

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 539

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoria, 27

LISBOA, 1 de Junho de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

- Sul e Sueste.—1.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 17 p. v.;
2.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 9, p. v.
Companhia Real.—Tarifa especial interna n.º 14, g. v.; Aviso ao publico, sobre serviço de passageiros entre as estações e apeadeiros de Aveiro a Porto e de Figueira da Foz a Coimbra.

SUMMARIO

	Paginas
O Congresso Nacional, por J. Fernando de Souza	161
A estatística ferroviaria franceza, por Mello de Mattos	163
Parte Official, portarias de 13, 14 e 17 de maio do Ministerio das Obras Publicas	164
O caminho de ferro do norte da ilha de S. Thomé, por Ezequiel de Campos	165
A Exposição de Lisboa	166
O directo de Madrid a Valencia	167
Aviação e aerostação — Lisboa — França — Inglaterra — Belgica — Estados Unidos	167
Viagens e transportes	168
Notas de viagem — Lille — Cidade bonita e hotéis bons — A Bolsa e o champagne francez — Carros electricos sem trolley levantado — Gaitas, matrizes e gaitinhas illustrado	169
O não exclavagismo de Portugal	170
Traction electrica — Porto — Coimbra — Funchal — França — Alemanha	170
De Lisboa a Londres em caminho de ferro	170
O cyclorail	171
Relatorio da Companhia Real	171
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	172
Boletim Commercial e Financeiro	172
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	173
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	173
Automobilismo — Espanha — Austria — Estados Unidos — Argentina	174
Linhas portuguezas — Alto Minho — Mondego — Porto a Povoia — Chai-Chai	174
Linhas estrangeiras — França — Alemanha — Belgica — Hungria — Estados Unidos — Argentina — Erythrea	174
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração apresentado a assembleia geral dos accionistas de 16 de maio de 1910 (Continuação)	174
Arrematações	175
Agenda do Viajante	176
Horario dos comboios	176

O CONGRESSO NACIONAL

A ninguém é dado contestar a importancia do congresso ultimamente realizado, graças à iniciativa da benemerita *Liga Naval*.

Tão vasto e complexo era o seu programma, tão numerosas e importantes foram os votos formulados, abrangendo todas as formas da vida nacional, que não pôde a *Gazeta*, apesar da sua especialização tecnica, deixar de analysar e de pôr em destaque as características de tão notavel assembleia.

Na hora critica atravessada pela nação, em que os partidos se desagregam, as paixões politicas se tornam intrataveis e ferozes, deixando em segundo plano o sentimento patriótico, que os devia dominar, impunha-se um estudo sereno, methodico e imparcial da sociedade portugueza, subordinado a um plano geral e harmonico.

O problema nacional, de cuja resolução depende a vida prospera e independente do povo portuguez, abrange o estudo da situação presente, dos males de que enferma a sociedade portugueza e dos remedios possiveis e opportunos.

Esse problema desdobra-se em tantos outros quantos os aspectos sob que pôde ser encarada a vida nacional.

E como era um trabalho de organização que se pretendia realizar, convinha que o congresso agremiasse, não meras individualidades, por maior que fosse o seu valor,

mas collectividades, corporações, naturalmente indicadas para o estudo dos problemas cuja resolução se impõe.

Foram pois convidadas pela *Liga Naval* as principaes associações do paiz a nomear delegados, que constituissem a comissão organizadora do congresso, e a tomar cada uma a seu cargo o estudo preparatorio de uma das theses que deviam ser nelle discutidas.

Por esta forma os trabalhos, que fossem apresentados ao congresso, representavam já a opinião das collectividades de que emanavam, depois de discutidos no seu proprio seio, tendo pois maior valor e auctoridade.

Cada associação nomearia delegados ao congresso, no qual se podiam tambem inscrever isoladamente os individuos que quizessem collaborar nessa obra patriótica.

O que dava pois ao congresso incontestavel originalidade e superior auctoridade era o papel preponderante nelle attribuido às associações.

Os trabalhos foram divididos em varias secções correspondentes aos diversos aspectos do problema nacional.

Ao problema demographico correspondia o estudo da situação nacional sob o ponto de vista da densidade da população e do vigor da raça.

A primeira these foi distribuida à *Propaganda de Portugal*, a segunda à *Sociedade promotora d'educação phisica*.

O problema economico abrange o estudo da situação economica do paiz sob o ponto de vista da influencia exercida pelo proteccionismo, these relatada pela *Associação Commercial de Lisboa*; a situação da agricultura nacional pela *Real Associação de Agricultura*; a situação da industria nacional pela *Associação Industrial do Porto*; a do commercio nacional pelo *Centro Commercial do Porto*; o problema das pescarias e da marinha mercante pela *Liga Naval*; as reclamações operarias pela *Federação das associações de classe*; o estudo generico do problema economico pelo grupo portuguez da *Société internationale de la science sociale*; a questão dos portos francos pela *Liga dos interesses publicos*; a influencia do nosso patrimonio artistico no excursionismo pela *Real Associação dos Archeologos*.

O problema colonial foi confiado ao estudo da *Sociedade de Geographia*, naturalmente designada para essa missão. E porque afinal a não cumpriu, foi à ultima hora encarregado de relatar a these o sr. conselheiro Jayme Forjaz de Serpa Pimentel.

Do estudo do problema financeiro foi encarregada a *Associação Commercial do Porto*.

Para o exame do problema juridico estava naturalmente indicada a *Associação dos Advogados*, que declinou o encargo.

O problema de defesa nacional tinha de ser encarado em todas as suas modalidades. A questão das relações internacionaes, que deveria definir a nossa politica militar, foi estudada pela *Liga Naval*; a situação da marinha de guerra pelo *Club Militar Naval*; a organização do exercito de terra pela *Revista Militar*, tendo-se igualmente encarregado desse estudo a *Liga Latino-Slava*.

O problema educativo, sobremodo vasto e complexo, foi dividido em varias theses. Da extinção do analfabetismo occupou-se a *Liga Nacional de Instrução*; do pro-

blema educativo no seu conjunto a *Liga de Educação Nacional*; do papel da imprensa a *Associação dos Jornalistas*; do estudo do theatro portuguez a *Associação dos Artistas Dramaticos*; da situação do estudante portuguez a *Sociedade scientifica de Lisboa*; do estado das bibliotecas e archivos nacionaes a *Academia de Sciencias de Portugal*.

Cada corporação elaborava o seu trabalho, discutia-o, e depois de lhe dar a forma definitiva, mandava-o imprimir e enviava-o à comissão organisadora.

Segundo o regulamento geral do congresso, nenhum assunto poderia ser discutido nelle sem ter sido previamente admittido por aquella comissão.

Dos varios aspectos do problema nacional omitira-se propositadamente o problema politico e o problema religioso, não porque se pretendesse menosprezar a sua capital importancia, mas para arredar questões irritantes no momento em que as paixões se digladiam ferozes e intrataveis nesse campo de lucta.

Entendeu-se, e muito bem, que ficava ainda assim campo bastante largo para o estudo e util cooperação de todos os bons patriotas, amigos do seu paiz e desejosos de o fazer prosperar.

Uma serie de conferencias preparatorias precedeu o congresso para esclarecer e orientar a opinião.

Como todos os congressos, tinha pois este um plano perfeitamente definido e traçado.

Era, acima de tudo, e de ahí vinha a sua força e auctoridade, um congresso associativo, uma verdadeira representação das forças vivas da nação, ás quaes se podia associar a acção individual.

Quiz El-Rei dar a esta iniciativa a alta consagração da sua presidencia na sessão inaugural. Com singela nobreza de phrase, realçada pelo calor communicativo da convicção, appellou para o patriotismo de todos, irmanados no trabalho e no cumprimento do dever.

Presidiu à comissão organisadora, não o presidente da *Liga Naval*, como o pedia o reconhecimento da iniciativa por esta tomada, mas o da *Sociedade de Geographia*, o sr. Consiglieri Pedroso. O illustre homem de letras desempenhou com distincção o seu papel, compenetrando-se da missão patriótica do congresso e não se tornando cúmplice de manejos maçónico-republicanos, que pretendiam absorve-lo e desvirtua-lo.

*

Correspondeu o congresso ao programma traçado e às esperanças nelle depositadas?

Tão mal cabidos seriam os enthusiasmos optimistas, como os juizos pessimistas. O congresso reflectiu o estado presente do paiz.

Tinha um regulamento e um programma, que eram a sua lei organica, a sua carta constitucional. Nenhum assunto poderia ser posto em discussão sem prévia admisión da comissão organisadora. As sessões seriam publicas, mas os congressistas teriam logar reservado, não podendo usar da palavra senão os effectivos.

Não foram cumpridos estes salutaes preceitos. Assuntos houve, como no *problema juridico*, que o relator, sem missão associativa e em these meramente individual, distribuida depois da abertura do congresso e na vespera ou antevespera da discussão, introduziu na discussão, sem prévia audiéncia da comissão organisadora, á qual competia apreciar se a *laicisação do casamento e o divorcio* deviam ou não ser versados no congresso.

Não houve distincção de logares, nem listas de congressistas, nem exigéncia de bilhetes de identidade.

Emquanto se tratou apenas dos problemas demographico, agricola, commercial, industrial, financeiro, colonial e militar, correram as sessões regularmente. A grande maioria dos individuos presentes eram congressistas, occupando-se dos interesses, que mais especialmente lhes diziam respeito. As discussões foram animadas, mas sempre

cortezes. Os representantes de interesses antagonicos subordinavam as suas divergéncias ao interesse geral do paiz.

Expunham-se os factos com franqueza, por vezes rude, mas com inteira independéncia politica. Era uma assembléa patriótica, e não um conciliabulo de partidarios.

Algumas notas discordantes isoladas houve porém, que se perdiam de encontro á attitudo do congresso.

Em quasi todas as sessões fallava um orador republicano, não para esclarecer os problemas discutidos, nem para propôr qualquer alvitre pratico. O seu *leit-motiv* era sempre a confusão do Estado, accusado de culpas, com o regime e a offerta mais ou menos franca do elixir republicano, pronto allivio de todos os males, como é notorio. Nem só no Rocio e na Praça de Camões os offerecem.

Esses discursos incorrectos, de intenções reservadas e d'especulação politica, deixavam a assembléa firme na orientação que o programma traçara e que El-Rei synthetizou no seu patriótico discurso.

Uma ligeira replica indirecta de um ou outro orador bastava para contrastar os manejos republicanos e para mostrar que não é com palavrosos pregões de mudança de regime que se converte á republica o paiz, descrente da magia das formulas politicas e mais ainda dos homens que se proclamam salvadores, sem auctoridade moral para o fazerem.

Quando tocou, porém, a sua vez aos problemas juridico e educativo e que boa parte dos congressistas, agricultores, commerciantes, industriaes, officiaes de terra e mar, deixaram de frequentar assiduamente as sessões, transformou-se o congresso em comicio. A sala era invadida por um sem numero de individuos, que não eram congressistas, usando da palavra oradores sem se verificar se a isso tinham direito.

O sr. Alberto Bramão, trapeiro litterario, que anda ganhando a esmo para o seu sacco do divorcio quanta farrapagem encontra, versou a these do divorcio com o costumeado enthusiasmo e competencia, pondo-a no campo religioso, que aos congressistas era vedado e colhendo farta messe de applausos da comparsaria presente, figurando de congressistas sem o ser. Alguem lhe foi á mão sem illusões ácerca da mentalidade dos carneiros de Panurgio ali arrebanhados.

Foi sobretudo nas duas sessões consagradas ao problema educativo que mais se accentuou essa transformação, em comicio, do congresso, achando-se os verdadeiros congressistas em minoria infima, perdida na massa dos curiosos, entre os quaes não faltavam vistosas gravatinhas de um vermelho berrante, largando piada do sol em praça de touros.

Um dia mais que o congresso durasse, mal se poderia prevêr até onde desceria, em contraste com a elevação e cordura das discussões anteriores.

Não houve, nem podia haver votação, em tão irregulares condições, nem os applausos e manifestações de uma turba-multa, chamada adrede para servir de *claque*, significavam de modo algum o sentir dos verdadeiros e genuinos congressistas.

Pois se nem na mesa se achava a lista respectiva!

Consultem se os congressistas um a um; pergunte-se-lhes se dariam o seu voto ás theses intrusas da *laicisação do casamento e do divorcio*; se nas suas criticas da acção do Estado pretendiam envolver as instituições; se é da mudança do regime que esperam a salvação do paiz, e saber-se-ha então qual era o modo de ver do congresso e quaes os votos que teriam maioria.

A comissão de votos excluiu os que certamente não representavam a opinião do congresso, embora tivessem adherentes mais ou menos numerosos, tanto mais que alguns diziam respeito aos assuntos que estavam fóra do programma.

Tanto bastou para que os especuladores politicos se insurgissem contra a *dictadura* da comissão, invo-

cando as palmas e manifestações de comício, como se fossem votos do congresso.

O cumprimento da lei organica teria evitado este pouco edificante episodio.

Bastava que os presidentes das sessões convidassem os simples espectadores a extremar-se dos congressistas, e dessem a palavra somente a quem della tinha direito a usar, para cahir por terra o equivoco arranjado pelo elemento revolucionario, sem escrupulos nem patriotismo e que especula com tudo para aparentar o apoio da opinião publica.

Alguma firmeza dos presidentes, demasiado tolerantes para com os desmandos de alguns oradores, teriam evitado investidas incorrectas contra o regime num congresso que El-Rei honrara com o sua presidencia e que excluira da discussão as questões politicas.

Não viram os republicanos com bons olhos a obra do congresso; em vez da collaboração leal e proficiente, só levaram lá o contingente da sua especulação politica e sectaria.

Bem diversa foi a attitudo dos representantes da *Federação das Associações operarias* cuja these merece elogios pela cordura e senso pratico e cujo procedimento foi sempre correcto.

Aparte os senões apontados, não é para desprezar a obra do congresso. Como judiciosamente ponderou o seu illustre presidente, sr. Consiglieri Pedroso, pela vez primeira se viram reunidos representantes de interesses diversos e por vezes oppostos, discutindo problemas vitais com a maior cordura, sem exclusivismos de classe.

Os votos formulados constituem os lineamentos de um vasto plano de acção benefica e de regeneração economica e social do paiz, plano que dimana de valiosos estudos, de interessantes discussões e da collaboração das principais associações do paiz.

Larga sementeira de idéas foi feita. Basta que algumas germinem fortemente para não ter sido esteril a acção do congresso.

J. Fernando de Souza.

A estatística ferroviaria francesa

Acaba a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de ser brindada com o 1.º volume da *Statistique des Chemins de Fer Français au 31 décembre 1907*. É um grosso volume in-quarto de mais de 500 paginas repletas de algarismos, todos referentes apenas ás linhas de interesse geral. Pelo frontispicio se vê que só nos fins do anno passado é que este volume foi dado á estampa e, embora tardio, os 43 mappas que o compõem são interessantes para merecer a pena examina-los, embora perfunctóriamente.

Do primeiro quadro allusivo a situação das linhas desde 1823 até 1865, destaca-se logo de principio a demora que houve na construção dos primeiros 23 kilometros, em que se gastaram tres annos (1823 a 1825) accrescendo que só em 1828 é que entraram em exploração. Seguindo agora por decadas, nota-se que em 1830 se contavam em exploração 38 kilometros de linhas ferreas de interesse geral; 435 kilometros em 1840; 3.010 em 1850; 9.439 em 1860.

Como se sabe, a lei francesa sobre caminhos de ferro foi alterada em 1866 e posteriormente em 1876 ⁽¹⁾ e de então para cá é que se desenvolveu a rede ferroviaria, que contava em 1907, para as linhas de interesse geral, 40.012 kilometros em exploração, 3.561 em construção, 234 kilometros explorados e 43 em construção de linhas industriaes e 10.028 kilometros de linhas de interesse local dos quaes 7.813 em exploração.

Seria enfadonho para os nossos leitores a noticia circumstanciada dos mappas do volume que temos presente e como certamente o que mais póde interessar é o que se refere a elementos e resultados financeiros, de elles passamos a occupar-nos.

No mappa n.º 10 vê-se que o norte realison um capital em acções de 231.875:000 francos, amortizando 10.495:000 francos. O leste conta 292.000:000 francos e amortizou 49.837:500 francos. O oeste, que acaba de ser resgatado pelo Estado, tinha um capital de 150.947:918 francos e faltava-lhe resgatar 150 milhões de francos. Paris a Orleans tem que amortisar 300 milhões de francos em acções, 400 milhões o Paris-Lião-Mediterraneo, 125 milhões o sul. O vencimento final destas amortisações vae até 1950 para o Norte e o Leste, 1955 para o Sul. Para as 7 companhias citadas o total dos juros e dividendos a distribuir em 1907 foi de 166.287:373 francos e a amortisação 8.745:857 francos.

As quatorze linhas secundarias representam um capital realiado de 81 milhões de francos e o total geral dos capitales que em 1907 eram empregados em caminhos de ferro subia a 1.550.903:064 francos.

No tocante a obrigações que veem minuciosamente consignadas por linhas desde a pagina 215 até á pagina 225, vê-se que se amortisaram 3.470.668:729 francos, faltando ainda amortisar 20.527.662:250 francos.

A Companhia dos Caminhos de Ferro departamentaes só concluirá os seus compromissos em obrigações em 1985. Neste mappa figuram 14 linhas cujas obrigações já se venceram totalmente.

Os resultados da exploração encontram-se, bem com as despesas de instalação, discriminados nas oitenta e duas paginas que compõem o decimo primeiro quadro.

Uma recapitulação geral em paginas 308 e 309 mostra que, no total da sua rede, o Estado contribuiu com 151.283:666 francos, as localidades com 21.041:452 francos. Por kilometro, nesta rede, as receitas subiram a 56.407:097 francos e as despesas a 43.010:129 francos. No entanto os valores liquidos não bastaram para saldar os encargos contrahidos, visto que se observa um deficit de 18.255:584 francos. Deve observar-se todavia que os encargos para a rede do Estado, que se calcularam approximadamente á taxa de 4,5 por cento, incidem sobre a totalidade das quantias dispendidas pelo thesouro para o resgate das companhias antigas, construção das novas, trabalhos de acabamento e complementares. As bases do calculo das differenças entre os resultados liquidos e os encargos dos capitales differem das que adoptam as outras companhias e por isso é que só o Oeste, Cintura de Paris e Grande Cintura accusam deficits, ao passo que nas grandes companhias os resultados liquidos excedem os encargos em 130.130:619 francos.

Nas redes secundarias, os excedentes dos lucros sobre os encargos na totalidade das linhas sobe a 4.012:903 francos e os encargos sobrelevam os lucros em 8.225:972 francos. Ao todo pois accusam estas linhas um deficit de 4.213:069 francos.

Nos resultados geraes da exploração acha-se um quadro, em que se consignaram os totaes geraes desde 1906 até 1897. Nota-se que as receitas totaes da exploração foram as seguintes:

1906...	1.648.372:638 fr.	1901...	1.457.214:033 fr.
1905...	1.576.575:616 »	1900...	1.516.839:127 »
1904...	1.514.725:090 »	1899...	1.421.385:452 »
1903...	1.505.110:121 »	1898...	1.377.034:524 »
1902...	1.475.449:117 »	1897...	1.219.086:796 »

Por seu turno as despesas desde 1897 até 1906 cresceram de 682.608:520 francos até 871.312:582 francos.

O quadro N. 14 é muito interessante, porque dá um apanhado successivo dos resultados geraes da exploração em cada uma das sete grandes redes desde 1867 até 1907.

(1) V. G. Humbert *Traité Complet des Chemins de fer*, vol. 1, p. 14 e 16.

Em referencia a cada anno vêem-se num reclame as extensões médias exploradas, as receitas e despesas totaes e o producto liquido geral, as receitas, despesas e resultado liquido kilometrico e finalmente os coefficients de exploração. Na rede do Estado, o menor coefficiente 68,7 corresponde a 1899, o maior 89,5 a 1883. No Norte, o maior coefficiente deu-se em 1900 com 55,8. No Leste o maior foi 64,8 em 1892.

No Oeste, em 1893 e 1894, corresponde a 62,7, sendo esse o maior coefficiente accusado. Na rede Paris Orleans varia desde 43,8 em 1871 até 55,7 em 1885. No Paris Leão-Mediterraneo, o menor 40,0 corresponde a 1869 e o maior 53,5 a 1907. O Sul que accusava 41,2 em 1871 attingiu 58,7 em 1884, mas em 1901 só dá 52,7. E' curioso notar que os annos de exposições universaes, como 1878, 1889 e 1900 não são os que accusam maiores receitas nem melhores coefficients de exploração, embora em mappa subsequente se conheça o movimento de passageiros nessas epocas, comparado com o dos annos normaes.

O mappa N. 15 dá os mesmos elementos para maior lapso de tempo, pois é dado a contar de 1841 e tambem para as linhas de interesse geral.

No quadro 16.º é digno de interesse observar que para o conjuncto das linhas de interesse geral, o percurso médio por viajante variou desde 17,7 kilometros em 1841 até 55,3 em 1855, descendo de então para cá e com alterações varias, ficando em 32,2 em 1907.

O numero de viajantes em percurso de um kilometro attingiu 112.602:286 em 1841, para chegar a 15.287.484:306 em 1907, que é o maior valor attingido.

Como ha pouco se affirmou os annos de exposição universal em Paris não foram os da mais proficuos resultados financeiros, mas deram aso a grande movimento de passageiros, pois que de 138.826.539 em 1877 subiu a 152.806.132 em 1878, para descer a 150.255.733 no anno seguinte.

Caso analogo se deu em 1889, que figura com 244 milhões de passageiros em numeros redondos, quando no anno anterior não attingiram 225 milhões e no seguinte ficaram em 241.118.706.

O anno de 1900 vem ainda mais fortemente comprovar aquella asserção, pois que contou 453.192.822 passageiros, quando em 1899 só houve 401.793.773 e no seguinte 418.925.223.

No emtanto em numero de passageiros para qualquer distancia a todos sobreleva o anno de 1907 que accusa 474.335.306.

Quanto ás mercadorias, de 1.059.793 toneladas em 1841, subiram successivamente até 89.056.198 em 1884, baixando a 73.382.361 em 1887.

Voltaram a subir até 126.829.723 em 1900, descendo nos dois annos seguintes respectivamente a 122.324.156 e 122.327.065.

De então por diante, subiu successivamente o peso transportado até 156.504.353 toneladas em 1907.

Um quadro que tambem merece considerar-se é o que se refere a garantias de juro pagas desde 1863 até 1907. No emtanto só bem se pode apreciar em presença dos convenios e esse estudo levar-nos-hia muito longe e só seria proveitoso quando delle se tirassem leis reguladoras de tão melindroso problema.

No tocante a exploração, os quadros relativos ao effectivo do pessoal, material circulante, machinas, carruagens e vagões, movimento de comboios e machinas, carruagens e vagões, e outras mais entre os 17 quadros que constituem esta secção, todas merecem estudo.

Quanto aos accidentes, o anno de 1907 não foi feliz, pois que entre os passageiros se contam 36 mortos e 430 feridos e para o pessoal 281 mortos e 465 feridos por imprudencia e casos fortuitos e 23 mortes e 168 ferimentos em victimas de accidentes de comboios. Ao todo o numero de mortos foi de 659 e o de feridos 1315.

Nos seis ultimos annos de 1901 a 1906 aquelle que dá menor numero de mortes é o de 1903 com 478 e o de menos ferimentos é o de 1905 com 888.

Não pode esta notula dar uma ideia deste volume cheio de algarismos, mas pelo que dito fica se vê quanto interesse devem ter as linhas ferreas até do nosso paiz em consultá-lo.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto definitivo do 2.º troço do 1.º lanço da 3.ª secção da linha de Evora a Ponte de Sor, comprehendido entre o perfil 402 e a pyramide de Rui Vaz, com a extensão de 12:832^m.48, datado de 2 de abril ultimo: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 21 de abril findo, approvar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de 129:170\$000 réis, devendo ser attendidas as indicações constantes do mesmo parecer.

Paço, em 13 de maio de 1910.—*Manuel Antonio Moreira Junior.*

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a informação da Comissão de Verificação da Resistencia das Pontes e Construcções Metallicas, encarregada por despacho de 7 do corrente mês de proceder ao exame e vistoria da 2.ª via da linha ferrea do norte, entre as estações de Albergaria e Pombal: ha por bem autorizar a abertura á exploração publica, provisoriamente do referido troço de linha.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos effectos.

Paço, em 14 de maio de 1910.—*Manuel Antonio Moreira Junior.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro desta linha referente ao 1.º semestre do anno economico de 1909-1910 (1 de julho a 31 de dezembro de 1909), na importancia de 156:240\$414 réis: ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 14 de abril findo e ouvida a comissão revisora de contas, approvar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 156:240\$414 réis, como liquidação da garantia de juro daquella linha ferrea no 1.º semestre do anno economico de 1909-1910.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effectos.

Paço, em 17 de maio de 1910.—*Manuel Antonio Moreira Junior.*

Repartição de Obras Publicas

Pelo Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, ha por bem Sua Majestade El-Rei ordenar que, nos termos do regulamento approved por decreto de 21 de abril de 1906, seja aberto concurso publico para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea e respectiva exploração pelo prazo de setenta e cinco annos, para transporte de passageiros e mercadorias, entre Penafiel e a povoação da Lixa, na extensão total de 32:880^m.40, sendo na: E. R. n.º 33. 3:537 metros; na E. R. n.º 36. 4:135 metros; na E. R. n.º 27. 7:803^m.40; na E. D. n.º 35. 3:475 metros; na E. D. n.º 28. 9:365 metros e na E. D. n.º 16. 4:565 metros.

Paço, 17 de maio de 1910.—*Manuel Antonio Moreira Junior.*

Programma

Faz-se publico que, nos termos da portaria desta data e nas condições do presente programma, é aberto neste Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria concurso publico para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea e respectiva exploração pelo prazo de setenta e cinco annos, para transporte de

passageiros e mercadorias entre Penafiel e a povoação da Lixa na extensão total de 32:880^m,40, sendo: na estrada real n.º 33, 3:537 metros; na estrada real n.º 36, 4:135 metros; na estrada real n.º 27, 7:803^m,40; na estrada districtal n.º 35, 3:475 metros; na estrada districtal n.º 28, 9:365 metros e na estrada districtal n.º 16, 4:565 metros.

1.ª — A base de licitação é fixada em 50\$000 réis de renda annual a pagar ao Estado, por cada kilometro de estrada occupada pela linha ferrea e esta terá de extensão 32:880^m,40, segundo o projecto approved pelo Governo, o qual estará patente na 1.ª Repartição da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas em todos os dias uteis das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

2.ª — As propostas para este concurso serão feitas em carta fechada e recebidas na 1.ª Repartição da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas até o dia 16 de julho de 1910, ao meio dia, fazendo-se neste mesmo dia a abertura das propostas perante a comissão que ha de presidir ao concurso.

3.ª — As propostas serão escritas em portuguez e nos seguintes termos:

«F... obriga-se a construir e a explorar a linha ferrea a que se refere a portaria e annuncio datados de ... e publicados no *Diario do Governo* n.º ... pela renda annual de ... (por extenso) réis, por cada kilometro de estrada occupada, e em conformidade com as condições do respectivo programma e caderno de encargos, datados do mesmo dia». (Data e assinatura devidamente reconhecida, e com a declaração da nacionalidade, profissão e domicilio do proponente).

Nas propostas formuladas em país estrangeiro é indispensavel o reconhecimento do consul de Portugal e a legalização da assignatura deste, no Ministerio dos Negocios Estrangeiros em Lisboa.

4.ª — Para os effeitos da execução do seu contrato, o adjudicatario será considerado como nacional. Os estrangeiros só poderão ser admittidos ao concurso apresentando declaração, visada e registada na legação do seu país, de que desistem de quaesquer direitos ou regalias que lhes possam pertencer na qualidade de estrangeiros, renunciando a qualquer foro especial, e de que se submettem em tudo que respeite á execução do seu contrato ás presentes condições.

§ unico. Os nacionaes farão na respectiva proposta identica declaração quanto á renuncia a qualquer foro especial e á submissão ás presentes condições.

5.ª — A proposta de que trata a condição 3.ª deste programma será encerrada em um subscrito com a designação exterior de «Proposta» e, juntamente com os documentos descritos na seguinte, fechada em um envolvero lacrado, com a legenda exterior: «Linha ferrea de Penafiel á Lixa».

6.ª — Cada proposta deve ser acompanhada de:

a) Certificado do proponente possuir capacidade technica para a execução de obras publicas, ou declaração de que se obriga a pôr á testa dos trabalhos pessoa idonea;

b) Certificado de possuir fundos sufficientes para a boa execução do contrato, o qual deverá ser passado pela auctoridade administrativa do concelho onde o proponente tiver residencia, ou por dois negociantes de reconhecida probidade ou ainda pela direcção de qualquer banco;

c) Certificado do deposito da Caixa Geral de Depositos, á ordem do Governo, da quantia de 1:600\$000 réis em dinheiro, ou em titulos de divida publica fundada, pelo seu valor no mercado no dia do deposito;

d) Procuração com os poderes especiaes para o acto do concurso, se o proponente representar algum individuo, companhia ou sociedade;

e) Declaração a que se refere a condição anterior.

N. B. — Todos estes documentos estão sujeitos á lei do sello.

7.ª — As propostas que não satisficam ás condições deste programma, ou que exijam qualquer modificação ou alteração a estas condições ou ás do caderno de encargos, não serão tomadas em consideração.

8.ª — Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguaes e que sejam as mais vantajosas, proceder-se-ha á licitação verbal sobre a renda annual por kilometro de linha, não podendo a differença entre cada lance ser inferior a 1\$000 réis.

9.ª — Ao requerente da concessão será conferido o direito de opção em relação á proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar desse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido accete pelo jury que presidir ao concurso. A declaração da opção deverá ser apresentada na Direcção Geral das Obras Publicas e Minas dentro do prazo de tres dias, contados daquelle em que se tiver realisado o concurso.

10.ª — Feita a adjudicação e antes de assinado o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a reforçar no prazo de oito dias o deposito provisorio com a quantia precisa para fazer a importancia do deposito definitivo, que será de 100\$000 réis por cada kilometro de extensão da linha, ou seja 3:300\$000 réis, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não fór o adjudicatario, a importancia do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O deposito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou titulos do Estado, pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral de Depositos abonar a estes

depósitos, e no segundo caso o juro dos respectivos titulos, que será entregue ao depositante.

§ unico. Se a adjudicação for feita ao requerente da concessão, ser-lhe-ha levado em conta para o deposito definitivo o primitivo deposito e a parte do provisorio que porventura tiver feito nos termos da condição 12.ª

11.ª — Logo que esteja assinado o contrato de concessão, serão restituídos os depositos provisorios aos concorrentes não preferidos, bem como ao requerente será entregue o deposito primitivamente feito, quando não for elle o adjudicatario.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o deposito que houver effectuado, sendo-lhe contudo restituído o projecto, pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.ª — Ao requerente da concessão será levada em conta para o deposito provisorio a importancia daquelle a que se refere a condição 3.ª do regulamento approved por decreto de 21 de abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto por elle apresentado.

13.ª — O valor arbitrado ao projecto, que tem de ser pago nos termos da condição 10.ª, ao requerente da concessão, pelo adjudicatario, é fixado em 30\$000 réis por kilometro, ou seja 990\$000 réis.

14.ª — O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tão pouco a dar a preferencia á de menor preço.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, em 17 de maio de 1910 — O Conselheiro Director Geral, interino, *Severiano Augusto da Fonseca Monteiro*.

(Conclue no proximo numero).



O caminho de ferro do norte da ilha de S. Thomé

III

Tratando duma ilha tão pequena e onde apenas ha o predomínio de meia duzia de pessoas, se tanto, com enormes valores apegados á terra, era natural esperar uma solução collectiva dos meios de communicação, pelo menos dos transportes agricolas. Se o problema de construir uma rede de caminhos de ferro de exploração pelo Estado se afigura difficil, (porque não ha, como é sabido, o minimo criterio na escolha dos profissionaes, que se exportam para as colonias e estes, na maxima parte militares de soldo e promoção garantida, não sentem o minimo estimulo para um trabalho proficuo e orientado, ou são de uma incompetencia crassa para o mais rudimentar trabalho technico, prevalecendo assim como maior obstaculo á execução do Caminho de ferro pelo governo não ter engenheiros capazes de o estudar como é necessario), o mesmo não se daria para o caminho de ferro colectivo, pois sem peias politicas, era muito facil obter um engenheiro experimentado, que viesse marcar bem o caminho de ferro numa gravana. Mas o feitio da vida insular, dominada pelo *tropen Koller*, não permittiu, nem permittê, tal realisação.

Não era necessaria mesmo a associação dos interessados. Bastava apenas que a roça Monte Café soubesse avaliar o seu valor, e quizesse fazer o caminho de ferro do Mongo á cidade. A floresta que da Lagoa Amelia vem pelo Chamigo a S. Pedro só por si dava para o Caminho de ferro, que ficaria de graça, e podia então aproveitar em optimas circumstancias todo o trafego do percurso, por todo o Potó até á cidade.

Mas primeiro que tudo era necessario um projecto cuidadoso, desde o estudo preliminar aos pormenores das expropriações: e feito elle — trabalho de uma gravana — não era difficil levar com um pouco de diplomacia todas as roças atravessadas a não crear obstaculos insuperaveis á realisação do caminho de ferro. As difficuldades naturaes, não humanas, são tão insignificantes para a engenharia actual, que, mesmo que tivessemos de ir até ao Pico a estirar carris pelo terreno, não faziamos coisa muito transcendente, depois de se ter domado o Jungfran e vencido o Pikes Peak. E nesta hypothese não era indispensavel que a Boa Entrada e o Rio do Ouro viessem

também ligar-se ao caminho de ferro de Monte Café; embora, se o fizessem, ficasse em muito melhores condições economicas a empresa.

Mas nada disto podemos esperar de S. Thomé: e no entanto, se os agricultores, que não quizeram ver bem a tempestade de preços que os inglezes lhes haviam de mover, nem souberam precaver-se contra a crise provada que os espera, olharem com interesse para a orientação do caminho de ferro do governo, terão de vir para a solução que, muito antes de alguém nella falar como praticavel, eu aconselhava na *vição de S. Thomé* como unica viavel: terão de recorrer aos caminhos de ferro collectivos. Sejamos claros: se afinal temos de pagar tarifas pelo transporte de mercadorias, mais vale pagar pouco do que pagar exorbitancias; e mais vale ter um comboio ás ordens — um salão de luxo ou uns vagões de grande capacidade — do que estar sujeito a ter invadida a sua casa por um comboio ronco e sempre fora do horario.

Os roceiros de S. Thomé já enviaram engenheiros allemães á ilha estudar caminhos de ferro: mas não souberam escolher os profissionaes, e deu como resultado dessa vez, como muitas, a Allemanha enviar profissionaes de via reduzida — *made in germany* — que não tiveram melhor sorte que a socata que nos traz os vapores da *Woermann-Linie*.

Ha em S. Thomé uma creença profunda de que basta saber manejar uma regua e um nivel de carpinteiro para traçar todos os caminhos de ferro da ilha: «o resultado é que a ilha está pejada de aleijões de curvas e de rectas de vias ferreas, e que não ha com certeza nenhum ponto do globo onde se tenha assente tão mal uma quantidade tão grande de socata. Contam-se ás centenas os kilometros de via ferrea: e constata-se que dentro da mesma propriedade ha tres bitolas differentes, que não é possível levar uma locomotiva — mesmo uma locomotiva berloque que se fizesse expressamente para isso — por sobre uma rede das linhas dessa propriedade; e que não ha numero pratico de muares e de serviços para o transporte por sobre os caminhos de ferro existentes. Contar 30 ou 50 muares numa cavallariça só para os transportes de cultura, entre o terreno e os terreiros de preparação do cacao e café, não admira a ninguém: comtudo duas ou no maximo tres locomotivas de 60 centímetros de bitola, e de 5 ou 6 toneladas de peso cada uma, fariam todo o serviço — pela decima parte do custo.

Tem sido rica em demasia a ilha; e tão rica que são paradoxaes todos os principios de exploração da terra e da economia dos trabalhos em S. Thomé.

No entanto se os agricultores querem precaver-se para qualquer crise, talvez mais imminente e mais grave do que se affigura, é necessario procederem desde já á construção dos caminhos de ferro necessarios.

Affeitos a tomar os caminhos de ferro existentes — ordinaria socata de 7 kilogrammas por metro linear de carril — como um grande progresso que presta optimos serviços, será mal apreciada a orientação que de ha tanto tempo exponho dos caminhos de ferro collectivos, assentes com todos os requisitos de construcções duradouras e de exploração barata e simplificada. Dir-se-ha, por exemplo, para o caminho de ferro Cidade-Potó-Monte Café que a Boa Entrada e o Rio do Ouro têm caminhos de ferro e pontes de embarque e armazens na praia, e barcos e chalupas e rebocadores e cabindas. Ora ha sete ou nove annos nada disso havia, e então, como hoje, ligar a séde do Rio do Ouro com Fernão Dias não era mais economico do que ligar-la com a cidade, tanto mais que no caminho servia a Bella-Vista (que também fez depois o seu caminho de ferro para a praia) e indirectamente Valle Flor. E, se coordenássemos então com a serventia da Boa Entrada, nem sombra de hesitação a favor da cidade sobre Fernão Dias podia haver.

Hoje mesmo havia vantagem economica na ligação di-

recta com a cidade. O caminho de ferro do Rio do Ouro a Fernão Dias, de curvas traçadas a olho e rampas anormaes, nem está balastrado convenientemente nem se prestará nunca a uma exploração toleravel. O da Boa Entrada, de tracção animal e carris de 7 kilogrammas por metro linear, carece de ser alterado em grande parte do percurso para ser mais seguro e, como o da Bella-Vista, não se presta a tracção mechanica.

Prestam bons serviços; isto é são muito melhores que os caminhos terreos cheios de atoleiros; mas quão longe ficam do que deveriam ser em segurança, capacidade e commodidade dos transportes... e na economia.

Todos os armazens nas praias tem um aspecto de casas de pouca dura. E não era melhor — e muito mais economico — partir o comboio dos terreiros, ás horas que melhor conviesse, com destino ao porto da cidade, num percurso que para o Rio do Ouro pode ser, quando muito, 12 kilometros, do que ter cabindas, e lanchas, e falta de vento, e officinas, e falta de operarios e arrelias de toda a ordem, sem nunca ter um serviço toleravel de transportes?

Em tempo, e ainda hoje, a ilha tinha o aspecto feudal no dominio do territorio; e vá lá que então houvesse reluctancia, adquirida pela permanencia em S. Thomé, em permittir que o silvo duma locomotiva estranha á roça por ella entrasse allivo, embora os olhos da machina fossem menos para receiar do que os do mais pacifico visitante. Hoje, com todas as velharias a derruir, não forjemos argumentos banaes sómente para mascararmos a questão. Ao cabo, do que vale? — Então não ha-de vir outra geração de colonos, que ha-de desmanchar toda esta impossivel organização de propriedade, e ha-de dividir a ilha, tornando-a, não um feudo de meia duzia, mas uma colónia portugueza, rica, prospera, accessivel á admiração da gente culta?

Ezequiel de Campos

S. Thomé. Abril, 17-1910.



A Exposição de Lisboa

La-nos escapando a resposta que o sr. Xavier de Carvalho deu, no *Jornal de Noticias*, ao nosso artigo de ha quasi dois mezes, sobre a celebrenmente imaginada exposição internacional em Lisboa, porque não trocando com aquelle nosso collega, raramente o lemos. Preciso foi, pois, que o autor no-lo enviasse de Paris.

Como o assunto não é de urgencia, temos largo tempo para conversar: e como elle interessa ao decoro da capital e do paiz não podemos deixar de o fazer.

Primeiro que tudo devemos render preito ás excellentes intenções do nosso collega Xavier de Carvalho, que em Paris tem, por vezes, praticado actos de verdadeira benemerencia em favor do nosso paiz, sobretudo na fundação da Associação dos Estudos Portuguezes, na iniciativa do monumento a Camões, etc.

Mas — não ha trigo sem joio — nem todas as ideias do sr. Carvalho podem merecer a nossa approvação. Uma dellas é a de realisar uma exposição em Lisboa, com o caracter de internacional, mas revestindo puros fins especulativos dos expositores.

Começa o activo correspondente do *Noticias* por declarar que a ideia de fazer uma amostra da exposição no *Paraizo de Lisboa* foi posta de parte. Ainda bem — vê-se que tinhamos razão como a tinhamos para desconfiar do tal cavalheiro com quem o sr. Xavier de Carvalho se apresentou aqui, associado, e de quem se separou por, a tempo, o reconhecer um *rastaquouère* de primeira classe... e com extraordinarios.

O nosso contradictor começa por exagerar as intenções da nossa «Propaganda» dizendo que ella queria uma exposição que abrangia maior area do que a da actual de Bruxellas e custaria 5.000 contos.

Ora isso é falsissimo, a menos que o sr. Carvalho não intente metter o Atlantico entre a Junqueira e Belem, tal qual como teima em que o *Paraíso de Lisboa* é no coração da cidade — justamente, e com perfeita analogia, como o honesto *Rat Mort* é no centro de Paris.

E diz-nos então: — «Em Paris ha centenas de empresas dirigidas por estrangeiros!!

A que proposito vem esta affirmação, e quem lhe contestou isso? Mas onde viu annunciar-se uma exposição de um paiz feita por estrangeiros?

Responda, se é capaz.

O distincto correspondente não o fará de certo, porque não o póde fazer com a mesma franqueza e lealdade com que se confessa d'accordo com tres dos principaes pontos do nosso artigo anterior, salvo detalhes sem importancia:

Dissemos-lhe que o *simile* de exposição no *Paraíso* era uma vergonha e responde-nos: «Santo Deus, meu caro Mendonça e Costa, estamos ainda d'accordo».

Dissemos que era impossivel esse *simile* no anno corrente e responde que «esse projecto é hoje letra morta»

Mostrámos-lhe que o tal cavalheiro que aqui veio, o consideravamos suspeito — diz-nos que temos razão para detestar «um *gaujat* de ares desdenhosos» que elle nos trouxe aqui e aqui deixou um requerimento na Camara Municipal assignado tambem (infelizmente) pelo nosso collega, pedindo concessão do Parque para a exposição.

Termina o artigo a que respondemos por um amavel appello ao nosso concurso para que a exposição se faça.

Prontamente lh'o damos desde que o *modus faciendi* seja outro, que não nos fira os brios nacionaes, pondo-nos abaixo dos outros paizes.

Quer uma ideia — modesta, embrionaria? Aqui lh'a damos.

Xavier de Carvalho tem iniciativas boas, tem actividade, tem a cultura durante 26 annos dessa capital, que é de prazeres mas que é tambem de trabalho intellectual e util.

Venha por ahi abaixo; só, ou com um portuguez, portuguez de lei; traga uma ideia para se obter o capital necessario para uma exposição em Lisboa, feita por portuguezes a que poderia ser auxilio o seu grupo estrangeiro.

Saia a exposição *de cá*, convidando-se os outros paizes. Se o seu grupo toma terrenos e espaços é já um bello auxiliar.

Sorteios, emissões de acções e obrigações com premios, e quejandos são já coisas gastas. Mas fazer qualquer coisa, não só com o auxilio dos vizinhos, mas com dinheiro dos vizinhos, é ainda mais velho.

Ha que inventar coisas novas; — que demonio! — não haverá coisa nova a inventar?

Pois faça-se em Lisboa a exposição internacional *a serio*, e cá nos tem como modesto auxiliar, sem vaidades que não temos, sem ciúmes de supremacias ou iniciativas que é planta damnhinha que pisamos sob os pés do nosso nacionalismo — na accepção pura da palavra, bem entendido.

O directo de Madrid a Valencia

Dois foram os projectos apresentados em concurso para a construcção desta linha.

Um delles comprehende só o trajecto entre Madrid e Utiel, aproveitando depois a linha de Utiel a Valencia.

O outro reduz a 355 kilometros o percurso que actualmente é de 496 por Albacete, e de 547 por Calatayud, e o serviço será feito com a velocidade de 90 a 100 kilometros para os expressos, de 45 para os mixtos e de 30 para os de mercadorias, podendo os expressos effectuar a viagem em quatro horas e um quarto.

As principaes estações do trajecto serão Vallecas, Tarancon, Motilla del Palancar, Minglanillas, Utiel, Requena, Turis e Torrent.

A tracção será electrica, aproveitando para obter a energia a grande força hydraulica existente nas immedições da linha projectada.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Lisboa

Realisou-se no Hyppodromo de Lisboa o annuciado concurso de papagaios promovido pelo Aero Club de Lisboa.

Foram disputadas provas de altitude, de papagaios sonoros, de papagaios artisticos e de agrupamentos em serie, sendo esta a que maior interesse despertou.

França

A nota sensacional da ultima quinzena foi a travessia da Mancha, em aeroplano, realisada por um sobrinho do engenheiro Lesseps, cujo nome é universalmente conhecido, graças aos seus trabalhos para a abertura do Canal de Suez.

Lesseps propondo-se ganhar o premio Rurinart offerecido ao aviador que fizesse a travessia do Mancha, ida e volta, elevou-se ás tres horas e meia do dia 21 do mez ultimo, no Calais.

A altura de duzentos metros tomou a direcção de oeste. Quando se viu ao largo, elevou-se a quinhentos metros, ficando completamente envolvido no denso nevoeiro que naquella altura pairava.

A's quatro horas menos cinco minutos descia em Kesigson, proximo de Douvres, tendo gasto apenas vinte e cinco minutos na travessia.

Preparava-se para regressar no dia seguinte mas em vista do mau tempo, desistiu da empresa, satisfazendo-se apenas com a gloria de repetir a proeza de Bleriot.

— Em Lyon, quando Haewette Michelin procedia ás experiencias comprehendidas no programma da semana de aviação, chocou o aparelho contra um pylone, partindo-se este immediatamente. Na queda apanhou o aviador, fracturando-lhe o craneo.

Michelin morreu poucos minutos depois.

Inglaterra

A Grã Bretanha no empenho de tornar cada vez mais praticos os meios de transporte aereo, não poupa dinheiro animando os inventores a trabalharem affincadamente.

Foi agora annuciado em Londres um premio de mil libras ao inventor de um motor para aeroplano que funcione ininterruptamente durante vinte e quatro horas.

O peso do motor não deve exceder cento e vinte kilos e a potencia effectiva não deve ser inferior a trinta e cinco cavallos.

Como causas de preferencia serão considerados menor peso, menor consumo de combustivel, maior solidez, e maior segurança.

— Um outro invento que está sendo actualmente estudado é a applicação do giroscopio aos aeroplanos.

Como se sabe o giroscopio garante mechanicamente o equilibrio, e sendo o movimento de oscillação dos aeroplanos um dos seus maiores defeitos, o estudo desta applicação está disputando o maior interesse.

As experiencias estão sendo feitas com um giroscopio da força de dois cavallos, fazendo tres mil resoluções por minuto, e tendo a força estavel de 250 kilos.

Belgica

No concurso realisado em Bruxellas, ganhou o primeiro premio o barão de Caters pilotando um biplano.

Durante as experiencias ficaram inutilizados seis aparelhos.

Estados Unidos

O premio offerecido pelo jornal *World* — 10.000 dollars — foi ganho pelo aviador Glencertiss, que venceu os 240 kilometros que medeiam entre Nova York e Albany num só vôo que durou duas horas e quarenta e cinco minutos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Excursão á provincia do Algarve

Nos dias 9 a 12 do corrente mez, são estabelecidos, nas linhas do Sul e Sueste, bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, para uma nova excursão á provincia do Algarve, nas mesmas condições e com as mesmas vantagens das que se realisaram em março e maio do corrente anno.

A venda dos bilhetes é de 9 a 12 de junho e a validade para o regresso até 15 do mesmo mez.

Os preços dos bilhetes, para as estações desde Tunes a Portimão e a Villa Real de Santo Antonio, são:

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Lisboa, Barreiro a Aldegallega,			
Palmella e Setubal.....	6\$500	4\$900	3\$300
Poçoirão a Montemor.....	5\$700	4\$300	2\$900
Casa Branca a Vianna, Villa Nova			
a Cuba, Beja e Moura a Quintos	5\$000	3\$800	2\$500
Villa Viçosa a Estremoz, Ameixial			
a Azaruja, Evora a Monte das			
Flôres e Arrayollos a Móra..	6\$000	4\$500	3\$000

Os passageiros, munidos com este bilhete, poderão percorrer todo o littoral, por mais de uma vez, em qualquer sentido e em todos os comboios, entrando e sahindo em qualquer estação desde Tunes a Portimão e a Villa Real de Santo Antonio, durante a validade dos mesmos bilhetes, sem se lhes exigir, por esta repetição de percursos, mais nenhuma formalidade do que a apresentação do mesmo bilhete.

Quando pretenderem regressar á estação de procedencia do bilhete, deverão apresentar este na bilheteira da estação de partida a fim de ser devidamente carimbado, e datado. O bilhete depois de carimbado, só dá então direito ao regresso directo, sem que o passageiro possa deter-se em qualquer estação intermedia.

Viagens ao Algarve

Como dissemos o ultimo serviço de bilhetes de livre transito que a direcção do Sul e Sueste estabeleceu, para o Alemtejo e Algarve, comquanto não desse tão grande resultado como o anterior, por não ser a occasião tão propicia a excursões como os feriados da semana santa, não foi, comtudo, desanimador, e tanto que, como acima dizemos, mais uma vez se repete esse serviço nos dias 9 a 15 do corrente.

O movimento no ultimo serviço foi:

Zona do Algarve 13 bilhetes de 1.ª classe, 59 de 2.ª, e 99 de 3.ª; total 171.

Zona do Alemtejo, 5 de 2.ª classe e 14 de 3.ª; total 19.

Para avaliar dos resultados dos serviços ao Algarve, pela semana santa e pela Ascensão, formulou a direcção uma instructiva nota comparativa, por periodos, do numero de passageiros de Lisboa para além de S. Marcos, que mostra o augmento de movimento que tem havido no anno corrente.

1.º periodo; semana santa:

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	Total
1909—Serviço ordinario..	19	66	43	128
1910	16	27	37	80
» especial...	134	167	267	568
Geral.....	150	194	304	648

2.º periodo: Ascensão:

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	Total
1909—Serviço ordinario..	8	17	23	48
1910	9	15	21	45
» especial...	12	41	37	90
Geral.....	21	56	58	135

Como se vê a criação destes serviços não só pouco diminuiu a venda de bilhetes ordinarios como representou um grande augmento no total.

Serviço para Valencia

Tambem a Direcção do Minho e Douro combinou um serviço de bilhetes de ida e volta válidos por longo prazo —ida de 20 de maio a 26 de outubro, volta até 14 de novembro, para Valencia, por motivo da exposição.

Os bilhetes, do Porto ou Campanhã, custam 26\$000 réis em 1.ª, 19\$600 em 2.ª, e 12\$600 em 3.ª.

Os portadores teem o direito de se deter, á ida ou á volta, ou de ambas as vezes, em Madrid.

Exposição e grandes festejos em Valencia

Tambem a Companhia da Beira Alta, combinou com as companhias que se lhe seguem para estabelecer bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos por 20 dias, por occasião da importante Exposição Nacional em Valencia (Espanha) que se realisa de maio a outubro do corrente anno.

Os preços dos bilhetes com o imposto do sello incluido são:

De Figueira da Foz, 27\$230 réis, em 1.ª classe, 20\$580 em 2.ª e 13\$310 em 3.ª; de Pampilhosa, 26\$010, 19\$630 e 12\$640; de Santa Comba, 25\$180, 18\$980 e 12\$180; de Mangualde, 24\$160, 18\$190 e 11\$610; da Guarda, 23\$030, 17\$320 e 10\$980.

Os bilhetes serão vendidos de 10 de maio a 26 de outubro, inclusivé, e teem a validade de 20 dias contados desde o dia da expedição, inclusivé.

Os passageiros deverão seguir pela via Madrid, podendo deter-se á ida ou á volta nesta cidade, porém, sempre dentro do prazo da validade do bilhete.

De Madrid a Valencia os bilhetes de 3.ª não podem ser utilizados nos comboios correios; sendo-lhes em lugar destes facultada a utilização nos comboios expressos diurnos, estabelecidos desde 2 de maio.

Banhos de mar e aguas mineraes no Minho e Douro

Começou a vigorar no dia 15 de maio o serviço de todos os annos, ampliado agora para a nova estação de Vidago.

Os preços e condições são os mesmos dos annos anteriores, havendo porem uma nova vantagem que devemos pôr em relevo, tal é a dos passageiros poderem deter-se, tanto á ida como á volta, em qualquer estação intermedia, apenas com a apresentação do bilhete ao chefe da estação, para ser carimbado, ao deixar-se o comboio e ao retoma-lo de novo.

É bom que o publico comprehenda bem a liberalidade desta concessão, que transforma o bilhete num passe de ida e volta, porque em dois mezes, que elle tem de validade, ha tempo de visitar todas as povoações do percurso —e nas linhas daquella rede não faltam os pontos interessantes que merecem a paragem.

Tomando-se por exemplo, bilhete para Valença, pode-se fazer paragem em Trofa, para dahi tomar bilhete a Guimarães e volta; depois em Nine, para ir a Braga; em Barcellos, para visitar a villa; em Vianna, para vêr a cidade e ir até Ponte de Lima; em Moledo, em Caminha, deliciosos bosques de arvoredos e praias, modestas, mas muito apreciaveis, etc.

Bilhetes de ida e volta

Desde hoje ha um serviço de bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, de Porto e Campanhã para Vilella, Guimarães e Fafe válidos aos domingos e dias santos neste mez e nos até setembro.

Esses preços são: Vizella, 1.^a classe, 1\$210; 2.^a, 1\$070; 3.^a, 620; para Guimarães, 1\$390, 1\$250, 710; para Fafe, 1\$900, 1\$760, 980 réis.

O passageiro que só queira ir a uma estação anterior, pode fazê-lo, pagando pela mais além.

Bilhetes de tramways

Conforme o aviso que hoje distribuimos annexo, os bilhetes das tarifas 3, e P 10 da Companhia Real, deixam de ser válidos, no percurso Porto Aveiro, nos comboios 3 e 18, visto terem sido estabelecidos comboios tramways logo depois daquelle.

Continuam a ser utilizaveis naquelles comboios e no 11, no trajecto Alfarellos-Coimbra ou vice-versa bem como nos 245 e 249, no percurso Alfarellos Figueira, os da tarifa 11 bis.

Assignaturas para estudantes

Tambem vae annexo a este numero o aviso pelo qual se torna extensiva aos bilhetes trimestraes da tarifa 14 da mesma companhia a concessão de 50 % de redução de preços para os estudantes.

E' uma medida perfeitamente equitativa para o publico que assim poderá gosar daquelle vantagem sem ter que desembolsar o preço de seis mezes ou um anno, como até hoje succedia.

Tarifa 9 do Sul e Sueste

Egualmente juntamos a este numero o aviso que amplia os preços e condições desta tarifa às remessas de toucinho, bem como estabelece preço especial para expedições de mercadorias de Aldegallega para Vendas Novas ou vice-versa.

Consultas

J. P.—Coimbra—Pedimos desculpa, mas é impossivel estabelecer um bilhete ou aconselhar uma viagem sobre a base de uma especulação sobre caminhos de ferro — ou sobre quem for.

Para isso não servimos, embora V. Ex.^a se queixe de nós.

O bilhete circulatorio serve para *uma só pessoa*; fazendo-se esta substituir por outra fica nullo, e não se queixe o passageiro se perder o resto da viagem e fôr autoado.

Estes processos é que fazem que as direcções imponham regras apertadas que incommodam o publico que não pensa em praticar transgressões.



XX

Lille — Cidade bonita e hotéis bons — A Bolsa e o chauvinismo francez — Carros electricos sem trolley levantado — Gaitas, matraças e gaitinhas.

Lille, a antiga capital da Flandres franceza, é uma cidade pequena mas muito importante como centro industrial, sobretudo pelas grandes fabricas de siação e de trabalho de ferro, principalmente no seu arredor S. O. onde são as grandes officinas da companhia Fives-Lille, onde foram construidas as locomotivas da série 60 dos nossos comboios rapidos.

Da estação abre-se uma larga avenida do nome do grande general Faidherbe, com elegantes construcções modernas e bons estabelecimentos.

São ahi os melhores hotéis dos quaes o principal, o *Grand Hotel*, representado na nossa gravura, sendo um excellente hotel de provincia que não envergonharia até

uma capital, é duma grande modicidade de preços. Basta ver que os aposentos que, no 1.^o andar tem a janella do angulo, onde está a palavra *restaurant* e ainda a janella estreita e a seguinte, para o lado esquerdo, constando de quarto e gabinete de toilette, com boa mobilia, iluminação electrica e serviço incluído custa, para duas pessoas, 7 francos por dia. O almoço ou o jantar, no luxuoso restaurant, de excellente cosinha e farto serviço, com vinho ou boa cerveja, 3 francos.

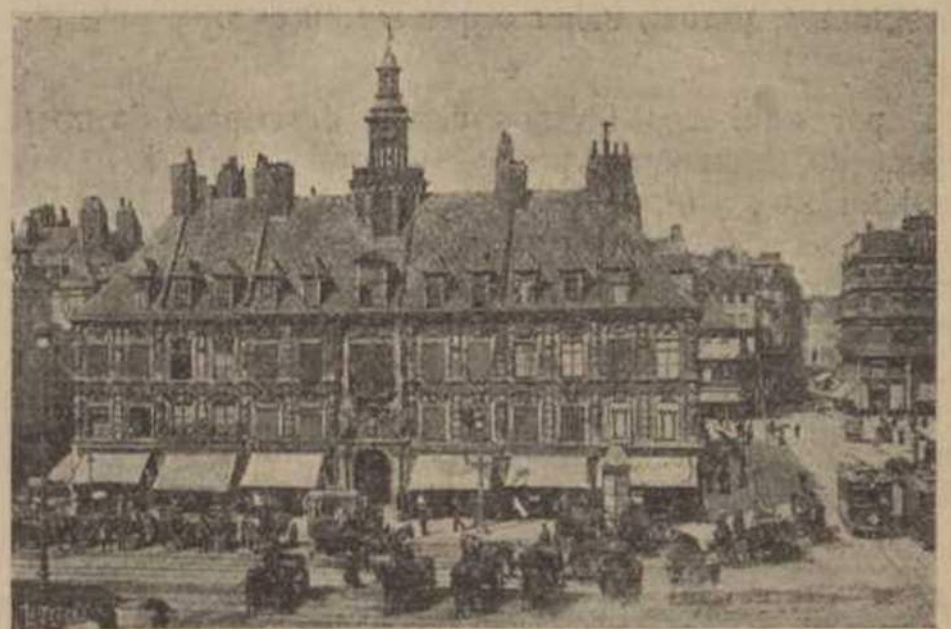
No fim desta larga avenida, onde o movimento é importante e continuo, o largo do theatro, está em transformação, tendo sido demolidas todas as pequenas construcções, para ali se construir o novo grande theatro e a nova bolsa, em substituição da antiga que é uma preciosidade de construção do tempo do dominio hespanhol, e ficará como museu, se não prevalecer a ideia, bem vandalica em verdade, de a demolir para desafrontar as novas construcções.

Como a nossa gravura o mostra, é muito original o systema de ornamentação daquelle edificio; pena é que, não tendo sido elle de origem franceza, os lillenses em nada o apreciem nem no seu bello exterior em pedra e tijollo, nem no seu pateo interior, onde, em bustos e quadros, ha toda a historia das grandes invenções, dos sabios e dos homens mais notaveis do commercio e da industria, sobretudo os flamengos.

Tambem a nossa gravura mostra que os carros electricos não andam, no centro da cidade, de trolley erguido,



Grand Hotel de Lille



A Bolsa de Lille

como entre nós, mas por tracção subterranea como em todas as cidades... civilizadas.

O preço da carreira é de 15 centimos a 1.^a classe e 10 a 2.^a, mesmo com correspondencias.

Como se vê tambem no carro que reproduzimos ha na frente delle uma letra que designa, para os conhecedores, a carreira.

É um processo muito simples que se usa em toda a

parte menos em Lisboa onde a Companhia Carris não o adopta nem ha meio de lh'o fazer adoptar.

Para o estrangeiro ou enfim o que não conhece a cidade, essas letras são um excellente guia. Fixa-as na memoria para saber os carros que passam á porta do hotel; é por ellas que qualquer-lhe indica o vehiculo que deve tomar.

Além disso veem-se bem ao longe, e mesmo de noite, em varias cidades, ha um reflector que faz incidir sobre ellas uma luz.

Entre nós todos teem obrigação de ler o letreiro, o que só de perto se pode fazer, e nem mesmo, lateralmente ao carro ha qualquer indicação do destino que elle leva.

Resultados; atrazos e transtornos para o publico, do que a companhia não se importa.

Na bella avenida da Liberdade, que ainda assim não se parece com a de Lisboa por ser muito mais estreita e sombria, fica, ao centro a praça da Republica, pomposamente guarnecida de edificios publicos da maior importancia.

A' direita a Perfeitura; á esquerda o imponente museu de Bellas Artes, um dos mais ricos da França; ao fundo o novo correio e telegrapho, construido com todas as commodidades de um edificio moderno, elegante, bem illuminado por largas janellas durante o dia, e á noite por profusão de luzes electricas.

Muito notaveis tambem algumas egrejas numa das quaes ha um Rubens, e os bellos jardins da cidadella e Vauban, prejudicados, porém, pelos cheiros nauseabundos que, no verão, exhalam as aguas quasi estagnadas dos canaes da Deule, ribeira que passa sob uma parte da cidade.

Para passar a noite ha tres theatros onde se succedem boas companhias dramaticas e lyricas, e varias cervejarias, concertos, com animatografo, etc.

Alem do interesse da cidade, os arredores são não só pittorescos, como importantes em industria e agricultura, podendo ser bem examinados tomando-se o trem circular que faz a volta da cidade, por fóra, em hora e meia, em qualquer dos sentidos, ou o da grande cintura que leva perto de duas horas.

O caracteristico de Lille é a diversidade de sons que produzem nas ruas os vendedores ambulantes.

Assim ouvimos, de manhã, varias trombetas que nos abusinam os timpanos, e averiguamos, da janella, que são os vendedores de carvão que assim chamam freguezes; d'ahi a pouco sons de matraca ferem-nos os ouvidos: são os vendedores de nozes verdes que por esta forma se annunciam. Uma gaitinha fanhosa, especie de pipia, não conseguimos, porém, saber o que significava.

E por aqui nos ficamos com a descripção da nossa viagem do anno findo, porque o regresso para Paris não tem interesse, e o avanço que fizemos para a Belgica, levar-nos-hia a falar de cidades e percursos de que nos occuparemos na viagem que vamos encetar, que será, por certo, muito interessante porque visitaremos muitos pontos novos, ainda não descriptos aqui, e teremos farta messe de novidades com que interessar os nossos leitores que teem a bondade ou a curiosidade de seguir a continuação das nossas modestas notas.



O não escravagismo em Portugal

O 5.º numero do Boletim da Camara de Commercio Franco-Portuguesa em Paris consta de um bem elaborado e claro relatorio de mr. A. D. prefaciado por um outro collega membro daquella camara, sobre o cacau de São Thomé, em que se contrapõem a cada uma das odiosas afirmações do chocolateiro inglez, que armou em benemerito para fazer uma *chantage* como doutra não ha memoria, os argumentos mais irrespondiveis, mais fulminantes, provando que Portugal não faz escravatura.

Elegante na phrase, violento, por vezes na ironia, o escriptor que modestamente assigna com iniciaes aquelle relatorio devia pôr, sob elle, o seu nome, orgulhando-se de ser um campeador emerito e victorioso nesta batalha, pela qual a honestidade commercial dos inglezes tem ruborisado as faces.

E' um trabalho digno de uma camara de commercio que tem no seu pogramma pugnar pelos interesses legitimos e a defesa de uma nação.

*

A par e passo com este consolador relatorio de um estrangeiro, vimos, com desgosto que um portuguez que se assigna Frederico, num jornal portuguez que se chama *Economista*, se esforça por dar argumentos contra Portugal! Custa a acreditar, mas ahi o temos a pôr-se do lado do chocolateiro ganhão contra o seu paiz!

Muito de proposito, contando como se fazem os contractos com os pretos, occulta elle a segunda parte, isto é: que, terminado o prazo, o preto já habituado á vida de trabalho e tambem ao bem estar relativo que tem em São Thomé, muito superior á vida do sertão, e sabendo que voltando á selva é ali maltratado e em geral victima dos seus, prefere e pede por todos os modos, que o deixem estar, que não o repatriem.

O *Economista*, sentimos dizer-lo, abre excepção entre toda a imprensa portugueza, publicando elementos falsos como os dos nossos inimigos e que estes talvez aproveitem contra nós.



TRACÇÃO ELECTRICA

Porto

Foi inaugurada a linha electrica que parte do hospital do Conde de Ferreira e termina na Areosa.

Coimbra

Vão já muito adeantados os trabalhos de assentamento da via.

Funchal

A Camara Municipal do Funchal pediu a concessão do exclusivo de viação electrica pelo systema americano.

França

A «Compagnie du Midi» resolveu começar immediatamente a electrificação da parte das suas linhas pyrenaicas comprehendida entre Montrejeau e Pau, no total de 280 kilometros.

Allemanha

Foi apresentado o pedido de concessão de uma nova linha electrica entre Colonia e Diesseldorf, a qual foi outorgada sob determinadas condições.



De Lisboa a Londres em caminho de ferro

Espera-se que ainda antes de dois annos se possa viajar entre Lisboa e Londres sem abandonar a carruagem, e que as mercadorias possam ser trocadas entre estas duas cidades sem necessidade de trasbordo.

Trata-se actualmente de levar a effeito a organização de um serviço de «ferry-boats» entre Calais e Douvres; realisado este melhoramento já a travessia do canal da Mancha não obrigará a dois trasbordos, por vezes incomodos.

O peor será que dentro das carruagens ainda se enjôa mais que na coberta do vapor.

Uma grande vantagem para o doutor Flaschoen que vende a sua efficacissima *Delphinine*, o unico remedio até hoje conhecido contra o enjão.

O cyclorail

O sr. Loewenguth, sub-chefe de secção dos caminhos de ferro do Estado de França, acaba de inventar um aparelho que pode prestar bons serviços na inspecção das vias ferreas, sendo de grande proveito para todos os que tem que fazer sobre ellas percursos a pé, por vezes longos e fatigantes.

Varios meios de transporte tem sido inventados para este fim, como o tricycle, o quadricycle, ambos apresentando os inconvenientes do seu grande peso e difficuldade de desmontagem instantanea á approximação de um comboio.

A invenção do cyclorail funda-se na adaptação ao garfo e ao quadro de uma bicycleta ordinaria, de certas peças que lhe permitem circular sobre o carril, em perfeito equilibrio, mas peças e montagem de tal simplicidade que podem facilmente retirar-se, servindo a bicycleta para circular na estrada ordinaria.

Junte-se que o peso total do aparelho, incluindo a bicycleta, não se eleva a mais de 15 a 18 kilogrammas, ou seja pouco superior ao peso ordinario de uma machina.

Não temos o desenho deste curioso aparelho cuja descripção nos é feita por um agente superior dos caminhos de ferro do Oeste francez, mas podemos imaginar que se trata da adaptação de umas rodas postas em sentido horizontal por meio de uns garfos, aos dois lados da machina, sobretudo porque se nos diz que «uma disposição especial permite o equilibrio, nas curvas, nos carris sobrelevados, tendo o cyclista a faculdade de regular á vontade o seu grau de estabilidade».

O aparelho custa apenas 120 francos.

Ficamos á disposição dos nossos leitores para os por-mos em relação com o autor, quando elles desejem conhecer da nova invenção.



Relatorio da Companhia Real

Está publicado o relatorio que será presente á proxima assembleia geral do dia 6 que, já se sabe, não ficará adia-da por haver deposito de acções sufficiente para isso, conforme os estatutos.

No proximo numero começaremos a reproduzir este documento, integralmente, como de costume; não obstante, como elle tem grande importancia para se conhecerem os resultados da gerencia da Companhia durante o anno findo, respigaremos delle os principaes elementos que importa conhecer desde já.

O producto da exploração da rede propria da companhia foi de 5.986 contos e a despesa 2.512 contos representando o coeeficiente de 41,68 % e dando o liquido de 3.474 contos que, juntando-se 40 contos de receitas fóra do trafego e 327 contos de garantias de juro, e deduzindo-se 85 contos de impostos, dá o producto liquido de 3.756 contos, ou mais 96 contos do que em 1908: e mais seria se não se dessem os prejuizos dos tremores de terra, em maio e das inundações, em dezembro, prejuizos que são avaliados, as despesas em 16 e a diminuição de receitas em 60 contos.

As linhas extranhas que a companhia explora renderam: a de Vendas Novas 110 contos, mais cerca de 11 do que em 1908, e a da Louzã quasi 28, ou cerca de 1 conto a mais.

O numero de passageiros augmentou em 433.124, produzindo mais 34 contos, para os quaes o serviço das linhas urbanas deu mais 49 contos, as assignaturas mais 8 e os bilhetes de banhos mais 12, havendo portanto diminuição de passageiros a grande distancia.

Em mercadorias em g. v. transportaram-se mais 1.912 toneladas que produziram mais 23 contos; e das em pequena velocidade 97.063 toneladas que renderam mais 163 contos.

Alem das despesas ordinarias a companhia teve em trabalhos extraordinarios um gasto de 517,7 contos, sendo em material circulante 102,5; em mobilia, utensilios e ferramentas, 31,5; consolidações e renovações da via, 143,5; 2.ª via no norte, 192,4; substituição de taboleiros, 1,9; e diversos, 45,9 contos.

A conta de primeiro estabelecimento estava em 31 de dezembro em 56.923 contos; o material circulante, em 3.016 contos, a mobilia e utensilios, em 516 contos.

O liquido da exploração, depois de deduzidas as despesas completamente e outras extraordinarias e junto o saldo do anno anterior, foi de réis 3.144:541\$294.

a applicar conforme § 1.º do art. 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações de 1.º grau.	1.557:541\$123
b) Amortisação das obrigações de 1.º grau.	192:886\$176
c) Deducção até á concorrência de 200:000\$000 réis, em beneficio da Reserva Especial constituida pelo art. 63.º (completa).	—\$—
d) Amortização das obrigações de 2.º grau.	109:013\$517
Liquido para distribuição captiva de impostos.	1.859:440\$816
	1.285:100\$478

de que o conselho propõe distribuir

A's 347.226 obrigações de 3 % 2.º grau — frs. 12,50.	Frs. 4:340.325,00
As 61.051 obrigações de 4 % 2.º grau — frs. 16,66 1/3.	1:017.516,66
As 29.876 obrigações de 4 1/2 % 2.º grau — frs. 18,75.	560.175,00
As 89.594 obrigações de 3 % Beira Baixa 1.º grau — frs. 5,00.	447.970,00
Somma — Francos.	6:365.986,66

ao cambio de 602.833032 por 3 frs, equivalente a réis 1.279:209\$015
Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas», para 1910 5:891\$436

A respeito da 2.ª via diz o mesmo conselho:

Muito especialmente nos referimos ainda á urgente e indispensavel construcção complementar da 2.ª via, tanto na linha de Leste como na linha do Norte, na parte ainda incompleta, como um encargo de concessão cuja falta de cumprimento por parte da Companhia nos pode trazer difficuldades com a Administração do Estado, a qual, sem duvida, attendendo ao periodo de resurgimento da Companhia, tem usado para com esta de uma tolerancia que não devemos suppor indefinida. Neste proposito julgamos util submeter á deliberação da Assembléa uma conclusão que torne definitivo o cumprimento daquella clausula contractual, esperando do bom criterio, tanto dos obrigatarios como dos accionistas ella merecerá plena e immediata approvação. Essa deliberação seria que os trocos da 2.ª via, ainda não construidos nas linhas do Norte e Leste, sejam executados no mais curto prazo compativel com o movimento e trafego, applicando-se a somma necessaria salda da receita geraes, considerando tal despesa como obrigatoria no orçamento annual. Nesta ordem de ideias, entendendo o vosso Conselho Fiscal que, approvada a mencionada proposta, deve ella ter começo de execução já no exercicio corrente, não nos parece que devam as obras de 2.ª via limitar-se neste exercicio ao que está projectado seguindo-se o que se fez no exercicio anterior.

Em virtude do que formula uma conclusão que submete á assembléa, nos seguintes termos:

— Que o Conselho de Administração tome as disposições necessarias para que os trabalhos da 2.ª via na linha de Leste e na do Norte na parte ainda não executada, se realizem no menor prazo possivel, compativel com a exploração, sabindo das receitas geraes o necessario para esse fim;

Em virtude dos estatutos terminaram este anno o seu mandato os seguintes administradores:

No Conselho de Administração — por parte dos Obrigacionistas os Ex.ªs Srs. A. Kergall, Génébrias de Frédaigue, Marius Bô, Raoul Bayart.

Por parte dos Accionistas os Ex.ªs Srs. Conde do Cartaxo, Manuel Paes de Villas-boas.

E no Conselho Fiscal, os Ex.ªs Srs. Dr. Antonio Centeno, Conde de Verride.

Tanto o conselho de administração como o fiscal inscrevem nos seus relatorios expressões de pesar pela morte do director Sr. Leproux e louvam o zelo da actual Direcção Geral, chefes de serviço e mais pessoal.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Assembléa Geral dos srs. Accionistas — Nos termos dos Artigos 31.º e 39.º dos Estatutos desta Companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. Accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede social, em assembléa geral ordinaria, no dia 6 de junho ao meio dia.

Ordem do dia — 1.º Apresentação das contas respectivas ao exercício de 1909, do relatório annual do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal e votação sobre essas contas.

2.º Quaesquer propostas dos srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do art.º 38.º dos estatutos.

3.º Eleição de dois vogaes do conselho de administração, nos termos do art.º 13.º dos mesmos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o referido art.º, os administradores que completaram o seu período de exercício.

4.º Eleição de dois membros do conselho fiscal, nos termos do art.º 21.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo art.º, os vogaes que completaram o mesmo período.

Esta assembléa segundo os preceitos do art.º 28.º dos mesmos estatutos, compôr-se-ha dos srs. Accionistas possuidores de 100 ou mais ações da Companhia.

Para poder tomar parte na assembléa devem as ações nominativas ter sido averbadas até ao dia 6 de maio corrente inclusive e as ações ao portador depositadas até ás 4 horas da tarde do dia 23 do dito mez de maio corrente:

Em Lisboa: na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral, e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto: no Banco Alliança, e no Banco Commercial do Porto.

Em Paris: nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, no Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e na Banque de Paris et des Pays-Bas;

Em Londres: nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º;

Em Berlim e Frankfurt: nas Caixas do Bank für Handel und Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das ações averbadas ou dos recibos dos depositos das ações ao portador.

A assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos art.º 32.º, 33.º, 36.º, 37.º, e 39.º dos estatutos.

Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais. — Comité de Paris. — *Convocation des Obligataires* — MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, pour le mardi 21 juin 1910, à 3 1/2 heures de relevée, salle Charras, rue Charras, n.º 4, à Paris.

Ordre du Jour: — Présentation du rapport du Comité de Paris; Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal: Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

En France: Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit industriel.

A Londres: Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and C.º.

En Allemagne: Aux caisses des établissements suivants:

Bank für Handel und Industrie, Bayerische Bank für Handel und Industrie, Breslauer Disconto Bank, Württembergischen Bankanstalt vormals Pfannm und C.º.

En Belgique: Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 10 mai 1910. — *Le Comité de Paris.*

Dans le cas où l'Assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 7 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. — Assembléa Geral dos Obrigacionistas. — Preve-se os srs. obrigacionistas que a assembléa geral, convocada para as 3 horas da tarde de 31 do corrente, na sede do Comité em Paris, 19, rue Louis le-Grand, licou, de accordo com o artigo 51.º dos Estatutos, adiada para a mesma hora de quarta-feira 16 de junho por não terem sido depositadas até 16 do corrente os titulos indispensaveis para o regular funcionamento da mesma assembléa.

Nesta conformidade, segundo as disposições do artigo 54.º, a proxima reunião, marcada para 15 de junho no mesmo local, deverá occupar-se dos assuntos prefixados para a primeira; porém, as suas resoluções serão validas qualquer que seja o numero e a parte do capital representado pelos obrigatarios presentes.

O deposito das obrigações continua portanto aberto até 31 de corrente mez, inclusive:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros. No Porto, no Banco Alliança.

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14 rue Bergère.

As procurações dos obrigatarios residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia ou notario. — *O Comité de Paris.*

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1910.

Concluiu os seus trabalhos o congresso nacional onde durante 15 dias se debateram todas as questões de interesse vital para o paiz, e concluiu formulando 130 votos que a imprensa tem apreciado, ao sabor dos diferentes pontos de vista sob os quaes esse trabalho pode ser analysado.

Assistentes, mudos mas não impassiveis ou indifferentes á maior parte das acaloradas discussões que levaram a essas conclusões, regressámos de lá com a convicção de que foi grande, patriótico, o intuito, que fez convocar num congresso todas as chamadas forças vivas da nação, mas de que os resultados ficarão muito aquém do que representa as esperanças dos sinceros que se empenharam na lucta e dos desejos com que todo o paiz os acompanhava. Summuladas aquellas conclusões, o que se tira dellas?

Diminuição de impostos, de direitos, de encargos, de preços da vida e dos artefactos; vantagens aos que produzem, aos que dirigem e aos que consomem; construcção de grandes edificios para escolas, para bibliothecas, para museus, melhor renumeração ao professorado, ao exercito, á armáda; construcção de vasos de guerra; subsidios á marinha mercante.

J'en passe et des meilleurs.

Tudo a saber do thesouro, como se o thesouro trasbordasse de ouro.

A impressão que nos fez a leitura daquellas conclusões foi a de que as naus da India acabavam de aproar ao nosso Tejo, carregadas de ouro e pedrarias, e a faina do congresso fôra applicar sem detença essas enormes riquezas, antes que o elemento clerical levasse o fanático marido de D. Marianna d'Austria a applicalas na erecção de novo convento de Mafra.

Se, pois, daquelles 130 votos se expurgar o que do thesouro depende e elle, anemico como está, lhes não pode dar, trez ordens de aspirações ficam: uma é de votos anodinos que nada significam nem são motor, nem correia transmissora, nem sequer pinga d'oleo a facilitar o movimento da nossa machina administrativa; outra são aspirações dum modo de ver politico que não interessam senão aos que só na politica pensam e trabalham sem cuidar do paiz.

A terceira — a mais importante, é a lucta entre a industria e o commercio. Essa conglobou-se no voto do inquerito industrial e commercial. Feito elle (e levará bom tempo, e até lá...) será ainda preciso que um governo de força e de criterio imponha a lei que fôr justa.

Quando succederá isto?

Agora se prepara a abertura do parlamento, e já se fala com insistencia em setima queda de gabinete!

Ou isso ou a opposição intransigente, a lucta sem treguas, a impossibilidade de deixar fazer!

Demais temos repetido aqui que o povo quer administração, mas os politicos querem poleiro e o paiz é de carneiros de Panurgio a que não falta o proprio Dindenaut.

A questão do Credito Predial deve ficar liquidada no proximo sabbado 4. em assembléa geral.

Com o fim de mais garantir as obrigações em circulação, o sr. Ministro das Obras Publicas fez expedir uma portaria prohibindo a continuação da emissão, já auctorizada, de obrigações.

Bem andou.

Curso de cambios, comparados

A Junta suspende, por uns tempos, a compra de cambias, o que deve ser de benefica influencia para a melhoria dos cambios. A ultima compra, de 25.000 libras no sabbado 28 fez-se a 45990 réis. Nas agencias no estrangeiro ha já o abastecimento necessario para o coupon de julho.

Reuniu na 2.ª feira 6 a assembléa geral da Companhia Real, como em artigo especial referimos.

O movimento do mercado de fundos nada offereceu de anormal. Os cambios mantiveram-se com levissimas oscilações, ficando hoje a Libra 45970 compra, e 55600 venda e o Rio-Londres a 15 13/16 o que dá o preço da libra no Brazil a 155058 réis fracos.

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 3/16	48 1/16	48	47 7/8
" 90 d/v	48 11/16	—	48 9/16	—
Paris cheque	591	593	593	595
Berlim "	242 1/2	243 1/2	243	244
Amsterdam cheque	410	412	—	—
Madrid cheque	920	930	920	930

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MAIO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	40,15	40,15	40,15	40,15	—	39,05	38,95	38,95	39	—	38,95	39,35	38,95	40
Divida Interna 3% coupon	40,15	40,15	40,15	39,05	—	39	38,95	38,95	38,90	—	38,90	—	38,90	38,85
" 4% 1888, c/premios	—	22,250	—	—	—	—	22,250	—	22,300	—	22,300	22,300	22,250	—
" 4% 1888/9	—	59,100	59,100	—	—	58,900	59,000	—	58,500	—	58,500	—	58,000	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,700	50,700	51,000	—
" 3% 1905 c/premios	—	9,100	9,050	—	—	9,050	9,050	9,050	—	—	—	9,100	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	81,700	—	82,000	—	—	—	82,000	82,000	—	—	82,000	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	81,000	—	—	81,000	—	—	—	81,000	81,000	—	81,000	81,000	81,000	—
" Externa 3% coupon 1.ª serie	68,200	68,200	68,000	68,000	—	67,900	68,000	68,000	68,000	—	68,000	68,000	68,000	67,900
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	67,000	67,400	—	—	—	—	67,400	—	—
" 3% 3.ª serie	68,500	68,600	68,500	68,500	—	68,600	68,500	80,600	68,600	—	68,600	68,600	68,600	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	98,000	—	—	98,000	—	—
Ações Banco de Portugal	180,000	180,000	—	—	—	179,500	—	—	179,000	—	179,000	179,000	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144,000	144,000	—	—
" Nacional Ultramarino	102,000	—	101,500	—	—	—	100,000	100,300	100,600	—	101,000	101,000	—	—
" Lisboa & Açores	111,900	—	111,700	—	—	111,500	111,000	111,000	111,000	—	111,000	111,000	111,000	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	72,200	71,600	—	71,600	74,000	—	71,000
" Companhia Nacional	—	5,400	5,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,700	—
" Companhia Tabacos, coupon	82,000	—	81,700	—	—	—	81,700	81,500	—	—	—	—	80,500	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	66,000	—	—	—	—	—
brig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	88,600	88,600	—	88,800	—	88,700	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.º grau	54,700	54,750	54,700	—	—	—	54,700	—	—	—	—	54,700	—	54,500
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	75,000	75,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	67,000	—	67,000	67,000	—	—	—	—	—	—	—	—	67,000	—
" prediaes 6%	—	—	—	—	—	80,000	—	80,000	—	—	8,0000	—	—	—
" 5%	75,000	—	73,600	—	—	—	73,500	73,000	73,000	—	73,000	—	73,000	73,000
" 4 1/2 %	70,000	—	—	—	—	—	—	69,100	69,000	—	69,000	69,000	69,000	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	67,95	68	67,85	67,75	67,80	67,90	67,85	67,90	68	68	67,82	67,92	—
Ações Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	373	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	43	43	42,50	42	42	—	43	—	—	41	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	434	435	437	437	434	436	436	436	435	—	—	—	—
" Andaluzes	—	275	278	282	279	278	276,50	274	276	274	275	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	—	363	359	363	362	360	359	359	359	359	362	362	362	—
" Companhia Real 2.º grau	—	277,50	277	278	—	277,25	277,25	277	276,50	276,75	275,50	—	276	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	318,50	316,50	318,50	318,50	317,50	—	—	317,75	317,75	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	148,50	148,50	—	—	150	148,75	148,50	—	145	145	—	148	—
Londres: 3% portuguez	—	67,75	68	—	—	68	68	68	68	68	68	68	68	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	87	87	87,37	87,66	87,43	87,66	87,66	87,68	87,25	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até		PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA		
			1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1909-10
			Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas				Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real..	Rêde geral	20 Maio	1.073	2.111.399.000	1.073	2.056.371.000	+ 53.028.000	1.967.753	1.916.468	+ 51.285
	Vendas Novas...	" "	70	34.552.000	70	39.183.000	— 4.636.000	493.600	539.828	— 66.228
	(Coimbra a Louzã	" "	29	8.189.000	29	9.115.000	— 926.000	282.379	314.310	— 31.931
Sul e Sueste.....	" "	638	552.222.765	638	487.428.622	+ 64.794.143	865.552	763.994	+ 101.558	
Minho e Douro	" "	418	591.147.000	405	592.159.929	— 1.012.929	1.414.227	1.462.123	— 47.896	
Beira Alta ..	15 Abril	253	132.707.435	253	119.882.571	+ 12.824.864	524.535	473.844	+ 50.691	
Companhia Nacional	29 "	185	48.747.734	185	47.959.577	+ 788.157	263.501	259.240	+ 4.261	
Guimarães	31 Março	56	27.491.790	56	27.410.529	+ 81.261	490.924	489.473	+ 1.451	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	36.946.562	64	34.011.766	+ 2.934.796	577.290	531.433	+ 45.857	
Espanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	10 Maio	3.681	43.250.820	3.681	41.872.051	+ 1.378.779	11.749	11.375	+ 374	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	38.810.824	3.650	37.801.584	+ 1.009.240	10.592	10.356	+ 236	
Andaluzes ..	" "	1.083	8.237.510	1.083	6.640.744	+ 1.596.766	7.606	6.131	+ 1.475	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	20 "	777	3.120.721	777	3.052.446	+ 68.274	4.016	3.928	+ 88	
Zafra a Huelva	" "	180	1.275.289	180	1.263.456	+ 11.833	7.084	7.019	+ 65	

AUTOMOBILISMO

Espanha

Está sendo organizada uma corrida de automoveis de Barcelona a Bruxellas.

Estão já inscriptas sete carruagens.

A taça Catalunha, disputada a 29 do mez ultimo nos arredores de Barcelona, circuito Vilasar Mataró-Vilasar, foi ganha por Gonse que fez o percurso — 352 kilometros — em quatro horas e dez minutos.

O premio da Commissão organisadora foi ganho por Guippone, que fez o percurso em quatro horas e vinte e seis minutos.

Foi auctorizada a installação de um serviço de automoveis entre Montoréll, Esparraguera e Monistrol de Monserrat.

Austria

Tiveram lugar de 10 a 13 do mez passado as manobras dos corpos automoveis de voluntarios do exercito allemão, combinadas com identicos exercicios dos corpos automoveis voluntarios do exercito austriaco.

Havia inscriptas cincoenta e seis carruagens, sendo trinta allemãs e as restantes austriacas.

O ponto de partida foi Dresden, e o de chegada Vienna.

Terminadas as manobras, o Automovel Club Hungaro, de Budapesth, celebrou grandiosas festas em honra dos voluntarios dos dois paizes.

Estados Unidos

Barney Aldfield, o celebre «chauffeur» americano, conduzindo uma carruagem Benz, de 200 H P, bateu em Dayton o «record» de milha, percorrendo-a em vinte e sete segundos e trinta e tres centesimos, correspondente a velocidade de 212 kilometros por hora.

Fez tambem o percurso da milha, arrancando com a carruagem parada, em quarenta segundos e cincoenta e tres centesimos.

Argentina

No dia 15 do corrente mez terá lugar em Buenos Ayres a grande corrida de automoveis, denominada Taça America.

Além da taça o vencedor receberá o premio pecuniario correspondente a treze contos e quinhentos mil réis da nossa moeda.

O preço da inscripção regula por 360\$000 réis em dinheiro portuguez.



Alto Minho.—Começam este mez as obras nesta linha, devendo ser iniciadas no troço entre Braga e Guimarães. Em Amarante está-se procedendo já ao levantamento do traçado da linha.

Com a junção das linhas de Guimarães e Pova, a linha do Alto Minho passou a denominar-se Caminhos de ferro economicos.

Mondego.—Foi auctorizado o pagamento a esta companhia do adiantamento relativo ao segundo semestre de 1909, na importancia de 5:250\$000.

Porto á Pova.—Foi já installada a illuminação electrica na estação da Pova.

Chai-Chai.—Está dependente do resultado da inspecção ás obras a abertura desta linha, que se espera seja em breve.



França

Foi aberta a exploração a linha de Thiaucourt a Toul no departamento de Meurthe e Moselle.

Allemanha

Foi auctorizado o Governo a contrahir um empréstimo de 199.983.000 marcos para melhorar e alargar a rede ferroviaria do Estado.

Daquelle empréstimo, 55.437.000 marcos são destinados a construção de novas linhas, 41.332.000 marcos a installação de vias supplementares, 22.249.000 marcos a conclusão de trabalhos em execução, e 80.824.000 marcos a aquisição de material circulante.

Belgica

A administração dos Caminhos de ferro continua na orientação de supprimir as passagens de nivel, tendo já no anno passado suprimido mais de quatrocentas, umas por meio de estradas de desvio, outras por meio de viaductos superiores ou inferiores, o que se traduz em grande beneficio para a circulação publica.

Hungria

O Governo hungaro resolveu destinar vinte e um milhões de coróas a melhoramentos nas estações ferroviarias de Budapesth.

Estados Unidos

Constituiu-se em Washington uma companhia para a installação de uma linha monocarril, systema Belr, na cidade de Brooklyn.

Argentina

Dentro em pouco será inaugurada a linha de Rosario a Puerto Belgrano, propriedade de uma companhia franceza.

No percurso ha quarenta e sete estações.

Erythrée

Deve ficar concluido este anno o troço da linha de Ghinda a Asmara, comprehendido entre Ghinda e Nafasit.

Mede este troço vinte e seis kilometros.

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 16 de maio de 1910.

(Continuado do n.º 538)

Peguenta velocidade.—Este trafego apresenta uma sensivel melhoria, na importancia de 8:748\$875 réis.

A escala ascendente, iniciada no 4.º trimestre de 1908, e apontada no nosso anterior relatorio, continuou a progredir no exercicio de 1909.

Os augmentos incidiram especialmente, sobre as seguintes mercadorias.

Legumes verdes.....	Rs.	3:353\$230
Fructas.....	"	2:347\$472
Vinhos e vinagres.....	"	1:457\$140
Lã e algodão.....	"	712\$991
Desperdicios de lã e algodão	"	578\$607

Nas restantes, não ha alterações dignas de menção.

Receitas fóra do trafego.—O augmento de réis 1:596\$698, é motivado em grande parte pelo producto do aluguer de material.

Despesas

As despesas em relação a 1908, mostram uma differença a mais de réis 7:043\$986, justificada pelas observações abaixo enumeradas:

	1909	1908	Differença em 1909 relativas a 1908
Adm.ção de Lisboa e Paris	27:036\$383	27:651\$373	— 614\$990
Exploração e Movimento.	60:471\$010	59:578\$638	+ 592\$372
Material e Tracção	81:133\$066	83:149\$817	— 2:016\$751
Via e Obras	78:926\$277	74:519\$855	+ 4:406\$422
Totaes....	247:266\$736	244:899\$683	+ 2:367\$053
Renovação da Via, parte attribuida á Exploração	12:998\$933	8:322\$000	+ 4:676\$933
	260:265\$669	253:221\$683	+ 7:043\$986

Deste quadro, resulta que os aumentos apenas incidiram sensivelmente no serviço da via e no capítulo relativo á Renovação. Segundo o programma elaborado em 1908 e divulgando no nosso Relatório do mesmo exercício, foram renovados em 1909, 7 kilometros de via com rails de 40 kilos, enquanto que no anno anterior a renovação tinha sido somente limitada a 5 kilometros; o excedente justifica pois a despesa feita a mais.

Para os trabalhos de conservação da via foram destinadas maiores quantidades de materiaes afim de reforçar as secções onde o andamento dos comboios attinge maior velocidade.

A renovação da via, devendo proseguir com a actividade compativel com os nossos recursos, deverá ter no corrente anno um novo impulso; estão projectados trabalhos para uma extensão de 8 kilometros, approximadamente.

Algumas economias verificadas nos serviços da Administração e da Tracção, são consequencia, as primeiras, da menor somma dispendida com o Contencioso, as segundas do menor custo dos combustiveis.

Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas, apresenta portanto, um pequeno augmento de réis 101\$696, constante do seguinte quadro:

	1909	1908	Differença em 1909 relativas a 1908
Receitas	471:620\$311	464:544\$629	+ 7:145\$682
Despesas	260:265\$669	253:221\$683	+ 7:043\$986
Totales	211:424\$642	211:322\$946	+ 101\$696

tendo dado sufficiente margem, graças á expansão das Receitas, para fazer face ás despesas extraordinarias indispensaveis á boa conservação da Via e para impedir especialmente o abaixamento dos productos liquidos da exploração.

Acquisição e construcção de material — Novas installações — Trabalhos extraordinarios.

Para reforçar e melhorar todo o material, para completar installações e para supprir deficiencias, gastámos no anno findo a importante verba de réis 64:919\$656 distribuida pela seguinte forma:

Acquisição de 5 locomotivas (pagamento complementar)	Réis	41:510\$441
Acquisição e construcção de material circulante	"	7:209\$153
Installações do freio do vacuo	"	692\$636
Alimentações	"	607\$698
Novas vias e installações em algumas estações	"	4:818\$693
Caes de mercadorias, casas de guarda, caminhos d'acesso etc.	"	1:671\$435
Renovação de 7 kilom. de via, (parte a imputar ao 1.º Es- tabelecimento)	"	8:409\$600

Acquisição de 5 locomotivas. — As 5 locomotivas, a cuja encomenda fizemos referencia no nosso Relatório do anno de 1908, foram entregues no prazo indicado e satisfizeram por completo a todas as condições do programma e respectivo caderno de encargos; encontram-se actualmente em serviço.

O custo deste material foi supportado integralmente pela Reserva Convencional, salvo algumas despesas lançadas na conta de Material e Tracção.

Acquisição e construcção de material circulante. — A importancia de Rs. 7:209\$153, corresponde:

1.º — Ao pagamento de 30 % da factura de fourgons e vagões effectuado em Janeiro de 1909, bem como a restituição da retenção de garantia de cerca de Rs. 2:000\$000, em divida na data da publicação do nosso ultimo Relatório e ali mencionada;

2.º — Ao custo da transformação de 2 vehiculos deteriorados, em 2 vagões.

Installação do freio do vacuo. — A verba de Rs. 692\$636, representa a despesa de installação deste material nos nossos vehiculos.

Em 31 de Dezembro de 1909, possuíamos além das locomotivas, mais 98 vehiculos munidos de freio ou de tubo.

Alimentações. — Modificámos e adquirimos novosapparelhos mais potentes para evitar as demoras nas estações de alimentação.

Novas vias e installações em algumas estações. — Foram construidas vias para o serviço de mercadorias em Pampilhosa, Cannaes, Carregal, Nellas, Pinhel, Villa Fernando e Freineda, restando apenas fazer umas pequenas obras complementares sem importancia.

Caes de mercadorias. — Casas de guarda, etc.

Construcção de caes em Figueira e Luso,

Ampliação dos caes em Gouvêa,

Construcção de 3 casas de guarda.

Renovação de 7 kilom. de via. — A renovação de 7 kilom. de via, com rails de 40 kilos, foi executada nos km 64,3 ao km 71,3.

Esperamos renovar nas mesmas condições, 7km,735 no corrente anno de 1910.

Porto da Figueira

As precarias condições em que se encontra actualmente este porto, com a barra completamente obstruida pela accumulção de areias, impedem a expansão do nosso trafego e o transitocommercial com a Espanha.

A Associação Commercial da Figueira, a Camara Municipal e a nossa Companhia, reclamam ha longo tempo do Governo, urgentes providencias; mas infelizmente até hoje ainda não se deu solução alguma a este justissimo pedido, de que só resultariam as maiores vantagens e beneficios para a região central do paiz.

Estradas ligando as estações da nossa linha com as localidades por ella servidas

As dotações concedidas pelo Ministerio das Obras Publicas no corrente anno, para a construcção de estradas que dão serventia á nossa linha, foram insignificantissimas.

Mais uma vez lamentamos este facto que nos tem prejudicado enormemente; deplorando tambem que a evidente justiça que assiste ás nossas reclamações, aliada á insistencia da nossa parte junto do Governo, pouco ou nada de proveitoso tenha produzido até ao momento actual.

Linhas novas projectadas entre o Tejo e Mondego

Para reforço da representação que foi dirigida ao Governo de S. M. em 31 d'Outubro de 1908, pelo vosso Conselho d'Administração, os obrigacionistas francezes, representados pelos seus delegados especiaes no Comité de Paris enviaram tambem directamente ao Governo Portuguez em 7 d'Abril de 1909, o seu protesto contra a execução do mesmo decreto.

Imposto de bolsa sobre as novas obrigações

Como vós sabeis, esta questão foi resolvida favoravelmente á Companhia pelo Juiz da 1.ª instancia.

Tendo o Ministerio Publico appellado, obteve provimento, sendo revogada a sentença da 1.ª instancia. A Companhia, porém, recorreu de revista e o Supremo Tribunal decidiu ter a Relação julgado contra direito e conceden, pois, a revista á Companhia.

O Accordam respectivo do Supremo, que assim fez plena justiça á Companhia, ainda não foi intimado ao Ministerio Publico, ignorando-se, pois, se este recorrerá. Não recorrendo, deve o processo baixar á Relação para ali ser de novo julgado por diversos juizes.

Troca de obrigações

Até 31 de março de 1910, tinham sido trocadas 120:468 obrigações antigas, que, segundo o Convenio, foram transformadas em 40:456 obrigações de 1.º grau e 80:312 obrigações de 2.º grau. Havia, portanto, naquella data ainda 649 obrigações antigas em circulação, não apresentadas á troca, ou sejam 216 obrigações novas de 1.º grau e 432 obrigações novas de 2.º grau.

(Continúa).

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Concurso para o arrendamento do local onde se acha installado o bufete da estação de Lisboa

No dia oito do mez de junho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na sede desta Direcção e perante o respectivo Engenheiro Sub-Director, terá logar o concurso para o arrendamento, por cinco annos, do local onde se acha installado o bufete da estação de Lisboa.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, na thesouraria desta Direcção, o deposito provisório de 25\$500 reis.

A base de licitação é a renda annual de 1:020\$090 reis.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará no prazo de 5 dias a contar da data em que lhe for communicada a approvação, o seu deposito provisório até á percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na mesma thesouraria onde foi feito o deposito provisório, e ficará á ordem desta Direcção por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O caderno das condições e d'encargos deste arrendamento está patente, na Secretaria da referida Direcção (Largo de S. Roque N.º 23 e 24), onde pode ser examinado, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 horas da tarde.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 15000 reis por dia a 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS Ad. Seghers.—Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc.—Rue Seribe, 7.

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

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1910

COMPANHIA REAL				PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
				Lisboa-R.	Saavedra	Lisboa-R.		C. Branco	Covilhã	C. Branco		Lisboa	Evora	Lisboa		Porto	Barca d'Alva	Porto		Porto	Barca d'Alva	Porto	
				7 12	7 55	9 23	10 7	2 42	7 14	10	2 12	6	10 46	6	10 24	7 50	3 14	3 3	12 57	a 12	p 4 25	11 20	6 55
				8 7	8 50	10 29	11 13																
				10 55	11 38	11 51	12 34	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.		Lisboa	Mora	Lisboa		Regoa	Barca d'Alva	Regoa		Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
				1 13	1 56	2 20	3 3	12 30	5 20	7 10	10 16	8	2 39	6 8	1	5 40	10 25	4 30	8 58	5 40	10 25	4 30	8 58
				2 28	3 11	4 47	5 29	a 4 10	7 15	—	—	5 20	12 4	3 51	10 24	Regoa	Vidago	Regoa		Regoa	Vidago	Regoa	
				3 35	4 18	5 43	6 30	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.		Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa		Regoa	Villa Real	Regoa		Regoa	Villa Real	Regoa	
				4 41	5 24	7 1	7 45	7 30	2 15	5 10	11 56	8	3 25	5 55	1	12 30	1 45	4 10	5 20	6 55	8 18	12 49	1 56
				6 47	7 29	7 57	8 41	—	—	—	—	5 20	11 55	11 35	6 30	V. Real	Vidago	V. Real		V. Real	Vidago	V. Real	
				8 27	9 11	9 34	10 18	Lisboa-R	Alfarellos	Lisboa-R		Lisboa	Moura	Lisboa		g 2 22	10 45	10 30	12 44	g 2 22	10 45	10 30	12 44
				9 51	10 35	11 7	11 49	6 17	1 26	11 35	6 51	8	3 55	5 20	1	Livração	Amarante	Livração		Livração	Amarante	Livração	
								—	—	8	7 6	5 20	2 55	8 30	6 30	10 15	11	6	6 45	5 15	6	3 35	4 20
				Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.		Caldas	Alfarellos	Caldas		Lisboa	Faro	Lisboa		GUIMARÃES							
				9 51	10 49	7 32	8 30	12 20	6 59	3	9 23	a 7 25	q 3 35	a 7 15	m 3 35	Trofa	Guimaraes	Trofa		Trofa	Guimaraes	Trofa	
				11 10	12 8	1 15	2 13	12 30	6 44	—	—	Lisboa	Villa Real	Lisboa		f 5 20	6 38	f 2 34	7 32	f 5 20	6 38	f 2 34	7 32
				Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		Figueira	Amieira	Figueira		Lisboa	Portimão	Lisboa		Trofa	Fafe	Trofa		Trofa	Fafe	Trofa	
				11 51	1 10	5 38	6 57	12 19	12 40	12 59	1 20	6	9 14	7 50	10 24	f 6 10	8 39	4 36	7 9	f 6 10	8 39	4 36	7 9
				5 57	7 19	2 39	4 6	3 25	3 46	4 10	4 31	a 7 25	q 3 46	6 40	6 30	g 8 4	10 29	9 15	11 45	g 8 4	10 29	9 15	11 45
				12 33	1 56	7 59	9 22	11 33	11 54	12 14	12 35	5 20	6 53	—	—	1 1	4 8	7 5	7 30	g 7 22	9 42	g 7 35	10 4
				Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R		7 24	7 45	8 36	8 57	Portimão	Tunes	Portimão		f 7 35	10 14	—	—	f 7 35	10 14	—	—
				4 35	5 58	10 5	11 26	Figueira	Alfarellos	Figueira		Portimão	Villa Real	Portimão		COMP.ª NACIONAL							
				Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.		1 40	2 17	1 55	2 34	Faro	Olhão	Faro		St. Comba	Vizeu	St. Comba		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
				6 54	9 50	5 40	9 20	10 40	11 15	2 40	3 19	11 30	11 51	12	12 21	n 4 45	6 42	5 15	7 32	n 4 45	6 42	5 15	7 32
				10 48	1 36	1 10	1 56	1 9	2 16	1 10	1 46	2 30	2 51	3	3 21	11 15	1 6	3 30	5 26	11 15	1 6	3 30	5 26
				1 7 25	9 10	10 11	1 5	6 40	7 12	7 40	8 22	3 43	6 2	8	10 31	11 5	1 22	8 20	10 11	11 5	1 22	8 20	10 11
				8	11 27	4 5	7 30	7 47	8 28	8 55	9 34	6 25	12 10	2 5	7 32	Tua	Bragança	Tua		Tua	Bragança	Tua	
				Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.		Figueira	Porto	Figueira		Portimão	Villa Real	Portimão		a 4	10 40	a 4	10 20	a 4	10 40	a 4	10 20
				8 30	7 55	6 35	5 15	7 40	1 57	9 39	3 44	Portimão	Villa Real	Portimão		POVOA DE VARZIM							
				a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho		Faro	Olhão	Faro		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				1 35	12 36	a 3 6	12 33	11 30	1 4	1 30	3 3	2 30	2 51	3	3 21	9 50	10 20	5 30	5 59	9 50	10 20	5 30	5 59
				a 5 39	11 18	a 5	10 50	Espinho	Albergaria	Espinho		Faro	Villa Real	Faro		Porto	Modivas	Porto		Porto	Modivas	Porto	
				d 5 50	e 12 26	8 45	6 25	4 35	7 33	7 30	10 30	3 43	6 2	8	10 31	r 4 15	4 58	f 5 10	5 59	r 4 15	4 58	f 5 10	5 59
				9 30	7 31	—	—	7 40	10 37	3 35	6 30	6 25	12 10	2 5	7 32	Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Porto	Entrone.	Porto		Espinho	Albergaria	Espinho		Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				e 3 52	1 58	—	—	8 30	11 30	3 50	6 47	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Setil	Vendas Novas	Setil		4 35	7 33	7 30	10 30	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				5 15	8 35	4 15	7 4	7 40	10 37	3 35	6 30	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				8 36	10 28	11 27	3	7 40	10 37	3 35	6 30	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				6 2	7 34	8 10	9 50	BEIRA ALTA				Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Espinho	Porto	Espinho		7	8 2	12 45	1 38	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				7	8 2	12 45	1 38	2 5	3 3	3 30	4 23	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				2 5	3 3	3 30	4 23	5	5 56	4 35	5 6	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				6 10	7 6	8 10	9 3	10 55	11 51	10 20	11 13	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				12 35	1 32	12 20	1 13	12 35	1 32	12 20	1 13	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Esmoriz	Porto	Esmoriz		9 25	12 45	6 15	9 20	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				9 57	11 5	8 11	9 12	Pampilh. V. Formoso	Pampilh.			Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Ovar	Porto	Ovar		4 25	1	9 35	3 55	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				7 20	9 2	5 19	6 51	9 50	4	a 1 50	6 45	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				8 30	10 8	6 26	7 55	a 1 35	7 2	4 15	11 55	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Aveiro	Porto	Aveiro		SUL E SUESTE				Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				3 54	6 34	4 16	6 40	Lisboa	Barreiro	Lisboa		Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				7 12	9 32	7	9 21	6	6 35	5 55	6 30	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				9 50	12 22	11 20	1 48	q 7 25	8	x 8	8 35	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				2 20	4 47	2 14	4 40	8	8 35	9 15	9 50	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				6	8 27	5 10	7 27	10 50	11 26	12 25	1	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Figueira	Porto	Figueira		—	—	—	—	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				7 20	1 57	9 39	3 44	—	—	—	—	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Coimbra	Louza	Coimbra		2 50	3 25	m 3	3 35	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				5 25	6 54	7 10	8 39	4 20	4 55	4 3	4 38	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				11 25	12 44	1 53	3 8	5 20	5 55	7 22	8	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				3 4	5 9	5 24	6 33	8 20	8 55	9 44	10 24	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Coimbra	Figueira	Coimbra		h 12 30	1 13	h 11 40	12 20	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				6 42	8 24	5 55	7 40	Lisboa	Aldegailega	Lisboa		Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				4 19	6 17	11 12	12 48	8	9 43	8 5	9 50	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				—	—	11 35	12 45	10 50	12 34	11 18	1	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.		5 20	7 13	5 50	8	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				10 48	8 50	5 54	12 33	8 20	9 44	8 16	10 24	Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto		Porto	Pedras-Rubras	Porto	
				a 7 25	1 43	5 54	3 45	Lisboa	Setubal	Lisboa		Porto	Modivas	Porto		Porto	Pedras-Rubras						



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

1.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 17

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 21 de Maio de 1910)

Em vigor desde 1 de Junho de 1910

A classificação d'esta tarifa é ampliada ás seguintes mercadorias:

CLASSIFICAÇÃO

MERCADORIAS	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Aguardente.....	—	1. ^a	7	Chumbo em bruto.....	10	2. ^a	—
Alcatrão mineral (coaltar)..	—	3. ^a	—	Cimento.....	9	3. ^a	—
Amendoim	4	2. ^a	8	Coaltar (alcatrão mineral) ..	—	3. ^a	—
Arroz	8	2. ^a	—	Coke em sacco ou a granel	—	3. ^a	8
Batatas.....	—	2. ^a	9	Estanho em barra.....	10	2. ^a	—
Cabos metalicos.....	10	2. ^a	—	Estrumes	—	4. ^a	5
Cairo em bruto ou em obra..	2	3. ^a	5	Latas vasias para conserva	—	2. ^a	—
Cal commun em pedra	9	3. ^a	—	Legumes seccos.....	8	2. ^a	—
„ „ „ pó.....	9	3. ^a	7	Sabão	—	1. ^a	—
Cepa para queimar	—	4. ^a	—	Telhas de barro.....	11	4. ^a	—
Cereaes	—	3. ^a	—	Tijollos de barro	11	4. ^a	—
Chaves para latas.....	—	2. ^a	—				

Lisboa, 14 de Maio de 1910.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.

B n.º 117

Exp.^{to} n.º 160-A



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

2.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de de 14 de Maio de 1910)

Desde 15 de Junho de 1910

Na classificação d'esta tarifa é incluído o **toucinho**, correspondendo-lhe a 1.^a série — grupo 8.

Aos preços especiaes d'esta tarifa, é accrescentada a seguinte alinea:

e) Expedições das mercadorias da 1.^a série, com exclusão dos oleos, da estação de Aldegallega para a de Vendas-Novas ou vice-versa:

Wagon completo ou pagando como tal — Por tonelada..... 1.050 réis

Lisboa, 2 de Maio de 1910,

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.

B n.º 116

Exp.^{to} n.º 1409



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14 — GRANDE VELOCIDADE

Ampliação do Artigo 3.º

Bilhetes de assignatura para estudantes

A partir de 1 de Junho de 1910 é tornado extensivo aos bilhetes **trimestraes do artigo 1.º** da tarifa especial interna n.º 14 de grande velocidade o **abatimento de 50 %** sobre os preços dos bilhetes de 2.^a e 3.^a classes concedido pelo artigo 3.º d'esta tarifa aos bilhetes semestraes e annuaes para **estudantes até aos 18 annos de idade**, e nas condições do referido artigo.

Ficam em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 14 de grande velocidade de 1 de Outubro de 1897 e suas ampliações, em tudo o que não fôr contrario ás disposições do presente.

Lisboa, 21 de Maio de 1910.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Aviso ao publico

**Serviço de passageiros entre as estações e apeadeiros compreendidos
de AVEIRO a PORTO e de FIGUEIRA DA FOZ a COIMBRA**

**Validade dos bilhetes das tarifas especiaes internas n.º 3 e 11-bis, e combinada com os Caminhos
de Ferro do Minho e Douro P. n.º 10 em outros comboios além dos tramways**

A partir de 15 do corrente **deixam de ser validos para os comboios omnibus n.º 3 e 18 do serviço Lisboa-Porto, no percurso Aveiro-Porto, os bilhetes de 2.ª e 3.ª classes das tarifas n.º 3 interna d'esta Companhia, e P. n.º 10 combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em virtude de serem postos em circulação desde a mesma data dois comboios tramways que partirão de Aveiro e do Porto, respectivamente na retaguarda d'aquelles comboios. Os referidos bilhetes continuarão, porém, e até aviso em contrario, a serem validos no percurso Aveiro-Porto para o comboio omnibus n.º 11 do serviço Lisboa-Porto.**

Outrosim, **continuarão, e egualmente até aviso em contrario, a ter validade para os referidos comboios omnibus 3, 11 e 18 no trajecto Alfarellos-Coimbra os bilhetes de 2.ª e 3.ª classes da tarifa especial interna d'esta Companhia n.º 11-bis para o transporte de passageiros nos comboios tramways do serviço Coimbra-Figueira, os quaes tambem desde a mesma data serão validos para os comboios mixtos 245 e 249 do serviço Alfarellos-Figueira.**

Ficam em vigor as condições das referidas tarifas especiaes n.º 3, P. 10 e 11-bis, excepto no que se referem a cobranças por falta de bilhete, mudança de classe e excesso de percurso, casos em que continuará a proceder-se como a seguir se indica:

Falta de bilhete. — Os passageiros que viagem sem bilhete pagarão a sua passagem segundo os preços e condições da tarifa geral. Exceptuam-se os passageiros de 2.ª e 3.ª classes que tomem os comboios nos apeadeiros onde não haja venda de bilhetes, os quaes pagarão a sua passagem em transitio aos revisores, nas condições das indicadas tarifas n.º 3, P. 10 e 11-bis, segundo o trajecto em que utilisem os comboios, mas ficando tambem sujeitos nos casos de mudança de classe ou excesso de percurso ás condições abaixo:

Mudança de classe. — Os passageiros que mudem para classe superior á do seu bilhete pagarão a differença entre os preços da tarifa geral e os da tarifa especial respectiva, desde o ponto onde mudaram de classe até destino.

Excesso de percurso. — Os passageiros que sigam além do ponto de destino do seu bilhete pagarão a sua viagem segundo os preços e condições da tarifa geral desde a origem até destino, levando-se em conta a importancia do bilhete de que sejam portadores.

Fica pelo presente annullado e substituido o Aviso ao Publico B. 1650 de 26 de Maio de 1908.

Lisboa, 14 de Maio de 1910.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto

B. 1859

Exp 2146