.050	9.100	9.100	9.100	9.100	9.100	—	9.100	—
" 4 1/2 % 1905, (C. de F. Est)	—	77.000	—	—	—	—	76.500	—	—	—	—	—	—	—
" 5 % 1909, ob. (C. de F. Est)	78.000	—	76.500	—	76.500	—	76.500	76.500	76.500	—	—	—	—	—
Externa 3 % coupon 1.ª serie	64.600	64.500	64.500	64.500	64.500	63.900	64.200	64.200	64.400	64.400	64.400	64.400	64.400	—
" 3 % 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	63.000	—	—	—	—	—	—
" 3 % 3.ª serie	—	65.600	65.600	—	—	65.000	65.500	65.700	—	—	—	65.900	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	167.000	—	—	—	—	167.000	—	—	—	167.500	—	167.500	167.500	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	142.000	142.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	91.500	91.500	—	—	—	—	91.300	—	—	—	—	91.500	91.200	—
" Lisboa & Açores	—	—	113.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real	—	—	66.000	—	—	—	65.500	66.000	66.600	—	—	66.000	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	86.400	—	86.000	86.300	86.000	—	—	85.800	85.500	—	86.000	86.000	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	64.900	—	—	—	63.300	—	—	—	63.500	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	87.400	87.500	87.700	87.700	87.700	—	—	87.700	87.700	—	87.500	—	—	—
" Companhia Real, 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3 % 2.º grau	—	50.800	51.000	51.250	51.150	—	50.700	50.700	50.800	50.800	50.900	50.900	—	—
" Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.000	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6 %	90.000	90.000	90.100	90.100	90.200	90.200	90.200	—	90.400	90.100	90.100	90.200	90.200	—
" 5 %	87.000	87.000	87.000	87.000	—	87.000	—	—	—	—	—	87.000	—	—
" 4 1/2 %	—	—	—	—	—	78.150	—	78.000	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie	63,60	63,20	63,30	63,10	63,25	62,30	62,70	62,77	62,60	62,85	62,85	62,70	—	—
Ações Companhia Real	—	321	—	—	—	—	—	323	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	34	34	32,50	32,20	—	26	—	33	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	399	399	394	393	392	392,50	395	—	—	—	395	—	—	—
" Andaluzes	197,75	198	194	194,50	194	196	194	—	—	—	194	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	351,50	351,50	—	351	350	351,50	348	348	347	348	348	348	—	—
" Companhia Real 2.º grau	252	253,50	—	254	250	250	251,50	251	252	252	250	252	—	—
" Companhia da Beira Alta	302	302	302	301,50	301	301	—	—	—	301	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	139	134	136,50	134	135	135	135	136,50	—	134	—	132	—	—
Londres: 3 % portuguez	63,75	63,75	63,75	63,25	62,25	62,50	63	63	63,25	63,25	63,25	63,25	—	—
Amsterdan: Obrig. Através d'Africa	86,43	—	—	—	—	—	—	—	—	85,93	86	86	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas										
			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Rêde geral	30 Setembro	4.073	4.456.050.000	4.073	4.334.481.000	+121.569.000	4.152.888	4.039.590	+113.298
	Vendas Novas	" "	70	81.333.000	70	75.632.000	+ 5.701.000	1.161.900	1.080.456	+ 81.444
	Coimbra a Louzã	" "	29	19.542.000	29	19.913.000	— 371.000	673.862	686.655	— 12.793
Sul e Sueste	20 "	638	1.070.434.000	612	1.022.217.710	+ 48.216.290	1.677.796	1.602.222	+ 75.574	
Minho e Douro	" "	405	1.234.752.000	405	1.224.218.313	+ 10.533.687	3.048.770	3.022.761	+ 26.009	
Beira Alta	26 Agosto	253	291.626.415	253	288.387.774	+ 3.238.641	1.152.673	1.139.872	+ 12.801	
Companhia Nacional	23 Setembro	185	122.414.680	185	112.555.430	+ 985.250	661.700	608.407	+ 53.293	
Guimarães	31 Junho	56	76.006.894	56	70.864.950	+ 5.141.944	1.357.265	1.265.445	+ 91.820	
Porto á Pova e Famalicão	" Julho	64	83.882.361	64	81.004.159	+ 2.878.202	1.310.661	1.265.689	+ 44.971	
Espanholas										
			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	10 Setembro	3.681	85.860.289	3.681	86.962.980	— 1.093.691	23.327	23.624	— 297	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.650	79.096.559	3.650	79.552.382	— 455.822	21.670	21.795	— 125	
Andaluzes	" "	1.083	14.130.190	1.083	14.656.250	— 526.060	13.047	13.532	— 485	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	30 "	777	6.557.189	777	7.642.455	— 87.165	8.439	9.835	— 1.396	
Zafra a Huelva	30 "	180	2.558.353	180	2.538.093	+ 20.260	14.213	14.100	+ 113	

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Anuario de Ferrocarriles. — Acabamos de receber o *Anuario de Ferrocarriles de 1909*, o decimo setimo anno de publicação, obra devida ao infatigavel sub-chefe da repartição de estatística dos Caminhos de Ferro do Norte d'Espanha, o sr. D. Henrique de la Torre.

Esta obra, de firmada reputação, repleta de informações interessantes, não carece de elogios. É bem conhecido o seu valor por todos os que se dedicam a assumptos ferroviarios.

O volume, formado por 347 paginas, termina por um grande mappa ferroviario de Portugal e Espanha, onde veem minuciosamente apontadas todas as estações das differentes linhas portuguezas e espanholas, e que é muitissimo util para quem deseja viajar pela península.



Valle do Vouga. — Vão recommençar os trabalhos de construcção d'esta linha, que ha tempos estavam paralyzados.

Dentro de oito mezes devem estar concluidos até Aveiro.

Valença a S. Mamede de Friestas. — A Camara Municipal de Valença representou ao Governo para que se conclua com a maxima brevidade a linha que d'ali parte seguindo até S. Mamede de Friestas.

Companhia Real. — Continua o assentamento da segunda via entre Albergaria e Pombal.

Continuam com grande actividade as obras da nova estação de S. Bento, no Porto, estando já os trabalhos, tanto internos como externos, bastante adeantados.

Espera-se que em fins do anno proximo o edificio esteja concluido.

Na estação de Alverca foi assente uma linha de resguardo para serviço de mercadorias.

Benguella. — Não tem soffrido interrupção os trabalhos de construcção d'esta linha, estando já em exploração até ao rio Cubal, kilometro 195.

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.

(Conclusão)

Em mercadorias de grande velocidade, o augmento tem sido progressivo, tendo mais do que duplicado nos ultimos 14 annos quer em tonelagem quer em receita, que em 1908 foi de 372 contos.

Em transporte de mercadorias de pequena velocidade, que igualmente tem tido um augmento progressivo como o antecedente desde a mesma epoca, sendo no ultimo anno de 2.832 contos, houve uma ligeira diminuição de 15 contos. Aqui se fizeram sentir, como era natural, os effeitos da nossa crise economica e principalmente agricola e industrial, pois a diminuição se deu em transporte de vinhos e productos manufacturados. Porém, para alguma coisa havia de servir o aggravamento cambial, que dando vantagens aos exportadores de toros de embarque para as minas de Inglaterra, fez com que nas nossas linhas augmentasse consideravelmente o transporte d'essa mercadoria, o que nos trouxe uma compensação.

O trafego internacional com a vizinha Hespanha e com a Fran-

ca teve ligeira depreciação que pouco influíu nas nossas receitas.

Isto quanto a receitas; pois quanto a despesas, se cresceram, como dissemos, foi devido principalmente ao maior preço dos materiais importados, devido isso ao excessivo cambio, o que foi atenuado pela muita diligencia dos nossos serviços, na utilização dos comboios mixtos e de mercadorias, fazendo com que o material de reverso, tivesse menor percurso, quando os comboios rapidos fizeram serviço mais intenso.

As despesas extraordinarias, que nas nossas contas figuram por 518 contos, foram principalmente em trabalhos de segunda via na linha do Norte, em consolidações e renovações de linha, em substituição de taboleiros metallicos, o que tudo importou em 290 contos e ainda em material circulante, mobilia, utensilios e ferramentas.

Do exame do nosso balanço se vê como todas as contas parcelares destrincam os factos da nossa complexa administração; como a transformação de valores do nosso activo se fez nos termos dos estatutos; e como as reservas estão preenchidas, como devem estar. Um facto especial designaremos pela sua importancia, qual é o prejuizo que soffremos em virtude dos cambios, que foi de 261 contos, mais 219 contos do que no anno precedente.

Do mesmo exame se vê, que sendo o producto liquido da nossa exploração de 3.036.451\$203 réis, satisfeitos os encargos de juros e respectiva amortisação das obrigações do 1.º grau e a amortisação tambem obrigatoria das obrigações do 2.º grau, e juntandolhe o saldo do exercicio anterior, nos restou a quantia de réis 1.099.932\$526, que a Administração propõe e o Conselho Fiscal approva que tenha a seguinte applicação:

10	frs. ás 349.096 obrigações de 3 %	do 2.º grau
13,33	" " 61.640 " de 4 %	do " "
15	" " 29.964 " de 4 1/2 %	do " "

e ás 90.070 obrigações do 1.º grau da «Beira Baixa» de 3 % 2,50 frs. a cada uma, restando ainda um saldo de 12:272\$002 réis, que passará a conta nova.

Em virtude da nossa lei estatutaria, e no que está dependente da Assembleia Geral dos Accionistas, terminam o seu mandato: do Conselho de Administração: os srs. Carlos Maria Eugenio d'Almeida, Conselheiro Luiz Gonzaga dos Reis Torgal; e do Conselho Fiscal: os srs. Manuel Joaquim Alves Diniz, Manuel José Monteiro, que a mesma lei pe mitte poderem ser reeleitos, o que nos permitimos recomendar-vos.

De accordo com o nosso Conselho de Administração permitimo-nos tambem propor-vos, que para o anno 1909-1910 sejam mantidas as remunerações vigentes, quer para os Corpos Gerentes da Companhia, quer para o Commissario Regio e seu Adjunto.

Acompanhamos igualmente com satisfação a affirmativa do nosso Conselho de Administração no que diz respeito ao zelo, dedicação e interesse com que todo o pessoal, desde o mais graduado até ao mais humilde tem cumprido com os seus deveres. A nossa Direcção Geral, como todos os chefes de serviço e mais pessoal sob as suas ordens, as repartições que estão no edificio do Rocio, mais chegadas á administração, todos bem como os seus dignos chefes bem merecem o reconhecimento dos excellentes serviços que fizeram e fazem.

De accordo com o Comité de Paris o serviço da Caixa de Reformas e Pensões passou a fazer parte da nossa Contabilidade Central desde o 1.º do corrente anno, formando a terceira repartição. O seu regulamento foi modificado em alguns dos seus artigos, conforme auctorisação da Assembleia Geral dos Senhores Accionistas.

Espera-se que estas modificações tragam vantagem, não só para o bom funcionamento d'esta importante instituição, mas até da administração dos seus recursos normaes.

Em virtude de tudo quanto vos temos exposto, temos a honra de vos propôr que aproveis as seguintes:

CONCLUSÕES

1.º — Que aproveis o balanço e contas da gerencia de 1908.
2.º — Que do Saldo liquido de 1.099.932\$526 réis, seja distribuido como juro ás obrigações do 2.º grau, captivo de imposto de rendimento, o seguinte:

ás de 3 %	— a cada uma...	10	francos
ás de 4 %	— " " " " " "	13,33	"
ás de 4 1/2 %	— " " " " " "	15	" ou marcos 12

e como juro complementar ás obrigações do 1.º grau da «Beira Baixa» de 3 % 2,50 francos a cada uma ou marcos 2, passando o restante a conta nova.

3.º — Que louveis o Conselho de Administração, a Comissão Executiva sua delegada, a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diversos Serviços da Companhia, pela activa dedi-

cação, zelo e intelligencia com que desempenharam os deveres dos seus cargos.

4.º — Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Commissario Régio e seu adjunto os seus honorarios pela mesma forma que nos annos precedentes, conforme o Art. 12.º e seu §. os Art. 25.º e 41.º e seu §.

5.º — Que procedaes á eleição de dois membros do Conselho de Administração e de igual numero do Conselho Fiscal.

Lisboa, 15 de maio de 1909.

Antonio Centeno, Conde de Verride, Alfredo Mendes da Silva, Manuel Joaquim Alves Diniz, Manuel José Monteiro, Francisco Teixeira de Queiroz.

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Fornecimento de 75.000 travessas de pinho em branco ou de eucalyptos

No dia 27 do corrente, á uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e na sala das sessões do mesmo conselho, serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de 75.000 travessas de pinho em branco ou de eucalyptos, para a Direcção do Sul e Sueste, divididas em 7 lotes de 10.000 travessas cada um, e um de 5.000.

A administração acceta propostas para o fornecimento de 25.000 travessas de pinho creosotadas, com a faculdade de reduzir d'esta quantidade as 75.000 de pinho em branco ou de eucalyptos.

As bases de licitação serão por cada travessa: de 400 réis para as de pinho em branco, de 580 réis para as de eucalyptos, e de 770 réis para as de pinho creosotadas.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador, e poderão tambem ser enviadas sem comparencia dos mesmos, entendendo-se n'este caso que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 100.000 réis para cada lote.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado ou na Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e no Porto na Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 20 do corrente e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do Agente de leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108 da tarifa geral d'esta Companhia proceder-se-ha á venda em hasta publica das remessas a seguir indicadas, com data anterior a 20 de agosto de 1909, bem como d'outros volumes não reclamados.

N.º 2494, de Alcantara Terra a Torres Vedras, tres caixas de drogas e duas latas de alvaiade com 185 kilos, a J. dos Santos Porcano; 2144, de Alcantara Terra a Torres Vedras, um fardo de yassouras, piassas, etc. com 41 kilos, a J. A. Toscano; 553, de Luzo a Lisboa P., oito garrações de aguas com 98 kilos, a José Gonçalves; 78.545, de Villa Nova de Gaya a Fundão, uma caixa de xarope engarrafado com 33 kilos, a Francisco Taborda Santos; 79.846, de Villa Nova de Gaya a Lisboa-Mar, vinte e tres caixas de vinho com 480 kilos, a José Ribeiro Cardoso; 15.379, de Mealhada a Lisboa P., um barril de vinho tinto com 105 kilos, a Carlos Lipo; 18, de Villa da Feira a Porto-Campanhã, uma caixa de bebidas com 17 kilos, a Ferraz Brandão; 28.701, de Oliveira do Bairro a Aveiro, uma caixa de licores com 29 kilos, a Anastacio Dias Pires; 29.424, de Oliveira ao Bairro a Mogófores, um casco vasio com 123 kilos, a Antonio Cabeço; uma zorra de ferro com 230 kilos.

Os interessados poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados até 19 do corrente inclusive, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Fornecimento de barro refractario

No dia 25 de outubro 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 36.000 kilos de barro refractario.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Fornecimento de pregos zincados

No dia 25 de outubro 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 150.000 pregos d'arame zincado.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

3.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 7 pequena velocidade

Transporte de sardinhas prensadas em latas encaixotadas

Desde 10 de outubro de 1909 é concedida applicação dos preços da 2.ª serie da tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, aos transportes de sardinhas prensadas em latas encaixotadas que se effectuarem entre quaesquer estações comprehendidas n'esta tarifa, ás condições da qual os referidos transportes ficam sujeitos.

Grandes festas sportivas em Estoril no dia 17 de outubro de 1909

Bilhetes de ida e volta com redução de 40 %.

Preços (sello incluido): Do Caes Sodré, Santos, Alcantara Mar e Junqueira, 1.ª classe 500, 2.ª classe 380, 3.ª classe 260; Belem, Bom Successo e Pedrouços, 470, 360, 250; Algés, 440, 310, 220; Dafundo 360, 280, 170; Cruz Quebrada, 310, 240, 150; Caxias, 260, 180, 120; Paço d'Arcos e Santo Amaro, 220, 150, 100; Oeiras, 150, 110, 80; Carcavellos, 100, 80, 50.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Transporte de conservas para França

Em virtude das disposições do Governo francez ultimamente decretadas, não podem entrar n'aquelle paiz as caixas ou latas de conservas alimenticias de origem estrangeira cujo exame demonstre haverem sido pintadas ou envernizadas exteriormente com ingredientes de base de chumbo. As latas ou caixas n'estas condições serão confiscadas e postas á disposição dos tribunaes.

Para evitar as consequências que possam resultar da falta de observancia do que fica determinado, as estações só despacharão para França remessas d'esta natureza quando os expedidores declararem na respectiva nota de expedição que as latas ou caixas não foram pintadas ou envernizadas com ingredientes de base de chumbo.

E, em todo o caso, esta Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pela falta de cumprimento, por parte dos expedidores, da disposição de que se trata.

Continuam em vigor as demais disposições relativas á importação de conservas em França, de que trata o Aviso ao Publico B 1682 de 25 de setembro de 1908.

Feira das Mercês

Nos domingos 17 e 24 do corrente meez serão vendidos bilhetes de ida e volta para os comboios ordinarios da linha de Cintra, com excepção dos expressos, e para os especimes que se effectuam nesses dias e que partem de Lisboa-Rocio ás 10-36 da manhã e 12-55 e 2-50 da tarde e de Mercês ás 4-10 5-4 e 6-13 da tarde, chegando a Lisboa-Rocio ás 5, 5-51 e 7-9 horas da tarde.

Preços de ida e volta (sello incluido): Lisboa-Rocio, Campolide e Cruz da Pedra, 1.ª classe 820, 2.ª classe 600, 3.ª classe 380; S. Domingos e Bemfica, 720, 520, 320; Amadora, 540, 400, 260; Queluz, 460, 300, 160; Barcarena, 320, 220, 120; Cacem e Ciptra, 220, 120, 80.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e aceiados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telefone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario, José Lopes Alves.

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 18000 reis por dia a 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 18200 a 28500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estilez.—Agente internacional de aduanas y transeportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1909

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
C. Sodré				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.			
7 5	7 49	9 27	10 11	7 5	7 49	9 27	10 11	7 5	7 49	9 27	10 11	7 5	7 49	9 27	10 11	7 5	7 49	9 27	10 11	7 5	7 49	9 27	10 11
9 15	9 29	10 40	11 55	9 15	9 29	10 40	11 55	9 15	9 29	10 40	11 55	9 15	9 29	10 40	11 55	9 15	9 29	10 40	11 55	9 15	9 29	10 40	11 55
9 44	9 58	10 9	10 25	9 44	9 58	10 9	10 25	9 44	9 58	10 9	10 25	9 44	9 58	10 9	10 25	9 44	9 58	10 9	10 25	9 44	9 58	10 9	10 25
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.			
C. Sodré				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.			
5 25	5 56	5 20	5 50	5 25	5 56	5 20	5 50	5 25	5 56	5 20	5 50	5 25	5 56	5 20	5 50	5 25	5 56	5 20	5 50	5 25	5 56	5 20	5 50
6	6 32	6 9	6 35	6	6 32	6 9	6 35	6	6 32	6 9	6 35	6	6 32	6 9	6 35	6	6 32	6 9	6 35	6	6 32	6 9	6 35
6 43	7 11	6 45	7 15	6 43	7 11	6 45	7 15	6 43	7 11	6 45	7 15	6 43	7 11	6 45	7 15	6 43	7 11	6 45	7 15	6 43	7 11	6 45	7 15
7 36	8 4	7 30	7 58	7 36	8 4	7 30	7 58	7 36	8 4	7 30	7 58	7 36	8 4	7 30	7 58	7 36	8 4	7 30	7 58	7 36	8 4	7 30	7 58
10 15	10 43	8 15	8 41	10 15	10 43	8 15	8 41	10 15	10 43	8 15	8 41	10 15	10 43	8 15	8 41	10 15	10 43	8 15	8 41	10 15	10 43	8 15	8 41
11 35	12 3	10 55	11 21	11 35	12 3	10 55	11 21	11 35	12 3	10 55	11 21	11 35	12 3	10 55	11 21	11 35	12 3	10 55	11 21	11 35	12 3	10 55	11 21
1	1 28	12 50	1 16	1	1 28	12 50	1 16	1	1 28	12 50	1 16	1	1 28	12 50	1 16	1	1 28	12 50	1 16	1	1 28	12 50	1 16
1 45	2 13	1 40	2 6	1 45	2 13	1 40	2 6	1 45	2 13	1 40	2 6	1 45	2 13	1 40	2 6	1 45	2 13	1 40	2 6	1 45	2 13	1 40	2 6
2 35	3 3	2 25	2 51	2 35	3 3	2 25	2 51	2 35	3 3	2 25	2 51	2 35	3 3	2 25	2 51	2 35	3 3	2 25	2 51	2 35	3 3	2 25	2 51
4 59	5 18	3 50	4 16	4 59	5 18	3 50	4 16	4 59	5 18	3 50	4 16	4 59	5 18	3 50	4 16	4 59	5 18	3 50	4 16	4 59	5 18	3 50	4 16
5 35	6 7	5 28	5 54	5 35	6 7	5 28	5 54	5 35	6 7	5 28	5 54	5 35	6 7	5 28	5 54	5 35	6 7	5 28	5 54	5 35	6 7	5 28	5 54
6 20	6 48	6 58	7 24	6 20	6 48	6 58	7 24	6 20	6 48	6 58	7 24	6 20	6 48	6 58	7 24	6 20	6 48	6 58	7 24	6 20	6 48	6 58	7 24
7	7 28	7 45	8 11	7	7 28	7 45	8 11	7	7 28	7 45	8 11	7	7 28	7 45	8 11	7	7 28	7 45	8 11	7	7 28	7 45	8 11
7 45	8 13	8 25	8 51	7 45	8 13	8 25	8 51	7 45	8 13	8 25	8 51	7 45	8 13	8 25	8 51	7 45	8 13	8 25	8 51	7 45	8 13	8 25	8 51
8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	8 58	9 10	9 36
10 15	10 43	10 55	11 21	10 15	10 43	10 55	11 21	10 15	10 43	10 55	11 21	10 15	10 43	10 55	11 21	10 15	10 43	10 55	11 21	10 15	10 43	10 55	11 21
11 35	12 3	12 45	1 11	11 35	12 3	12 45	1 11	11 35	12 3	12 45	1 11	11 35	12 3	12 45	1 11	11 35	12 3	12 45	1 11	11 35	12 3	12 45	1 11
Mais os de Cascaes, excepto os a				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.			
C. Sodré				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.				Lisboa-R.			
6 37	7 29	6 6	6 49	6 37	7 29	6 6	6 49	6 37	7 29	6 6	6 49	6 37	7 29	6 6	6 49	6 37	7 29	6 6	6 49	6 37	7 29	6 6	6 49
7 4	7 56	6 40	7 27	7 4	7 56	6 40	7 27	7 4	7 56	6 40	7 27	7 4	7 56	6 40	7 27	7 4	7 56	6 40	7 27	7 4	7 56	6 40	7 27
a 7 32	8 8	7 25	8 20	a 7 32	8 8	7 25	8 20	a 7 32	8 8	7 25	8 20	a 7 32	8 8	7 25	8 20	a 7 32	8 8	7 25	8 20	a 7 32	8 8	7 25	8 20
b 8 15	9 3	8 15	8 49	b 8 15	9 3	8 15	8 49	b 8 15	9 3	8 15	8 49	b 8 15	9 3	8 15	8 49	b 8 15	9 3	8 15	8 49	b 8 15	9 3	8 15	8 49
8 35	9 35	8 15	9 15	8 35	9 35	8 15	9 15	8 35	9 35	8 15	9 15	8 35	9 35	8 15	9 15	8 35	9 35	8 15	9 15	8 35	9 35	8 15	9 15
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	a 9 10	9 46	a 8 56	9 32
9 40	10 33	9 15	10 5	9 40	10 33	9 15	10 5	9 40	10 33	9 15	10 5	9 40	10 33	9 15	10 5	9 40	10 33	9 15	10 5	9 40	10 33	9 15	10 5
b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32
a 10 40	11 16	b 10 4	10 51	a 10 40	11 16	b 10 4	10 51	a 10 40	11 16	b 10 4	10 51	a 10 40	11 16	b 10 4	10 51	a 10 40	11 16	b 10 4	10 51	a 10 40	11 16	b 10 4	10 51
10 45	11 32	10 45	11 49	10 45	11 32	10 45	11 49	10 45	11 32	10 45	11 49	10 45	11 32	10 45	11 49	10 45	11 32	10 45	11 49	10 45	11 32	10 45	11 49
b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	b 12 5	12 55	a 11 26	12 2
12 15	1 22	11 35	12 39	12 15	1 22	11 35	12 39	12 15	1 22	11 35	12 39	12 15	1 22	11 35	12 39	12 15	1 22	11 35	12 39	12 15	1 22	11 35	12 39
a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	a 1 40	2 16	b 12 40	1 27
b 2 10	3	b 1 35	2 22	b 2 10	3	b 1 35	2 22	b 2 10	3	b 1 35	2 22	b 2 10	3	b 1 35	2 22	b 2 10	3	b 1 35	2 22	b 2 10	3	b 1 35	2 22
c 3 10	3 46	a 2 26	3 2	c 3 10	3 46	a 2 26	3 2	c 3 10	3 46	a 2 26	3 2	c 3 10	3 46	a 2 26	3 2	c 3 10	3 46	a 2 26	3 2	c 3 10	3 46	a 2 26	3 2
3 15	4 15	2 5	3 39	3 15	4 15	2 5	3 39	3 15	4 15	2 5	3 39	3 15	4 15	2 5	3 39	3 15	4 15	2 5	3 39	3 15	4 15	2 5	3 39
4	5 4	a 3 56	4 32	4	5 4	a 3 56	4 32	4	5 4	a 3 56	4 32	4	5 4	a 3 56	4 32	4	5 4	a 3 56	4 32	4	5 4	a 3 56	4 32
a 4 49	5 16	4 5	5 9	a 4 49	5 16	4 5	5 9	a 4 49	5 16	4 5	5 9	a 4 49	5 16	4 5	5 9	a 4 49	5 16	4 5	5 9	a 4 49	5 16	4 5	5 9
b 4 47	5 37	b 4 28	5 15	b 4 47	5 37	b 4 28	5 15	b 4 47	5 37	b 4 28	5 15	b 4 47	5 37	b 4 28	5 15	b 4 47	5 37	b 4 28	5 15	b 4 47	5 37	b 4 28	5 15
5 25	6 17	a 5 26	6 2	5 25	6 17	a 5 26	6 2	5 25	6 17	a 5 26	6 2	5 25	6 17	a 5 26	6 2	5 25	6 17	a 5 26	6 2	5 25	6 17	a 5 26	6 2
a 6 10	6 46	5 33	6 35	a 6 10	6 46	5 33	6 35	a 6 10	6 46	5 33	6 35	a 6 10	6 46	5 33	6 35	a 6 10	6 46	5 33	6 35	a 6 10	6 46	5 33	6 35
b 6 17	7 9	b 5 55	6 42	b 6 17	7 9	b 5 55	6 42	b 6 17	7 9	b 5 55	6 42	b 6 17	7 9	b 5 55	6 42	b 6 17	7 9	b 5 55	6 42	b 6 17	7 9	b 5 55	6 42
b 6 55	7 45	a 6 56	7 32	b 6 55	7 45	a 6 56	7 32	b 6 55	7 45	a 6 56	7 32	b 6 55	7 45	a 6 56	7 32	b 6 55	7 45	a 6 56	7 32	b 6 55	7 45	a 6 56	7 32
a 7 40	8 16	b 7 5	7 52	a 7 40	8 16	b 7 5	7 52	a 7 40	8 16	b 7 5	7 52	a 7 40	8 16	b 7 5	7 52	a 7 40	8 16	b 7 5	7 52	a 7 40	8 16	b 7 5	7 52
b 8 15	9 5	b 7 40	8 27	b 8 15	9 5	b 7 40	8 27	b 8 15	9 5	b 7 40	8 27	b 8 15	9 5	b 7 40	8 27	b 8 15	9 5	b 7 40	8 27	b 8 15	9 5	b 7 40	8 27
a 9 10	9 46	a 8 26	9 2	a 9 10	9 46	a 8 26	9 2	a 9 10	9 46	a 8 26	9 2	a 9 10	9 46	a 8 26	9 2	a 9 10	9 46	a 8 26	9 2	a 9 10	9 46	a 8 26	9 2
9 20	10 27	9 20	10 24	9 20	10 27	9 20	10 24	9 20	10 27	9 20	10 24	9 20	10 27	9 20	10 24	9 20	10 27	9 20	10 24	9 20	10 27	9 20	10 24
b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32	b 10 10	11	a 9 56	10 32
a 10 40	11 16	10 50	11 54	a 10 40	11 16	10 50	11 54	a 10 40	11 16	10 50	11 54	a 10 40	11 16	10 50	11 54	a 10 40	11 16	10 50	11 54	a 10 40	11 16	10 50	11 54
10 50	11 57	a 11 26	12 2	10 50	11 57	a 11 26	12 2	10 50	11 57	a 11 26	12 2	10 50	11										



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha

TARIFA INTERNACIONAL N.º 204 DE PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 104 de pequena velocidade da Companhia hespanhola)

Em vigor desde 15 de Outubro de 1909

Madeiras ordinarias de construcção em bruto, desbastadas ou serradas

(Casquinha ou pitch-pine, pinho, castanho, nogueira, carvalho ou outras madeiras para construcção ou carpinteria, em taboas, rolos ou tóros, pranchas, vigas, costeiros, postes, travessas, sarrafos, troços, cunhas, varas, asnas, barrotes, cepos, estacas e fasqueado.)

Por wagons completos com a carga minima de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal

Preços por 1.000 kilos, comprehendidos os direitos de evoluções e manobras e de transmissão

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	V.ª d'Alc.ª a Cáceres e a Casar	Cañaveral a Navalmoral	Plasencia (Ciudad) a Bejar	Sanchotello a Arapiles	La Calzada a Talavera	Montearagon a Cabañas	Villaluenga a Madrid	Toledo por Bargas
Marvão a Abrantes	C. R. ...	1.733	1.274	1.483	970	1.245	1.043	904
	M. C. P.	1.507	2.329	2.447	2.630	2.925	3.127	3.236
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	3.870
Chança a Elvas	C. R. ...	2.031	1.597	1.501	1.260	1.562	1.330	1.499
	M. C. P.	1.209	2.003	2.099	2.340	2.578	2.810	2.941
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.230
Tramagal a Santarem	C. R. ...	2.074	1.647	1.552	1.309	1.620	1.382	1.249
	M. C. P.	1.166	1.953	2.048	2.291	2.520	2.758	2.891
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.230
Valle de Santarem a Lisboa P. e a Vendas Novas	C. R. ...	2.325	1.966	1.870	1.616	1.980	1.877	1.716
	M. C. P.	915	1.634	1.730	1.984	2.160	2.623	2.784
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	4.770
Alcantara-Terra e Caes do Sodré, (Porto de Lisboa) a Cascaes	C. R. ...	2.403	2.075	1.980	1.724	2.406	2.012	1.849
	M. C. P.	837	1.525	1.620	1.876	2.034	2.488	2.651
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	4.950
Bemfica a Cintra ou Obidos	C. R. ...	2.534	2.263	2.171	1.921	2.331	2.257	2.090
	M. C. P.	709	1.337	1.429	1.679	1.809	2.243	2.410
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	5.310
Caldas da Rainha a Amieira	C. R. ...	2.534	2.268	2.176	1.926	2.336	2.263	2.095
	M. C. P.	706	1.332	1.424	1.674	1.804	2.237	2.405
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	5.310
Figueira da Foz e Verride	C. R. ...	2.347	1.998	1.901	1.647	2.016	1.762	1.613
	M. C. P.	893	1.602	1.699	1.953	2.124	2.378	2.527
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.770

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa		V. ^a d'Ale. ^a a Caceres e a Casar	Cañaveral a Navalmoral	Plasencia (Ciudad) a Bejar	Sanchotello a Arapiles	La Calzada a Talavera	Montearagon a Cabañas	Villaluenga a Madrid	Toledo por Bargas
Payalvo a Coimbra	C. R. . .	2.342	1.991	1.894	1.640	2.009	1.755	1.606	1.463
	M. C. P.	898	1.609	1.706	1.960	2.131	2.385	2.534	3.307
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.140	4.770
Souzellas a Porto-Campanhã	C. R. . .	2.567	2.317	2.227	1.980	2.398	2.329	2.162	2.066
	M. C. P.	673	1.283	1.373	1.620	1.742	2.171	2.338	3.244
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500	5.310
Alferrarede a Castello Branco	C. R. . .	2.202	1.804	1.708	1.456	1.795	1.548	1.406	1.156
	M. C. P.	1.038	1.796	1.892	2.144	2.345	2.592	2.734	3.254
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.140	4.410
Alcains a Covilhã.	C. R. . .	2.398	2.068	1.973	1.719	2.099	1.843	1.694	1.618
	M. C. P.	842	1.532	1.627	1.881	2.041	2.297	2.446	3.332
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.140	4.950
Caria a Guarda	C. R. . .	2.493	2.207	2.113	1.861	2.263	2.007	1.854	1.849
	M. C. P.	747	1.393	1.487	1.739	1.877	2.133	2.286	3.281
	Total .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.140	5.130

Condições

1.^a — Nos preços da presente tarifa estão comprehendidos os gastos de transporte e os de evoluções e manobras e de transmissão de uma para outra linha.

Não estão, porém, comprehendidos :

- Os direitos de carga e descarga ;
- O custo de operações e formalidades nas alfandegas e os respectivos direitos ;
- Os impostos para o governo hespanhol e o sello para o estado portuguez ;
- Os direitos de guia e registo ou aviso de chegada para a Companhia portugueza.

2.^a — Só teem direito ás vantagens d'esta tarifa as remessas que se effectuem por wagons completos da carga minima de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal. Os excedentes d'este pezo até á carga maxima dos wagons serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

- Este minimo de carregamento tem applicação sómente aos wagons da Companhia portugueza que tiverem inscripta a carga normal de 10.000 kilogrammas e aos das outras linhas que indicarem esse mesmo limite como carga maxima. Se o expedidor requisitar wagons de capacidade superior á indicada e estes lhe puderem ser fornecidos, será o minimo de carregamento elevado em tantas fracções de 1/10 quantas forem as toneladas de carga normal ou maxima de cada vehiculo, segundo o caso, excedentes a 10. Se as Companhias utilizarem estes wagons por conveniencia propria e sem mediar requisição do expedidor serão considerados para todos os effectos como wagons cuja capacidade não excede os 10.000 kilogrammas de carga normal ou maxima antes citada.

3.^a — As remessas de madeira que por suas dimensões tenham de ser transportadas em dois wagons ligados serão taxadas pelos preços d'esta tarifa, com um minimo de 10.000 kilogrammas por cada wagon, podendo os expedidores utilizar o espaço que fique livre dos mesmos wagons com o carregamento de madeiras de dimensões ordinarias.

4.^a — As Companhias poderão exceder até o dobro os prazos regulamentares de expedição, transporte, transmissão e entrega.

5.^a — Quando se derem atrasos na chegada das expedições, que não sejam devidos a casos imprevistos ou de força maior, as Companhias não serão obrigadas a pagar indemnisação superior :

Em Hespanha

Por atrazo de 1 ou 2 dias	10 % do participe hespanhol
» » » 3 »	15 % » » »
» » » 4 »	20 % » » »
» » » 5 » 6 »	25 % » » »

Em Portugal

Por atrazo de 1 a 3 dias	10 % do participe portuguez
» » » 4 » 6 »	20 % » » »
» » » 7 » 10 »	30 % » » »
» » » mais de 10 dias	60 % » » »

Em virtude do disposto na presente condição e tendo em vista que os transportes internacionaes estão sujeitos no percurso de cada nação ás respectivas leis, não se poderá em Hespanha abandonar uma remessa por causa do atrazo previsto no artigo 371.º do Codigo de Commercio, senão dada a hypothese de no percurso hespanhol se terem excedido os prazos regulamentares e os de ampliação previstos para o referido percurso.

Para a contagem dos dias de atrazo, desprezar-se-ha toda a fracção de tempo inferior a 12 horas, sendo as superiores consideradas como um dia completo.

6.ª — As operações de carga e descarga serão feitas de conta e risco dos expedidores e dos consignatarios respectivamente, nas seguintes condições:

Em Hespanha: Os expedidores ou os consignatarios deverão proceder á carga e descarga dentro de 12 horas uteis seguintes áquella em que os wagons forem postos á sua disposição. Findo este prazo, a Companhia hespanhola cobrará pela paralysação do material pesetas 0,25 por hora effectiva de demora e por wagon, reservando-se a faculdade de proceder a taes operações por conta dos interessados e pagando-lhes estes na razão de pesetas 0,50 por tonelada e por cada uma das operações.

Em Portugal: Observar-se-ha o que a tal respeito estipula a tarifa de despezas accessorias da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

7.ª — As Companhias são obrigadas sómente a fornecer para estes transportes material descoberto, sem encerados, não sendo responsaveis por avarias de molha ou quaesquer outras devidas ao tempo.

Não obstante os expedidores poderão resguardar a mercadoria com material seu, ou obter para as remessas procedentes de Portugal, por meio de aluguer, nas estações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, prévia petição por escripto, dirigida ao chefe da estação expedidora, os encerados de que julgarem carecer para resguardo das mercadorias, aos preços e condições do artigo 15.º da tarifa de Despezas Accessorias. Para as remessas procedentes de Hespanha pagarão a importancia de pesetas 2,50 por cada encerado, qualquer que seja o trajecto a percorrer.

§ unico — O envio á estação de procedencia dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das suas remessas far-se-ha aos preços de 10 réis em Portugal e pesetas 0,05 em Hespanha, por tonelada e kilometro, e com sujeição ás seguintes clausulas:

- a) A expedição em retorno deverá fazer-se em pequena velocidade e dentro do prazo maximo de 30 dias contado da data da primeira remessa.
- b) Todos os encerados utilizados para uma remessa de madeiras deverão ser devolvidos da estação consignataria d'esta, juntos e por uma só vez, para a estação expedidora da mesma remessa.
- c) O expedidor e o consignatario dos encerados deverão ser, respectivamente, o consignatario e o expedidor das remessas de madeiras.
- d) O expedidor das remessas de madeiras deverá pedir na nota de expedição o vale para o regresso dos encerados.

8.ª — O pagamento das sommas que por qualquer titulo gravem as remessas será feito na estação de partida ao fazer-se a expedição, ou na de chegada antes da mercadoria ser retirada dos armazens do caminho de ferro onde se poderá effectuar o repeso, reconhecimento ou verificação da mercadoria, não se admittindo reclamação alguma logo que ella tenha sahido dos referidos armazens, isto em conformidade com o artigo 158.º do Regulamento hespanhol de 8 de Setembro de 1878.

9.ª — Faltando na estação expedidora bascula para pesar os wagons carregados serão estes pesados em qualquer estação de transito que para tal se ache habilitada, ou na estação de destino, como mais convier.

10.ª — A presente tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas nas condições por ella exigidas sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar, por escripto na nota de expedição, a applicação d'outra.

11.ª — Ficam em vigor todas as condições das Tarifas Geraes das Companhias combinadas, em tudo que não seja contrario ao que dispõe a presente.

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial M. L. n.º 3 de pequena velocidade em vigor desde 1 de Janeiro de 1905 e annulla os preços que para madeiras de construcção se acham indicados na tarifa M. L. n.º 4 B., em vigor desde 1 de Junho de 1889, e a parte relativa a madeiras de construcção e de carpinteria da tarifa M. L. n.º 4 A de pequena velocidade em vigor desde 1 d'Agosto de 1890.

Lisboa, 29 de Setembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

Automoveis

Transportes em grande velocidade entre quaesquer estações, mas com regresso á estação de procedencia

Desde 10 de Outubro de 1909, os transportes de automoveis de passageiros a effectuar nas linhas d'esta Companhia, que devam regressar á estação de procedencia dentro do praso de 3 mezes contado da data da expedição, e quando a distancia de ida e volta a percorrer não seja inferior a 200 kilometros ou pagando como tal, serão taxados ao preço de 63 réis por tonelada e kilometro mais as despesas de manutenção. A estação de expedição para o retorno do automovel poderá ser a estação destinataria da remessa primitiva, ou outra qualquer da rede d'esta Companhia á escolha do expedidor. N'este ultimo caso, porém, se o trajecto a percorrer fôr superior ao que havia contractado, será o percurso excedente taxado segundo a Tarifa Geral, ao preço de 126 réis por tonelada e kilometro. Se o trajecto fôr inferior, a nenhum reembolso terá direito.

Para a applicação dos preços supra é necessario:

- a) que o automovel a transportar no regresso seja o mesmo que foi expedido á ida e que o expedidor e consignatario sejam, respectivamente, o consignatario e expedidor da primeira remessa;
- b) que as notas de expedição contemham a indicação do numero de matricula do automovel, se é carro fechado ou aberto, numero de logares de lotação ou outras indicações pelas quaes se possa depois comprovar que o carro apresentado para o transporte de volta é o mesmo que foi transportado á ida;
- c) que sejam pagos á expedição ou á retirada da primeira remessa os portes de ida e volta, pagamento em troca do qual a Companhia entregará com a senha ou carta de porte da primeira remessa um vale para o transporte de retorno do automovel sem mais cobrança alguma.

Os automoveis não poderão conduzir quaesquer objectos que não sejam propriamente accessorios dos vehiculos, taes como pneumaticos ou outras peças de sobrecellente, que é de uso os carros serem providos.

Quando os expedidores desejem transportar gazolina ou qualquer outro producto inflammavel para emprego nos automoveis, ou ainda quaesquer objectos que não sejam propriamente accessorios dos vehiculos, deverão fazer uma expedição áparte, que será acceita e taxada nas condições normaes segundo as tarifas correspondentes.

Os transportes ao abrigo d'esta concessão serão effectuados nas condições que regem para os transportes de vehiculos em grande velocidade.

A Companhia, sempre que lhe seja possivel, fará as expedições em wagons especiaes adequados a estes transportes, mas apenas se obriga a fornecer wagons descobertos, deixando n'este caso ao cuidado dos expedidores o resguardo dos carros com encerados seus ou alugados.

A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos atrasos, perdas e avarias que possam dar-se por accidentes ou outros quaesquer motivos.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as condições das tarifas Geral e de Despesas Accessorias.

Lisboa, 25 de Setembro de 1909:

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto