

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 524

Bruxelas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata.

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 16 de Outubro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telefone 27  
Endereço telegrafico 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 oficial — Portarias de 3 e 5 de outubro do Ministerio das Obras Publicas	310
A propósito do Cincocentenario — 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 typi a (ilustrado)	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
Cotacões nas bolsas portuguesa e estrangeiras	317
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	317
Publicações recebidas	318
Linhos portuguesas — Vale do Vouga — Valença a S. Mamede de Frestas — Companhia Real — Benguela	318
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Conclusão)	318
Arrematações	319
Avisos de serviço	319
Agenda do Viajante	320
Horário dos comboios	320



## A rede do centro

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

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

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 construção, 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 construção e exploração das linhas ferreas de via estreita, classificadas e aprovadas 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 construção e exploração d'essas linhas a importancia do imposto de transito, suspenso pelo decreto de 8 de março de 1875, quando expire o prazo 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, convém 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 construída 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 ação do Estado como entidade exploradora.

Com efeito, da zona ao norte do Mondego são as linhas do Minho e Douro as arterias principaes, devendo sér construídas e exploradas pelo Estado a maior parte das linhas tributarias ou complementares. O facto de se acharrem concedidas a varias companhias as linhas da Povoa, de Guimarães e de Mirandella não invalidam esta característica 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 sistema distincto e homogeneo de comunicações, 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 vizinhas.

N'esta zona central não tem lugar a ação 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 sistema administrativo em matéria de viação accelerada, atribuir a região do centro exclusivamente á ação da iniciativa privada, amparada pelo Estado, como ha mister.

Como o decreto de 1898, além de preceitos de carácter permanente relativos á classificação das linhas, procurava estabelecer as bases para a reforma administrativa das linhas do Estado e para a construção dos seus complementos, foram por elle encarregadas duas comissões técnicas 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 realização d'equal estudo em relação á zona central.

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

As duas primeiras comissões 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 de 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 secundo 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 zóna central, que viessem a sér 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 rôdes das zonas extremas. Foi afinal publicado o decreto de 19 de agosto de 1907, pelo qual foram classificadas parte das linhas propostas pela commissão technica.

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 à 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 à Covilhã, de Gouveia a Mangualde. Ficaram por classificar varias outras linhas propostas, em virtude de objecções de ordem militar postas pela Comissão 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 defesa do paiz a linha de Thomar à Nazareth e seu ramal para Leiria, cuja construcção se justifica plenamente pelo tráfego 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 tráfego 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 dificuldades 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 tráfego.

Essas receitas só podiam vir, sem sacrificio do Thesouro, do aumento 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 equilíbrio no orçamento ordinario do Estado.

Pela proposta de 1904 começavam desde logo a reverter para o fundo especial da zóna central os aumentos de receitas de impostos e economias de garantias de juro nas linhas de Companhias da zóna central em relação às importâncias liquidadas em 1903. As receitas analogas das linhas de Companhias da zóna 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.

Estabelecia-se as regras para a constituição e gerência do novo fundo, que já hoje podia estar em 120:000:0000 réis annuaes, e dentro de poucos mais em 300:000:0000 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 zóna 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 notável 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 rôde, 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 da 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 oferta uma dedicatoria 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 à *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 Agricola* impõe justificadamente que a ninguem, seja sob que pretexto for, é licito julgar-se dispensado, na conjuntura actual, em sua consciencia e boa fé de sugerir e dar ampla publicidade a quaesquer alvitres que possam impedir o Estado de dar um passo em falso.

Numa ligeira introducção 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 asseguram mais uteis e proveitosas o resurgimento da nossa patria, e jalgar-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 dívida interna 3 %, empréstimos 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 empréstimos 4,5 % e 4 % respectivamente de 1888-1889 e de 1890 em dívida fundada, criando para isso uns titulos que dão apenas direito á amortização e outros de outro tipo garantindo o juro actualmente percebido e representando o valor de determinada cotação.

De este modo, assim como sucede nas inscrições, o

Estado seria apenas responsável pelo pagamento do juro e nunca pelo próprio.

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 através d'Africa, e a extinção da dívida fluctuante.

Para dar garantias aos portadores do empréstimo unificado, propõe uma organização análoga à da dívida externa, com fiscalização de todos os partidos com voz na câmara 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 Crédito Público.

3.º O reembolso anual em resultado das duas outras propostas já referidas

4.º A regulamentação do que se promulgou como transitorio em 1892 em referência ao imposto de rendimento de 30%.

5.º Redução do capital em favor do Estado, sem prejuízo do rendimento para os portadores da dívida.

Pode em princípio aceitar-se como base de estudo a solução proposta, mas conviria ter em conta para os títulos 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 previdência, como o Monte Pio oficial recebem o reembolso de juros de títulos averbados à data da lei Oliveira Martins e Dias Ferreira, e a muitos bens dotados inalienáveis, 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 títulos averbados posteriormente à lei, que o público designou sob o nome de *contribuição de guerra*, as cotações ao tempo dos averbamentos, visto que a baixa sofrida pelos papéis de crédito nos anos calamitosos de 1893 até 1895, com a venda das inscrições convertidas, daria aos que então adquiriram os títulos um lucro tão injustificável pelo menos como o prejuízo para os anteriormente apontados.

Quanto aos títulos ao portador, facil seria à lei da conversão fixar a cotação a ellos referente, para assim evitar o jogo a que daria azo a proposta que deixasse em branco essa indispensável cláusula da conversão.

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

Não é fácil deduzir pelas contas da Junta do Crédito Público a importância em que ficaria a dívida interna portuguesa, mas dado o largo intervalo 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 presumível que a conversão no tipo indicado pelo sr. Ferreira não exceda os 281.900 contos de réis a que ficariam reduzidos os actuais 530 mil contos de réis.

A segunda proposta do sr. Ferreira é o empréstimo colonial, na importância de 100 mil contos de réis a 5% em títulos de 90.000 réis, o que não é bem concordante por se tratar de quantidades que não são divisíveis.

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

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

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

Justificadamente amplia às nossas colónias os privilégios do banco emissor, assim de acabar com o agio de 1 a 3,5 por cento das notas ultramarinas actuais.

Em referência aos caminhos de ferro através d'Africa, e do Lobito também aponta o modo de os resgatar e, finalmente, extinguindo a dívida fluctuante com o empréstimo já mencionado, encontra ainda um saldo disponível de 10.915.850.000 réis para desenvolvimento das nossas colónias.

O que aí fica exposto está largamente explanado em dez páginas do livro do sr. Ferreira, mas parece, comodo, a quem isto escreve que difícil seria libertar-se o Estado da dependência em que se collocou relativamente ao Banco Ultramarino. Accumulando as funções de banco hypothecário, de desconto e de emissão, o Banco Ultramarino goza de tantos e tamanhos privilégios que seria absolutamente necessária uma luta de muitos anos para se vencer aquela potência financeira.

Ora a instabilidade ministerial é uma das características do paiz, e o ministro que sucede a outro traz sempre novas ideias, modos de ver diversos do que imediatamente 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 Souza, 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 interviera até então a política, fez elle uma dependência dos governos civis, accrescendo que as comissões 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 aquela região estiveram os engenheiros de maior nomeada de aquela época. Todos à porfia demonstraram a alta capacidade técnica da engenharia portuguesa, e facil seria ao Governo aproveitar a estada de tantos engenheiros na região para efectuar o levantamento da carta hydrográfica do Douro.

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

Não ocorreu 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 assim de fazer cessar os enormes privilégios do Banco Ultramarino não é exequível, não só porque a deplorável falência das brutalidades governativas que tiveram o medonho desenlace de 1 de fevereiro de 1908 desacreditaram para todo o sempre os dictadores, como também porque estes se apoiam na plutocracia para poderem conservar o poder.

Contar com a permanência 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 políticos militares, não chega até a reputar-se como uma insolubilidade equivalente à quadratura do círculo ou à formula geral da resolução das equações de qualquer grau.

Menores dificuldades por certo encontrará os resgates da linha através d'Africa ou da do Lobito, embora nesta ultima ainda seja possível admittir-se a hypothese dos lucros prováveis tendentes à valorização dos trabalhos efectuados. Bastaria porém que se deixasse efectuar a ex-

ploração durante alguns annos pelos actuaes concessionários para se evidenciar que tais ganhos são algo phantastica, 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 aceitar como a attenuação dos privilegios do Banco Ultramarino é a organização administrativa a largos traços esboçada pelo sr. H. C. Ferreira. S. Ex.<sup>a</sup> é novo e certamente conhece mal a província e o carácter nacional fóra dos grandes centros.

A lucta pelo mando onde mais afastada se encontra a acção do poder central chega a sér 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 hespanhóis, os bilhetes de loterias estrangeiras propositalmente colocados em casa dos adversarios são já um processo tão sabido que se lhe não liga importância.

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 locaes é excellente em these, mas parece á pena que traça estas linhas que ha de sér de execução pouco practica, 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 hepaticas, 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*, alias baseado num facto real.

Ouvir os coloniaes falarem uns dos outros, registar 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 desacordo se não dá com o que se refere á extincção da dívida fluctuante, que constitue o terceiro capítulo da obra que se está examinando.

Ao terminar porém a leitura de este capítulo procurei aquelle que se refere a responsabilidade ministerial, a fim de vér se ali se propunha alguma penalidade para o ministro que subscrevesse 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, desagrada-me no entanto vê-los aparecer sem lei definida e mormente acha-los limitados a 36 e insertos sobre fundo preto e encarnado ou sobre panno verde. Não se coadunam aque-

las cores com a sentimentalidade artistica de quem isto escreve.

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

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

De resto, o sr. Ferreira neste capitulo da sua obra faz lembrar a conhecida anecdotá que se conta de certo imperador romano que, a propósito 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 aceita 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 metalicas 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 diferença se destinem, exclusivamente, á compra de oiro.

De essa forma, 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 elles 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 Portugueza o seu modo de vér em referencia á nota inconvertivel que representa hoje a nossa moeda (<sup>1</sup>), 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 lezirias, 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 producção por meio de agentes do mercado central, que se distribuiriam pelas provincias em occasões oportunas. No tocante ás lezirias 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 miniunos inferiores ao valor nominal das mencionadas obrigações.

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

(<sup>1</sup>) Boletim de Ass. cit de abril de 1901.

si sós evitar o nosso *deficit* cerealífero. Não basta apenas distribuir os terrenos pelos trabalhadores ruraes, é indispensável estabelecer o crédito agrícola, e essa face do problema é a mais difícil.

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

Depois, tanto a industria como a agricultura requerem prazos longos no crédito. A segunda, por exemplo, exige um anno inteiro de despezas e adeantamentos ás culturas, que dependem não poucas vezes dos agentes atmosféricos. Por isso é que preconizei em 1901, na Real Associação Central de Agricultura, os syndicatos regionaes como sociedades de crédito representativas de polycultura e tendentes por isso a commercializar as operações de crédito agrícola (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 dificuldade de amanho, producção annual, etc., e que seria variável de região para região, talvez annualmente fixável por meio de gremio.

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

Mas os laudemios são elevadíssimos. Ora, se o foreiro se dedica realmente á agricultura, sucede-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 despezas e suprimentos 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 falecido 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 propôz 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 análoga fez na Venda do Alcaide, na Lagôa da Palha e noutras pontas 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 pena, que se podem apontar os alvitres que sugere o pro-

blema agrícola, que, de resto, se liga com todos os demás 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 necessário 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 cambiaes, com o fim de evitar as operações a prazo, e encarregando o Banco de Portugal de ser 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 é a fiscalização exercida por delegação da Camara electiva, alvitradis pelo sr. Ferreira, tambem elle propõe a criação dos ministerios de Agricultura e Instrução Pública 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 defesa 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 negócios estrangeiros poderiam constituir um só ministerio, pois que de aquellas proveem, em geral, as reclamações que nos fazem as nações estranhas, 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, alem 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) constituíssem escala de carreira administrativa, com quadros em que entrassem os secretarios geraes, officiaes do governo civil, e outros funcionários, 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 estatística 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 intelectual 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 abracer 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, colação, 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 Crédito agrícola.

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 aceitar a pasta.

Colocado 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 vin.

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 logar 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 71º 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 ocupar 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 desinteres-sadamente 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 sér, porque se não fôsse baseado nesse, nunca deixaria, como acabo de o fazer, o papel de technico 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 escrito e a *Gazeta* admittindo-o desculpa o auctor.

Mello de Mattos.



## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

### Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

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

Ha por bem aceitar 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 Sacavém de um reservatorio e gruas para a toma de agua para alimentação de locomotivas:

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

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

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 3º lanço da 1.ª secção da linha do Guadiana, na extensão de 10:162º.69, comprehendido entre Montoito e Reguengos, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste com data de 11 de agosto ultimo:

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

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

## A propósito do Cincocentenario

### 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, ocupando-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 desfilar em presença da resistência oposta pelo tenaz competidor.

São inegáveis as vantagens trazidas à 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 exigências dos antigos serviços de construção, a direcção Lefrançois-Ladarne procedeu à eliminação de grande número de agentes inuteis, e organizou por forma normal os serviços de exploração.

Esta hecatombe de pessoal e o carácter atrabiliário e irascível do engenheiro Lefrançois criaram-lhe tal oposição 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 inegavelmente devido à 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 comunicações, 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 sucessores 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, esforços 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 zélo 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 Companhia Real os saudosos:

**João Evangelista d'Abreu e Xavier Cordeiro**

que um dos mais eminentes professores e homens públicos científicos franceses classificou de *vrais savants qui honorent la classe des Ingénieurs*.

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

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

ras notabilidades, laureadas nas escolas e justificadas na prática. 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 primeiros apparelhos e machinas na gare de Lisboa.

**Alfred Ghebard**

Alumno da Escola Polytechnica de Paris e predilecto discípulo do eminent professor *Sauvage*.

Foi Alfred Ghebard, quem organizou 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 à prática de uma pleia de operarios que se distinguiram como os mais apreciaveis constructores.

**Jean Roca**

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

Seria preciso uma longa lista de nomes se tentássemos indicar as altas personalidades políticas 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 esforços 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 respeitosamente lembrados, a que Portugal deve os benefícios que lhe têm advindo da existencia e progressivo desenvolvimento da Companhia Real.

Não devemos esquecer o outro benemerito que segurou 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 à sua memoria, damos por findas estas modestas e despretenciosas, mas verdadeiras, chronicas recordadas por

*Um velho invalido, antigo agente ferroviário português.*

## O PREÇO DOS ELECTRICOS

A despeito de todos os esforços empregados pela Câmara Municipal, Lisboa continua a pagar caríssimo os transportes, e sem meio de poder obtel-los mais baratos, graças ao monopólio existente.

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

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

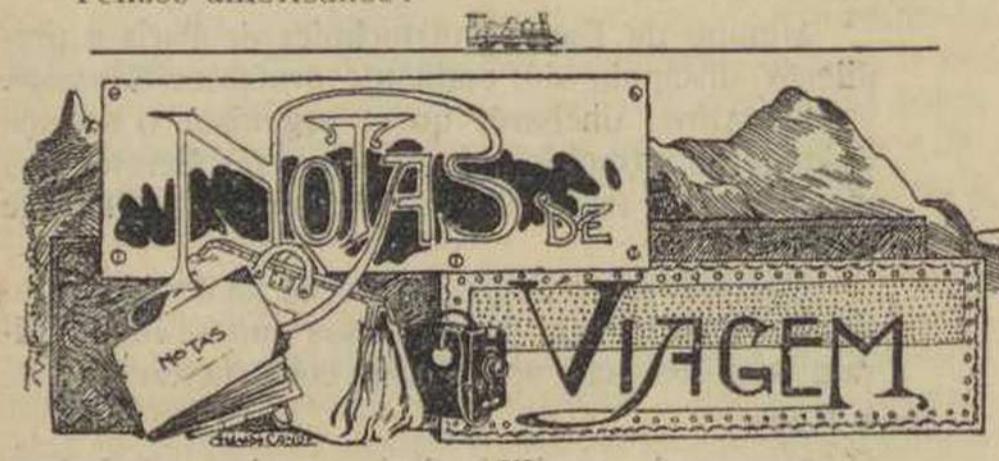
Os habitantes de Jersey-City estão indignados, porque lá um percurso de treze kilometros não lhes fica por menos do tal *cent*, os nossos dez réis!

O que diriam elles se vivessem 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 entanto 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 escaipadas 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 necessário 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 construções 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 à distancia de 7 kilometros, ao mosteiro de Auray, Campo dos Martyres e egreja de Sant'Anna, celebre pelas perigrinações que continuamente ali fazem os povos de toda a região.

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

Segundo ella, a propria Sant'Anna apareceu, em 1623, a um tal Nicolazic, dizendo-lhe que queria que lhe construissem uma egreja no logar de uma capella que existira dez seculos antes.

Está-se a vêr a dôce avô de Christo transformada, pela crendice, 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 egreja 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 es- cada 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 cor- tejo enorme de vendilhões que, dentro de muros do tem- plo, contra os preceitos do Creador, mercadejam com ro- sarios, medalhas, emblemas e cartões postaes.

O Campo dos Martyres é a capella onde repousam os ossos dos 952 prisioneiros realistas, fusilados pela Con- venção, 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 quiser 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*, monu- mentos megaliticos, pedras enormes e em geral ponteagu- das, collocadas em alinhamentos nos campos, e cuja ori- gem 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 coloca- dos é segredo que o perpassar dos seculos escondeu no seu manto, mas o que, de toda a forma, impressiona é como em tão primitivos tempos, se arrancaram de pedreiras longínquas, se transportaram até ali e se colocaram ao alto tão enormes massas de pedra, e em tal quantidade, trabalho que hoje mesmo com os apparelhos 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 forma 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 com- boio, 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 príncipe 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 pittorecas 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 desceu 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 Departamentais (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 notável 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, por isso não podemos dizer d'elle.

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

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

Num domingo de agosto realizam a sua festa caracteristica, a que as rôdes servem de emblema de ornamen-tação das ruas, formando com elles arcos e festões.

Pequenos pedaços de rôde fina, tendo pendentes quadrinhos de cortiça, semelhando as rôdes 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 funcionários publicos, juris-consultos, poetas, escritores, 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 Rôdes Azuis, 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 pobramente ornados com rôdes e verdura.

Pois apesar d'isso, a passagem do cortejo foi um acontecimento. Todos corriam, todos queriam ver, 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.

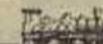


Uma mulher de Pont Aven

E a dançar todos sahiram, acabada a festa, em marcha, que se annuncia aux flambeaux mas em que... não houve luzes por tudo se ter gasto. Pois mesmo ás 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 concorrença.

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



## Francisco Maximo d'Abreu

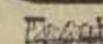
Mais uma valiosa perda tem a lamentar a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes pelo falecimento de um de seus mais antigos, zelosos e intelligentes empregados.

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 Empreza constructora Salamanca.

De uma assiduidade exemplar, a sua competencia no serviço de desenhador foi apreciada com muito louvor pelos engenheiros Albaret e Ghebardi 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 constitui 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 fatores mais importantes da electrificação das linhas ferreas na Europa.

As administrações dos Caminhos de ferro do Estado na Suecia, na Noruega, na Dinamarca, na Alemanha e na Austria estão dedicando-se ao estudo da substituição da tracção a vapor pela tracção electrica nas suas linhas, motivadas pela necessidade de economizar a hulha, aproveitando as forças hidráulicas 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 iguala 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 embargos para adquirir a força hidráulica 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 rôde 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 centraes 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'água 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, à qual presidiu o alcaide de S. Sebastian.

Por motivo do congresso houve grandes festejos na cidade, tendo sido os congressistas recebidos na Casa do Ayuntamento 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 também 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 propósito 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 resiste à tentação de, com a devida venia, transcrevel-a na *Gazeta*. Eis-a:

«Ninguem 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 raino de desporto 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 habituá.

O despresso 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 deante 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 suprimir as intimidades ou as janellas, e Paris terá que recorrer ao genero das construções arabes.

Desaparecerão as portas para a rua, porque as entradas e saídas sendo feitas pelo alto das casas, haverá que construir terraços em todas elles, com abertura para a escada para o serviço dos moradores e entrada e saída das mobilias por occasião das mudanças.

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

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 ninguem fará caso dos omnibus voadores.

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

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



### O tunnel do Detroit River

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

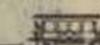
O tunnel mede tres kilometros e meio de extensão, contando o tubo, e galerias extersas.

A parte subaquatica, constituída 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 nível 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 lugares para trinta e cinco passageiros, e os motores serão de cincuenta 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 experincia 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 sistema empregado no serviço será de accumuladores. Haverá dois comboios diarios em cada sentido.

Os accumuladores 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 estensão 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 substituidas pelas definitivas, que são em aço.

Da segunda secção, estensa de trescentos e cincuenta kilometros, entre Kesidu e Kongolo, estão já prompts os aterros até ao kilometro 228, e os carris assentes em uma estensão 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 râmpas são inferiores a 2 %, e os mínimos raios de curva são de cento e cincuenta 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 de apparelhos voadores, a viagem do nosso director teve que sofrer 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 anunciava outro.

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

Em Spa a festa realizava 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 rodados dos apparelhos se enterravam, e os pés dos espectadores andavam dentro da lama.

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

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

O nosso jornal foi amavelmente convidado a assistir à festa, da tribuna reservada á imprensa, pelo sr. Gilbart, 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 lugar no novo campo de aviação, Port-Aviation, estabelecido de uma forma definitiva, com tribunas, pavilhões, instalação 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 patrocinio, 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 Roqueseuille, 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, provisto de motor Alzani de 55 HP. Entre os franceses figuram os principaes aviadores.

As sessões teem sido interessantes, posto que pouco animadas por só muito tarde começarem 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 sistema de aviação, não pode suceder.

Mas o frances 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 *ladão*, para fazer toda a casta de trocadilhos.

Há mesmo já quem pretenda chamar *atterrisage* aos roubos de relogios. Aos nossos vizinhos que veem praticar essas proeas nas ruas de Lisboa, sorri-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 lugar nos comboios, que partiam da gare do Caes d'Orsay. Só n'esta 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.

Ab meio dia, porém, uma quebra de engates de um dos comboios, a meio caminho, obrigou-o a parar, e atraç 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 tales tropelias fizesse que teve que se interromper a corrente electrica que produziria as maiores desgraças pela electrocuação 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 idênticas 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 edifícios.

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

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 cavalo.

Nesse dia houve bons vôos de Paulhan, 16 kilometros em 21 minutos, 14 segundos; de Lambert, 14 kilometros em 15 minutos, 32 segundos; de Gobrav, 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.  $\frac{1}{4}$ . Lambert elevou-se ao ar, fazendo 16 kilometros.

### Lisboa

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

É provável porém que se realize 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*, vai crear-se em França uma rede de linhas aéreas, servidas por cinco aeronaves, para o transporte de passageiros.

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

Cinco são as linhas que vão ser criadas; 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 concluído. Fica no campo de manobras de Issy les Molineaux. Os de Meaux e Reims também estão quasi terminados.

A linha de Sueste vai 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 concluído.

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

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

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

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

### Allemânia

No concurso de aviação que se realizou 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 logar ficou Decaters.

Em distância o primeiro classificado foi Rougier, que obteve o premio de 40.000 marcos e a taça de Berlim; em segundo logar 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 cincuenta segundos, percorrendo cento e trinta kilometros.

— Em Potsdam, Orville Wright fez um vôo a 400 metros de altura, acompanhado pelo príncipe 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 vai tentar a travessia de Londres a Manchester em aerodromo.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Emprestimo de 3 % de 1905.** — No dia 25 do corrente deve efectuar-se na Junta do Credito Publico o sorteio de 225 titulos do emprestimo de 3 % de 1905, que tem de ser amortizado 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 entregá-los 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 África.** — Para discussão das contas e do relatório e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, às 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 próximo, às três 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 relatório e contas do exercício de 1908-1909 e eleição do conselho de administração da sociedade.

**Sorteio de titulos da Câmara 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 emprestimo 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 FINANCIERO

#### 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 referência 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 dívida fluctuante em 31 do mes ultimo estava em 78.541 contos de réis, accusando a diminuição de 1.396 contos sobre a conta do mes de julho.

A diminuição deu-se na dívida fluctuante interna, porque na externa aumentou durante aquelle mes 607 contos.

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

Felizmente provou-se que eram falsas as acusações 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 rejeitar.

—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  $2\frac{1}{2}$  para  $3\frac{1}{2}$  e ultimamente para  $4$ , o que não é vulgar n'um mercado em que o dinheirão geralmente abunda em busca de collocação.

—Os recentes acontecimentos de Espanha é provavel que determinem baixa sensivel nos fundos espanhóes 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\$080 compra e 5\$110 venda. O cambio Rio-Londres continua a  $15\frac{13}{16}$ , correspondendo a libra no Brazil, a 16\$035 réis.

## Curso de cambios, comparados

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

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	OUTUBRO															
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—	
Lisboa: Dívida Interna 3% ressentamento .....	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	39,90	—	
" 3% coupon .....	39,80	39,80	39,80	39,75	—	—	39,60	39,60	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.º de F.º Est) .....	—	77.000	—	—	—	—	76.500	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º 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	64.400	—	
" 3% 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	63.000	—	—	—	65.900	—	—	
" 3% 3.ª serie .....	—	65.600	65.600	—	—	65.000	65.500	65.700	—	—	—	—	—	—	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	167.000	—	—	—	167.500	—	—	167.500	167.500	—	
Acções Banco de Portugal .....	167.000	—	—	142.000	142.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comercial de Lisboa .....	—	—	—	142.000	142.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Nacional Ultramarino .....	91.500	91.500	—	—	—	—	91.300	—	—	—	—	—	91.500	91.200	—	
" Lisboa & Açores .....	—	—	113.700	—	—	—	—	65.500	66.000	66.600	—	—	66.000	—	—	
" Companhia Real .....	—	—	66.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Tabacos, coupon .....	86.400	—	86.000	86.300	86.000	—	—	—	85.890	85.500	—	86.000	86.000	—	—	
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	—	64.900	—	—	—	63.300	—	—	—	—	63.500	—	—	—	
" 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 .....	—	—	—	—	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" prediaes 6% .....	90.000	90.000	90.100	90.100	90.200	9.200	90.200	—	90.400	90.400	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	—	62.77	62.60	62.85	62.70	—	—	
Paris: 3% portuguez 1.ª serie .....	63,60	63,30	63,30	63,40	63,25	62,30	62,70	62,70	62,77	62,60	62,85	62,70	—	—	—	
" Companhia Real .....	—	321	34	34	32,50	32,20	—	26	—	33	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	—	34	34	393	392	392,50	395	—	—	—	395	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	399	399	394	393	392	392,50	395	—	—	—	194	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	197,75	198	194	194,50	194	196	194	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau .....	351,50	351,50	—	351	350	351,50	348	348	347	348	348	348	348	—	—	—
" Companhia Real 2.º grau .....	252	253,50	—	254	250	250	251,50	251	252	252	250	252	252	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	302	302	302	301,50	301	301	—	—	—	301	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-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	63,25	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa .....	86,43	—	—	—	—	—	—	—	85,93	86	86	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09			
Kil.	Totais	Kil.	Totais							


<tbl\_r cells="6" ix="2" maxcspan="2

## 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, reflecta de informações interessantes, não carece de elogios. É bem conhecido o seu valor por todos os que se dedicam a assuntos ferroviários.

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



**Valle do Vouga.** — Vão recomeçar os trabalhos de construcção d'esta linha, que ha tempos estavam paralysados.

Dentro de oito mezes devem estar concluidos até Aveiro.

**Valença a S. Mamede de Frestas.** — 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 Frestas.

**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.

**Benguela.** — Não teem sofrido 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 Acionistas de 7 de Junho de 1909.**

(Conclusão)

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

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

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

ca teve ligeira depreciação que pouco influiu 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 rápidos 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 metálicos, o que tudo importou em 290 contos e ainda em material circulante, mobília, utensílios e ferramentas.

Do exame do nosso balanço se vê como todas as contas parcelares destrinçam 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 prejuízo que sofremos 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 líquido da nossa exploração de 3.036.151\$203 réis, satisfeitos os encargos de juros e respectiva amortização das obrigações do 1.º grau e a amortização também obrigatória das obrigações do 2.º grau, e juntando-lhe o saldo do exercício anterior, nos restou a quantia de réis 1.099.932.0526, que a Administração propõe e o Conselho Fiscal aprova que tenha a seguinte aplicação:

40	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 estatutária, e no que está dependente da Assembleia Geral dos Acionistas, 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 permite que sejam reeleitos, o que nos permitimos recomendar-vos.

De acordo com o nosso Conselho de Administração permitimos também propor-vos, que para o anno 1909-1910 sejam mantidas as remunerações vigentes, quer para os Corpos Gerentes da Companhia, quer para o Comissário Região e seu Adjunto.

Acompanhamos igualmente com satisfação a afirmativa 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 à administração, todos bem como os seus dignos chefes bem merecem o reconhecimento dos excellentes serviços que fizeram e fazem.

De acordo 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 auctorização da Assembleia Geral dos Senhores Acionistas.

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 propor que approveis as seguintes:

### CONCLUSÕES

- Que approveis o balanço e contas da gerencia de 1908.
- Que do Saldo líquido de 1.099.932.0526 réis, seja distribuído 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.

4º — Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Comissário Régio e seu adjunto os seus honorários pela mesma forma que nos annos precedentes, conforme o Art. 12º e seu §, os Art. 25º e 11º e seu §.

5º — Que procedaes à 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.*

## ARREMATAÇÕES

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 aceita 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 comparecência 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 provisório 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 Cândido 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-há 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; 2444, de Alcantara Terra a Torres Vedras, um fardo de vassouras, piassás, etc. com 41 kilos, a J. A. Toscano; 553, de Luso a Lisboa P., oito garrafas 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 Meia-Ilha a Lisboa P., um barril de vinho tinto com 105 kilos, a Carlos Lipo; 48, 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 Mogosores, um casco vazio com 123 kilos, a Antonio Cabeço; uma zorra de ferro com 230 kilos.

Os interessados poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito à 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 inclusivé, 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 quaisquer estações compreendidas 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; Belém, Bom Sucesso e Pedrouços, 470, 360, 250; Algés, 410, 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; Carcavelos, 100, 80, 50.

Demais condições vér os cartazes affixados nos logares do custume.

#### Transporte de conservas para França

Em virtude das disposições do Governo francês 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 consequencias que possam resultar da falta de observância do que fica determinado, as estações só despacharão para França remessas d'esta natureza quando os expedidores declarem na respectiva nota de expedição que as latas ou caixas não fôram 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 Pùblico B 1682 de 25 de setembro de 1908.

#### Feira das Mercês

Nos domingos 17 e 24 do corrente mês serão vendidos bilhetes de ida e volta para os comboios ordinarios da linha de Cintrá, com excepção dos expressos, e para os especiais 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, Campo-lide 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 Cintrá, 220, 120, 80.

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

# AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinhas esmeradas. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

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

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

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

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

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

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

**MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 18000 réis por dia a 18500. — Reduzção de preços para caixeiros viajantes.

**PARIS** **Seghers & Paradis.** — Representantes de grandes fábricas 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 réception. Bains. Journaux.

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

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuva de Jus. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transpores.

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

### COMPANHIA REAL

**C. Sodré** **Algés** **C. Sodré**  
9 15 9 29 9 40 9 53  
9 44 9 58 10 9 10 25  
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

**C. Sodré** **P. Arcos** **C. Sodré**  
5 25 5 56 5 20 5 50  
6 6 6 32 6 9 6 35  
6 43 7 11 6 45 7 15  
7 36 8 4 7 30 7 56  
10 15 10 43 8 15 8 41  
11 35 12 3 10 55 11 21  
1 1 28 12 50 1 16  
1 45 2 13 1 40 2 6  
2 35 3 3 2 25 2 51  
4 50 5 18 3 50 4 16  
5 35 6 7 5 28 5 54  
6 20 6 48 6 58 7 24  
7 7 28 7 45 8 11  
7 45 8 13 8 25 8 51  
8 30 8 58 9 10 9 36  
10 15 10 43 10 55 11 21  
11 35 12 3 12 45 1 11  
Mais os de Cascaes, excepto os a

**C. Sodré** **Cascaes** **C. Sodré**  
6 37 7 29 b 6 6 49  
7 4 7 56 b 6 40 7 27  
a 7 32 8 8 7 25 8 20  
b 8 15 9 3 8 15 9 15  
8 35 9 35 8 15 9 15  
a 9 10 9 46 a 8 56 9 32  
9 40 10 33 9 15 10 5  
b 10 10 11 a 9 56 10 32  
a 10 40 11 16 b 10 4 10 51  
10 45 11 32 10 45 11 49  
b 12 5 12 55 a 11 26 12 2  
12 15 12 2 12 35 12 39  
a 1 40 2 16 b 12 40 1 27  
b 2 10 3 b 1 35 2 22  
o 3 10 3 46 a 2 26 3 2  
3 15 4 15 2 5 3 39  
4 5 4 a 3 56 4 32  
a 4 49 5 16 4 5 5 9  
b 4 47 5 37 b 4 28 5 15  
5 25 6 17 a 5 26 6 2  
6 10 6 46 5 33 6 35  
b 6 17 7 9 b 5 55 6 42  
b 6 55 7 45 a 6 56 7 32  
a 7 40 8 16 b 7 5 7 52  
b 8 15 9 5 b 7 40 8 27  
a 9 10 9 46 a 8 26 9 2  
9 20 10 27 9 20 10 24  
b 10 10 11 a 9 56 10 32  
a 10 40 11 16 10 50 11 54  
10 50 11 57 a 11 26 12 2  
a 12 10 12 46 b 12 10 12 58  
12 20 1 27 a 12 56 1 32  
Mais os de Cintra, excepto os a

**Lisboa-R.** **Queluz** **Lisboa-R.**  
9 31 10 2 10 20 10 48  
11 20 11 51 12 14 12 42  
1 20 1 51 2 20 2 48  
3 10 3 41 4 4 4 28  
5 43 6 14 6 18 6 53  
7 32 8 15 9 1 9 30  
Mais os de Cintra, excepto os a

**Lisboa-R.** **Cintra** **Lisboa-R.**  
6 35 7 38 5 8 6 7  
a 7 38 8 20 6 50 7 49  
8 9 4 7 42 8 42  
a 9 25 10 7 a 8 35 9 5  
10 20 11 23 8 46 9 45  
a 11 45 12 20 a 10 35 11 5  
12 20 1 23 10 41 11 38  
a 1 53 2 25 a 12 35 1 13  
2 20 3 23 12 45 1 42  
a 3 35 4 17 a 1 35 2 5  
a 4 35 5 10 2 43 3 40  
4 55 5 58 a 3 35 4 13  
a 5 37 6 20 a 4 34 5 8  
a 6 15 6 50 4 40 5 37  
6 21 7 25 a 5 28 5 58  
8 20 9 24 7 5 8 4  
a 9 37 10 21 a 8 33 9 13  
10 50 11 53 10 23 11 20  
12 23 1 26 a 11 14 11 52

### PART. CHEG.

**Lisboa-R.** **Sacavém** **Lisboa-R.**

7 5 7 49 9 27 10 11  
7 53 8 36 10 29 11 12  
10 51 11 34 11 51 12 34  
1 13 1 56 2 20 3 3  
3 27 4 10 4 47 5 29  
4 41 5 24 5 34 6 18  
6 6 6 43 7 4 7 48  
6 47 7 29 7 57 8 41  
8 27 9 11 9 34 10 18  
9 51 10 35 11 41 12 23

**Lisboa-R.** **Povo** **Lisboa-R.**

9 51 10 49 7 36 8 34  
11 11 11 58 1 15 2 13

**Lisboa-R.** **V. Franca** **Lisboa-R.**

11 51 1 10 5 37 6 58  
4 28 5 37 2 39 4 6  
12 30 1 53 7 54 9 22

**Lisboa-R.** **Setil** **Lisboa-R.**

6 45 8 21 7 23 9 20  
c 6 8 14 — —

**Lisboa-R.** **Entrone.** **Lisboa-R.**

6 45 10 7 5 40 9 20  
— — 10 12 56

**Setil** **Vendas Novas** **Setil**

5 15 8 35 4 15 7 4  
8 36 10 28 11 50 3  
3 50 7 10 8 10 9 58

**Lisboa-R.** **Porto** **Lisboa-R.**

8 20 8 1 6 35 5 15  
a 9 45 3 18 a 8 50 2 40  
1 46 12 26 2 45 12  
a 5 30 11 17 a 5 10 50  
9 30 7 47 8 45 6 25

**Figueira** **Porto** **Figueira**

7 20 1 47 9 39 3 44

**Coimbra-B.** **Aveiro** **Coimbra-B.**

5 23 7 45 7 12 9 44

**Aveiro** **Porto** **Aveiro**

3 54 6 34 5 58 8 37

**Ovar** **Porto** **Ovar**

7 20 9 2 5 19 6 58  
10 20 11 58 7 8 38  
4 8 5 50 1 55 3 33  
5 35 7 15 3 26 5 2  
7 25 9 4 5 10 6 53

**Esmoriz** **Porto** **Esmoriz**

4 55 c 6 6 — —

**Espinho** **Porto** **Espinho**

10 10 11 39 1 30 5 9  
s 4 34 6 15 4 30 6 9  
11 40 1 17 1 23 2 39  
— s 6 55 8 34

**Espinho** **Albergaria** **Espinho**

8 30 11 26 4 10 7 10  
7 10 10 2 6 55 8 34

**Pampilh.** **St. Comba** **Pampilh.**

10 50 12 10 7 45 9

**Pampilh.** **Mangualde** **Pampilh.**

9 25 12 45 6 15 9 20

**Ovar** **Porto** **Ovar**

7 20 9 2 5 19 6 58  
10 20 11 58 7 8 38  
4 8 5 50 1 55 3 33  
5 35 7 15 3 26 5 2  
7 25 9 4 5 10 6 53

**Esmoriz** **Porto** **Esmoriz**

4 55 c 6 6 — —

**Espinho** **Porto** **Espinho**

7 5 8 2 11 9 7

9 5 10 7 40 10 28 11 26  
12 35 1 40 10 28 11 26

**Coimbra** **Louzã** **Coimbra**

5 15 6 44 7 5 8 34  
11 25 12 44 1 55 3 8  
4 1 5 19 5 39 6 51

**Lisboa-R.** **Queluz** **Lisboa-R.**

9 31 10 2 10 20 10 48  
11 20 11 51 12 14 12 42  
1 20 1 51 2 20 2 48  
3 10 3 41 4 4 4 28  
5 43 6 14 6 18 6 53  
7 32 8 15 9 1 9 30  
Mais os de Cintra, excepto os a

**Lisboa-R.** **Cintra** **Lisboa-R.**

6 35 7 38 5 8 6 7  
a 7 38 8 20 6 50 7 49  
8 9 4 7 42 8 42  
a 9 25 10 7 a 8 35 9 5  
10 20 11 23 8 46 9 45  
a 11 45 12 20 a 10 35 11 5  
12 20 1 23 10 41 11 38  
a 1 53 2 25 a 12 35 1 13  
2 20 3 23 12 45 1 42  
a 3 35 4 17 a 1 35 2 5  
a 4 35 5 10 2 43 3 40  
4 55 5 58 a 3 35 4 13  
a 5 37 6 20 a 4 34 5 8  
a 6 15 6 50 4 40 5 37  
6 21 7 25 a 5 28 5 58  
8 20 9 24 7 5 8 4  
a 9 37 10 21 a 8 33 9 13  
10 50 11 53 10 23 11 20  
12 23 1 26 a 11 14 11 52

**Lisboa-R.** **Guarda** **Lisboa-R.**



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

## 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.º d'Alc. <sup>a</sup> 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
Marvão a Abrantes	C. R. . .	1.733	1.274	1.483	970	1.245	1.043	904	625
	M. C. P. . .	1.507	2.329	2.417	2.630	2.925	3.127	3.236	3.245
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.140	3.870
Chança a Elvas	C. R. . .	2.034	1.597	1.501	1.260	1.562	1.330	1.199	936
	M. C. P. . .	1.209	2.003	2.099	2.340	2.578	2.810	2.941	3.294
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	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	972
	M. C. P. . .	1.166	1.953	2.048	2.294	2.520	2.758	2.891	3.258
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	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	1.440
	M. C. P. . .	915	1.634	1.730	1.984	2.160	2.623	2.784	3.330
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	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	1.625
	M. C. P. . .	837	1.525	1.620	1.876	2.034	2.488	2.654	3.325
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	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	2.002
	M. C. P. . .	709	1.337	1.429	1.679	1.809	2.243	2.440	3.308
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500	5.340
Caldas da Rainha a Amieira . . .	C. R. . .	2.534	2.268	2.176	1.926	2.336	2.263	2.095	2.009
	M. C. P. . .	706	1.332	1.424	1.674	1.804	2.237	2.405	3.301
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500	5.340
Figueira da Foz e Verride . . .	C. R. . .	2.347	1.998	1.901	1.647	2.046	1.762	1.613	1.471
	M. C. P. . .	893	1.602	1.699	1.953	2.124	2.378	2.527	3.299
	Total . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.140	4.140	4.140	4.770

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	V.º d'Alc. <sup>a</sup> 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	1.994	1.894	1.640	2.009	1.755	1.606	1.463
	M. C. P. . . . .	898	1.609	1.706	1.960	2.434	2.385	2.534	3.307
	Total . . . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.440	4.440	4.440	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	4.440	4.500	4.500	5.340
Alferrarede a Castello Branco . . . . .	C. R. . . . .	2.202	1.804	1.708	1.456	1.795	1.548	1.406	1.456
	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	4.440	4.440	4.440	4.440
Alcains a Covilhã . . . . .	C. R. . . . .	2.398	2.068	1.973	1.719	2.099	1.843	1.694	1.648
	M. C. P. . . . .	842	1.532	1.627	1.881	2.044	2.297	2.446	3.332
	Total . . . . .	3.240	3.600	3.600	3.600	4.440	4.440	4.440	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	4.440	4.440	4.440	5.430

## Condições

1.<sup>a</sup>— 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 :

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

2.<sup>a</sup>— 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.

a) 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 effeitos como wagons cuja capacidade não excede os 10.000 kilogrammas de carga normal ou maxima antes citada.

3.<sup>a</sup>— 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.<sup>a</sup>— As Companhias poderão exceder até o dobro os prazos regulamentares de expedição, transporte, transmissão e entrega.

5.<sup>a</sup>— 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 atraso de 1 ou 2 dias.....	10 % do participe hespanhol
»    »    » 3   » .....	15 % »   »   »
»    »    » 4   » .....	20 % »   »   »
»    »    » 5   » 6   » .....	25 % »   »   »

### Em Portugal

Por atraso 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 atraso previsto no artigo 371.<sup>º</sup> do Código 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 atraso, desprezar-se-ha toda a fracção de tempo inferior a 12 horas, sendo as superiores consideradas como um dia completo.

6.<sup>º</sup> — 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. Fendo este prazo, a Companhia hespanhola cobrará pela paralysação do material pesetas 0,25 por hora efectiva 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.<sup>º</sup> — As Companhias são obrigadas sómente a fornecer para estes transportes material descoberto, sem encerados, não sendo responsaveis por avarias de molha ou quaequer 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.<sup>º</sup> da tarifa de Despezas Accessorias. Para as remessas procedentes de Hespanha pagarão a importânciâ 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.<sup>º</sup> — 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.<sup>º</sup> do Regulamento hespanhol de 8 de Setembro de 1878.

9.<sup>º</sup> — 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.<sup>º</sup> — A presente tarifa será applicada de officio a quaequer 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.<sup>º</sup> — 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 efeitos a tarifa especial M. L. n.<sup>º</sup> 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.<sup>º</sup> 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.<sup>º</sup> 4 A de pequena velocidade em vigor desde 1 d'Agosto de 1890.

Lisboa, 29 de Setembro de 1909.

**O Engenheiro Director Adjunto**  
*A. de Vasconcellos Porto*



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

## Automoveis

Transportes em grande velocidade entre quaisquer estações, mas com regresso  
á estação de procedência

Desde 10 de Outubro de 1909, os transportes de automoveis de passageiros a efectuar nas linhas d'esta Companhia, que devam regressar á estação de procedência dentro do prazo de 3 meses 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 despezas 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 necessário :

- a) que o automovel a transportar no regresso seja o mesmo que foi expedido á ida e que o expedidor e consignatário sejam, respectivamente, o consignatário e expedidor da primeira remessa;
- b) que as notas de expedição contenham a indicação do numero de matricula do automovel, se é carro fechado ou aberto, numero de logares de lotação ou outras indicações pelas quais 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 quaisquer objectos que não sejam propriamente accessórios dos veículos, tais como pneumáticos ou outras peças de sobrecorrente, que é de uso os carros serem providos.

Quando os expedidores desejem transportar gazolina ou qualquer outro producto inflamável para emprego nos automoveis, ou ainda quaisquer objectos que não sejam propriamente accessórios dos veículos, deverão fazer uma expedição á parte, que será aceita e taxada nas condições normaes segundo as tarifas correspondentes.

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

A Companhia, sempre que lhe seja possível, fará as expedições em wagons especiais 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 acidentes ou outros quaisquer motivos.

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

Lisboa, 25 de Setembro de 1909:

O Engenheiro Director Adjunto

A. de Vasconcellos Porto