

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 544

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904. medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

LISBOA, 16 de Agosto de 1910

ANNEXOS DESTE NUMERO

Beira Alta. — Ampliação à tarifa especial para aluguer de encerados.

SUMMARIO

Paginas

Os transportes urbanos em commun, por Mello de Mattos	241
Melhoramentos de Lisboa — A mudança do arsenal, por A. Pereira de Mattos	242
A linha de Loanda a Lucalla	244
Aviação e aerostação — Espanha — França	247
Viagens e transportes	248
Notas de viagem — Nîmes, e suas relíquias — Grenoble — Efeito das más impressões — Uriage, estação de banhos e seus hoteis — Aix les Bains e seus confortos — Resto das inundações — Bern, e suas antiguidades — Visita obrigada aos ursos	249
O ruido dos tremvias nas curvas	250
Um ascensor curioso	251
Comércio português	251
Publicações recebidas	251
Companhia das docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares	251
Companhia dos Caminhos de ferro da Povoa	251
Parte financeira	
Cartera dos Accionistas	252
Boletim Commercial e Financeiro	252
Notícias nas bolsas portuguesas e estrangeiras	253
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	253
Linhos portuguesas — Companhia Real — Cha-Chai — Lobito — Madeira	254
Linhos estrangeiras — Espanha — França — Itália — Brazil	254
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados à assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (continuação)	254
Notícias de serviço	255
Arrematações	255
Agenda do Viajante	26
Horário dos comboios	256

Os transportes urbanos em commun

Noticiava a *Gazeta* no seu ultimo numero, que constava que uma empresa estrangeira pretendia tomar conta da companhia carris de ferro do Porto, ficando assim na posse de empresas de fóra do paiz o exclusivo dos transportes urbanos em commun em Lisboa e Porto.

Em paiz de fracos recursos monetarios e com detestável orientação financeira, como é o nosso, devemos convir que não pode ser por simples prurido de patriotismo, que nos devemos oppôr a que os capitais alheios para cá vêm auxiliar as industrias, que sem elles ou não existiriam, ou periclitariam.

O capital português, segundo se affirma, é timido, mas, observando bem, nota-se que é tolo ou, por outra, lembra os carneiros de Panurgio.

De todos conhecida a rabelaisiana historieta, em Portugal até conseguiu um proloquo para a resumir. Vulgar é ouvir *Maria vae com as outras*, e assim fazem os nossos capitalistas.

Desde que haja um papel que dê grossos dividendos, não se procura ler os balanços e comprehende-los; compra-se, porque rende bem.

Ora, nos carris de ferro de Lisboa, as acções nada rendiam e a proposta para transformar o sistema de tracção animal devia fracassar totalmente deante de capitalistas nossos, perante este singular raciocínio: «se assim não rende, como ha de dar lucros com mais cinco mil contos de despesa?»

Não é para as columnas da *Gazeta* o glozar sobre estes e outros factos analogos, nem sequer demonstrar que a *verdadeira economia é o saber gastar a propósito*.

As minas, cujas acções tiveram certa actividade nas nossas praças commerciaes, hoje encontram-se em descredito completo e excusado seria tentar sequer lançar mão não uma exploração mineira, mas uma empresa metallurgica.

Na singeleza do seu criterio, o capitalista português confundiria as duas coisas, aliás diversas, embora seja a segunda complementar da primeira e a subcrição frassaria.

Ora, no *Portugal inconnu* nota o illustre sociólogo suíço, sr. Léon Poinsard, a situação inferior que este estado de coisas cria ao paiz e que, de facto, é temeroso, mas infelizmente não ha de ser isso o motivo para que o capitalista arrepie caminho, porque um emprehendimento metallurgico a sério só pôde offerecer lucros remuneradores passados alguns annos de laboração e a escassez de disponibilidades em Portugal não consente que se espere pelo futuro. Por isso é que as empresas a valer e de grande envergadura tem que vir do estrangeiro ou ir lá procurar o auxilio que não encontram em Portugal.

Estes são os factos e para em tudo seguirem o que diziam as grammaticas latinas de ha algumas dezenas de annos até temos uma unica excepção, para confirmar a regra. E' a *Companhia das Aguas de Lisboa*, toda constituída com capitais portuguêses, onde tudo estudaram só portuguêses e, onde tudo foi construído por portuguêses, e onde os portuguêses é que tudo dirigem. Mas essa é a excepção unicamente para confirmar a regra.

Postas as coisas no campo da realidade e dada a relutância dos capitais portuguêses para as empresas industriais, ainda sem a consideração que, por sabida, se torna enfadonha, de que o capital não tem patria, não ha remedio senão procura-lo onde elle se offereça em conta.

Mas se sómos obrigados a passar por ahi, se temos que subordinar-nos a essa contingencia susceptivel de ferir o nosso orgulho nacional, nem por isso devemos deixar de salvaguardar os interesses do publico, quando a questão de que se trata é como a dos carris de ferro do Porto e como devia ser a da viação urbana em commun em Lisboa.

Tanto assim era necessário que fosse, que, na occasião em que ia fundar a concessão dos omnibus parisienses, a Sociedade dos Engenheiros Civis de França entendeu que devia discutir a reorganização dos transportes em commun, segundo as bases novas que se propunham.

Foi esse estudo iniciado por uma memoria do engenheiro sr. Luciano Périssé, que considerou a questão tanto sob o ponto de vista technico como sob o da exploração.

A sua comunicação incide apenas sobre a reorganização dos transportes parisienses, que não se utilizam de carris para movimento das suas carruagens, isto é no que elles chamam *autobus*.

Na primeira parte desse estudo considera os preliminares da nova concessão, dando em nota um substancioso resumo da historia dos transportes em commun em Paris.

Não pode esta notula entrar nas minúcias técnicas com que descreve os carros do tipo primitivo de Schnei-

der & C.^a, do Creusot, com 14 logares no interior, 2 na plataforma e 16 na imperial, que foi preciso dotar de uma especie de paravento, para que o aumento de velocidade os tornasse habitaveis.

Estes carros eram um aproveitamento das caixas dos antigos omnibus e numa cidade de tão intensa circulação, que já nos tempos de Luiz XIV deveu a Boileau uma satyra aliás bem anodyna, não podia fixar-se senão após experiencias o typo de carros para transportes em commun e isso só podia da-lo a experencia por meio de tentativas repetidas.

Sob o ponto de vista do motor, a solução Schneider satisfaz de maneira tal que, desde 7 de outubro de 1907 até maio de 1910, as 150 carroagens daquelle typo tinham percorrido em média 130.000 kilometros e funcionavam melhor do que nos primeiros tempos de experencia de 14 de junho de 1906 até 7 de outubro de 1907.

Outros mais typos experimentava durante aquelle tempo a companhia geral dos omnibus e a elles se refere o sr. Périssé.

Seguidamente passa elle em revista as experiencias que se fizeram em Londres com os *motorbus*, em Berlim com os *motor-omnibus* e em Bruxellas com os omnibus-automoveis.

Passando seguidamente a fazer a historia da actual concessão parisiense, resume com extrema clareza o engenheiro sr. Luciano Périssé os debates no conselho municipal de Paris, de que resulta este principio, que domina inteiramente o assunto e que merece bem não se perder de vista em parte alguma. «O direito exclusivo de explorar as linhas de rendimento só se comprehende com a obrigação correlativa de fazer serviço nas linhas de escasso rendimento pecuniario, mas uteis no emtanto e até necessarias para o publico. **E' essa pois a razão de ser e a unica razão de ser do monopolio.**»

Não interessa por certo aos leitores da *Gazeta* o resumo dos relatorios e outros documentos que foram examinados, discutidos e apreciados em sessões successivas do conselho municipal de Paris e que, profusamente espalhados, eram conhecidos pelo publico e pelos que sollicitavam a concessão dos transportes em commun por meio de carros que não utilizassem carris.

Ao mesmo tempo, o conselho municipal seguia as experiencias que faziam os concorrentes, até que pôde finalmente estabelecer um convenio com a Companhia Geral dos Omnibus, que começou a vigorar em 1 de junho passado e que terminará em 31 de dezembro de 1950.

Traduzir para aqui as principaes clausulas da convenção seria descabido, mas convém notar que a segunda impõe ao concessionario a obrigação de ter em conta durante a exploração todos os melhoramentos e progressos, e dá ao prefeito a faculdade de o obrigar a dotar os carros que de futuro construa com aquelles aperfeiçoamentos que a industria realizar.

Na condição terceira define o caderno de encargos com extrema minucia as extensões das zonas, de maneira que uma linha com 3,5 kilometros constitue uma unica zona, com mais do que aquella extensão e menos de 6 kilometros, duas e com 6 kilometros, tres.

Os preços por zona são de duas classes custando 15 centesimos na primeira e 10 na segunda para uma zona só e 25 centesimos ou 15 para duas ou tres.

Nas linhas de peripheria, dois terços dos logares serão de 2.^a classe e nas outras linhas nunca podem descer a menos de metade, mas de tal maneira que, no conjunto da rede, o numero dos logares de 2.^a classe nunca seja inferior aos sete duodecimos do total dos logares.

A quarta condição impõe bilhetes a preço reduzido para operarios e empregados num serviço matinal, mas que, mediante um aumento de cinco centesimos, dá direito a regresso em segunda classe, em carros que partam depois do meio dia.

Passando sobre as demais condições, que merecem ser tambem apreciadas especialmente a sexta, setima, undé-

cima e decima setima, vejamos o que diz o engenheiro sr. Périssé.

«Estes encargos vão traduzir-se num aumento do preço de custo do kilometro-carroagem e portanto do kilometro-viajante relativamente a antiga concessão (a dos omnibus) e igualmente vão traduzir-se, durante um periodo de transição, cuja duração se ignora, numa diminuição de receitas por causa exactamente da diferença de tarifa.»

Entrando propriamente, depois da exposição do caderno de encargos, no estudo economico, que é o que constitue a segunda parte da memoria do sr. Périssé, este engenheiro faz um estudo sumario do preço do custo, considerando a administração central, a exploração, as despesas de tracção, do material circulante, da conservação dos edificios e das despesas geraes. E a isso que chama despesas da exploração propriamente ditas.

Nas despesas administrativas entram os impostos e a renda paga á cidade de Paris e nas financeiras as de amortização do material circulante e do capital de 50 milhões de francos durante 40 annos.

São estes estudos preliminares que servem ao sr. Périssé para deduzir na terceira parte da sua memoria as caracteristicas technicas a que deve satisfazer o typo do auto-omnibus, que melhor condiga com o serviço de Paris.

Na escolha do agente motor considera o vapor, o ar comprimido, a electricidade e o motor de explosão; entra aquelle engenheiro logo depois na analyse de disposições mecanicas e finalmente faz um estudo comparativo de diversos typos de auto-omnibus, inclinando-se para os chamados *pesos pesados*.

Como conclusão refere-se á tenacidade com que o Conselho Municipal de Paris considerou sob todos os aspectos o problema dos transportes em commun e as multiplas questões que delle surgiram, cercando-se das melhores garantias para proporcionar á cidade as vantagens que tira de um monopolio, sem arruinar o concessionario.

Note-se agora que se tratava de capitais franceses, para uma empresa francesa, com sede em França e cujos lucros reverteriam para capitalistas franceses e por isso iriam distribuir-se no proprio paiz.

Que a Camara Municipal do Porto proceda da mesma maneira, que reserve para si e para o publico as maximas vantagens da phase que talvez vá tomar a sua empresa de transportes em commun, mas que seja leal para com o concessionario, seja elle quem for. Propôr-lhe condições que possam arruina-lo, é impedi-lo de lealmente cumprir o seu contracto, é incita-lo ao sophisma e, peor do que tudo, é perder a auctoridade moral para o obrigar a ser correcto no cumprimento daquillo a que se comprometteu.

As administrações publicas devem ser honestas para terem a força moral de compelirem á honestidade os que tem contractos com elles. Infelizmente esta moral cominha é tantas vezes esquecida pelo Estado!!

Mello de Mattos.



Melhoramentos de Lisboa

A MUDANÇA DO ARSENAL

O assentamento em Lisboa da base principal do nosso poder maritimo, demanda a construcção de um arsenal que satisfaça a todas as exigencias da mobilisacão das nossas forças navaes. Que, naturalmente, não basta dar ás esquadras um vasto fundadouro, ao abrigo do fogo do inimigo!

Um arsenal, dirá o leitor! Mas esse existe já; e bom dinheiro nos custa...

Por Deus, leitor amigo! Que chega a ser uma heresia militar, chamar arsenal a esse aggregado de barracões que se aglomeram na rua do mesmo nome.

Teem-se gasto ali, é certo, sommas importantíssimas, desde que o engenheiro Croneau veio implantar entre nós a construção metálica. Mas a transformação dos antigos telheiros, naquelas em que agora se ostentam machinismos modernos, não bastou para dar-nos um arsenal. Do actual estabelecimento pôde dizer-se, aproximadamente, o mesmo que, em 1896, dizíamos do seu anachronico antecessor!

Sim! Que um arsenal, na verdadeira acepção da palavra, não é uma simples officina de construção metálica! É, acima de tudo, o instrumento essencial da mobilização da esquadra! A officina é uma parte, e não a mais importante, deste complexo todo que se chama um arsenal moderno!

Visite o leitor os arsenais de Portsmouth, Kiel, Toulon, Spezzia, Pireo, etc., e veja se em alguma coisa se assemelham a isso que aí temos em Lisboa!

Para satisfazer a todos os requisitos da mobilização de uma esquadra, em todos estes arsenais se encontram:

1.º Officinas que podem reparar, por completo, em todas as suas peças, os navios modernos.

2.º Depositos de sobrecorrentes, combustível e munições, satisfazendo a todos as eventualidades de uma campanha demorada.

3.º Installações apropriadas ao rapido aprovisionamento dos navios.

4.º Installações apropriadas para que as reparações dos navios se façam, em tempo de guerra, com a maxima rapidez possível; e uma.

5.º Organização que permite realizar, no mais curto espaço de tempo possível, a mobilização das forças navaes, a substituição do pessoal inutilizado em combate, a hospitalização dos feridos e doentes, etc.

Ora o nosso arsenal não passa de uma officina mediocre, que produz mau e caro; e de um deposito que nada tem! Facilidades de reparação e aprovisionamento nenhuma ha, mercé de uma ausencia verdadeiramente deplorável de bons diques e caes acostaveis. E pelo que respeita à mobilização, a conjugação dos seus serviços com os do Corpo de marinheiros, com sede em Alcantara, os do hospital da marinha, com sede em Santa Clara, os da Cordoaria Nacional, com sede na Junqueira; e os de Artilharia e Torpedos, com sede em Valle de Zebro, constitue um ensemble verdadeiramente irrisorio, que não tem por certo igual, em paiz nenhum do mundo!...

Esta dispersão de serviços, essencialmente contraria ao espirito da boa economia que deve presidir a uma organização desta natureza, e a ausencia de installações apropriadas aos serviços de mobilização, que são a função essencial de um arsenal, traduzem-se na prática por um dispendio a que não correspondem vantagens apreciaveis para o paiz.

Segundo a tabella de distribuição das despesas no anno económico de 1907-8, custa-nos actualmente o Arsenal da Marinha:

Administração

Inspecção — Direcção Technica — Contabilidade — Depositos — Servicos de Saude, etc., (exceptuando a Cordoaria Nacional)

Férias

Férias, subsídios e rações.....

74:802\$400 réis

370:760\$305 "

Para conservação de officinas e concerto de ferramentas.....

30:650\$000 "

Para modificações no edifício e concerto nas embarcações de serviço.....

35:000\$000 "

Para reparações e construções novas.....

123:500\$000 "

Para a Cordoaria Nacional.....

37:000\$000 "

Para o serviço de estações independentes do Arsenal.....

11:500\$000 "

Total.....

683:212\$705 "

Simplesmente assombroso! Para empregar 172:000\$000 réis na construção, reparação e aprovisionamento dos navios, consomem-se 511:212\$705 réis de despesas de administração, férias, conservação de edifícios, etc.! E não repare o leitor em que nesta ultima verba se incluem os

serviços marítimos, porque elles não teriam, em grande parte, razão de ser, se no Arsenal houvesse as docas e caes acostaveis necessários ao serviço. São as continuas viagens do pessoal, de terra para o mar, e do mar para a terra⁽¹⁾, uma das causas principaes do insucesso da actual organização.

Encaremos, porém, o problema, sob o ponto de vista em que o coloca a ultima conta annual publicada, relativa ao exercicio de 1905-6⁽²⁾.

Produziu neste anno o Arsenal da Marinha:

	Material	Mão de obra	Total
a) Novas construções.	12:477\$922	36:344\$980	48:822\$902
b) Reparações e transformação de navios.	44:503\$065	67:157\$074	111:660\$139
c) Aprovisionamento de navios.....	3:308\$942	1:240\$850	4:549\$792
d) Embarcações ao serviço do Arsenal.....	7:335\$555	17:610\$197	24:945\$752
e) Installação e conservação de officinas.....	33:514\$148	46:376\$767	79:920\$915
f) Trabalho para estações independentes do Arsenal.....	12:613\$943	8:502\$278	21:116\$221
g) Artigos para aprovisionamento dos depósitos.....	3:233\$838	3:549\$208	6:783\$046
	117:017\$413	180:781\$354	297:798\$767

Pagando de férias, a 1:608 operarios effectivos, réis 259:616\$560; aos reformados, 23:316\$570 réis; e a operarios estrangeiros, serventes e pessoal licenceado, réis 41:630\$660.

Ora, neste anno de 1905-6, as despesas de administração, inspecção, direcção technica, contabilidade, etc., foram sensivelmente iguaes ás de 1907-8, réis 74:802\$400. E, portanto, para produzir um trabalho útil de 298 contos, dispenderam-se 399:366\$190 réis de vencimentos, e réis 117:017\$413 de material, o que não chega a ter classificação!

Deve notar-se que, do trabalho produzido, a marinha apenas aproveitou 172:815\$879 réis. O resto foi consumido no serviço do proprio Arsenal!...

E não venham dizer-nos que, no pessoal, incluimos o que pertence aos depósitos, comissão de compras, material de guerra, serviços marítimos, etc., pois todos estes serviços pertencem ao Arsenal. Se ha incorrecções nos algarismos apresentados, a todos sobreleva os da avaliação das obras produzidas, que, na industria particular, se obtêm por muito menos! Isto é, não ha que discrepar do nosso raciocínio, que nos leva, na melhor das hypotheses, não entrando em linha de conta com o valor das installações, deterioração dos machinismos, e outros elementos que é mister considerar numa conta industrial, a apurar que, da despesa feita, só 37,3% são utilizados pelo nosso armamento naval.

Tomando como termo de comparação a relação da despesa total em vencimentos para a mão de obra utilizada, usada por Gougeard nos seus estudos sobre o funcionamento administrativo e económico dos arsenais franceses, conchue-se que, mesmo sem separar o trabalho que o arsenal consumiu em proveito proprio, é de 45,3% o seu coefficiente de utilização.

Ora, ha vinte annos, era este coefficiente nos arsenais da Inglaterra e da França⁽³⁾:

Em Pembroke.....	85,7	Em Lorient.....	57,4
" Devonport.....	76,8	" Cherbourg.....	56,9
" Portsmouth.....	73,1	" Toulon.....	56
" Sheerness.....	70,9	" Brest.....	52
" Chatam.....	76,3	" Rochefort.....	48,3

⁽¹⁾ Os inconvenientes deste sistema são de sobejó conhecidos no estrangeiro. Em 1882, já Gougeard, comparando o funcionamento dos portos militares de rivière com os dos portos à bassin, da França, fazia notar, «au moyen de chiffres certains et indiscutables, la déplorable infériorité des premiers».

⁽²⁾ M. Gougeard — *Les Arsenaux de la Marine* — Paris 1882.

⁽³⁾ Ordens da Armada, serie A, n.º 1 de 1907.

⁽⁴⁾ M. Gougeard — Loc. cit., tomo II, pag. 66 e 67.

E não é hoje menor em França, onde são notaveis os progressos realisados na economia das construções; e menos ainda na Inglaterra, onde os arsenaes teem chegado a produzir mais barato que a industria particular!

Talvez que o leitor não concorde com o addicionamento dos 74 contos de réis, que nos custa o grande estado maior do Arsenal, ás ferias pagas ao pessoal operario. Mas, por Deus! Se a justificação da existencia deste pessoal está na do proprio Arsenal; se a ella pertence a direcção, fiscalisação e administração dos trabalhos; como separar estas verbas? A separação é um subterfugio inutil, que serve apenas para justificar a percentagem de 60,8% dos gastos ger. es sobre a mão de obra, que nos apresenta a já citada conta annual do anno de 1905-6!

E não ha que insistir sobre este ponto. A mais habil das defezas não é capaz de demonstrar que o Arsenal não é o cancro da marinha, como vulgarmente se diz.

Da Cordoaria Nacional são os resultados mais animadores. As officinas deste estabelecimento fabril produziram, em 1905-6⁽¹⁾, um total de 78:524\$697 réis, com uma despesa de 32:112\$204 réis de ferias, vencimentos do pessoal menor, etc.; e 5:523\$000 réis de vencimentos do pessoal superior e secretaria. O valor da mão de obra empregada foi de 20:697\$808 réis, o que representa uma utilisação de 57,9%, superior á do Arsenal da Marinha. Em todo o caso, é este resultado muito inferior ainda, sob o ponto de vista industrial, e não desmerece por consequencia das justas reclamações que de longe se veem fazendo contra a organisação dos serviços fabris da marinha, que, no Arsenal e na Cordoaria, sua dependencia, estão concentrados.

Isto é, em breve conclusão, a marinha paga carissimo os serviços de um arsenal que carece dos requisitos mais indispensaveis á reparação e ao abastecimento das esquadras modernas.

A sub-comissão encarregada, em 1905, de formular um plano de reconstituição do Arsenal da Marinha, não hesitou em declarar que, a despeito das remodelações feitas a partir de 1896, em causa alguma haviam perdido de exactidão «as criticas feitas de longa data» a este estabelecimento⁽²⁾.

Mercê das «fataes consequencias do errado methodo, que consiste em juxtapôr a um conjunto concebido para necessidades de determinadas épocas, engrenagens feitas para necessidades completamente diferentes», diz o relatorio da sub-comissão, «este estaleiro, orgão de producção que occupa um pessoal superior a 1:500 homens, quasi nada produz, na realidade!» A relação dos salarios para o material empregado, que nos arsenaes franceses, de bem mal afamada administração, é de 0,55, atinge nelle o espantoso limite de 1,25. Para produzir um trabalho de 100, dispendem-se 35,52 de material e 64,48 de pessoal! O que bem mostra como a organisação industrial do Arsenal-officina é anachronica e ruinosa!...

Numa publicação oficial é o maximo que pôde dizer-se! E tudo isto lá está, sob a inspiração da especialissima competencia do engenheiro naval Luiz de Mancellos, director technico do Arsenal, e relator de tão corajoso quão veridico parecer! Se o leitor deseja profundar o assunto, não deixe de consultar tão interessante documento...

Sobre a critica acerba que fez do estabelecimento actual, propôz a sub-comissão, como bases para colloca-lo «em condições de, quanto possivel, satisfazer ás necessidades da moderna marinha» :

1.º A construcção de um plano inclinado para navios até 130^m de comprimento, tendo annexa uma nova officina de construções navaes.

2.º O prolongamento da ponte actual, para que a ella

possam atracar tres navios, e a construcção de uma outra que possa receber o mesmo numero de navios.

3.º Adaptação do plano inclinado de Oeste, para navios até 60^m de comprimento.

4.º A reconstrucção da antiga carreira, no local da actual officina de construções navaes.

5.º O prolongamento da actual carreira, para navios até 100^m de comprimento, e a aquisição de uma doca fluctuante, ou a construcção, no logar desta carreira, de um dique para navios até 150^m de comprimento.

6.º A adequação da actual caldeira para abrigo de contra-torpedeiros e pequenas canhoneiras.

7.º A aquisição da ponte do caminho de ferro do Sul e Sueste, para o serviço dos navios armados.

8.º A transferencia, para local mais vasto e mais apropriado, fóra do estabelecimento, do serviço do material de guerra.

9.º A aquisição do material fluctuante indispensavel á mobilisação da marinha militar.

10.º A demolição de varios telheiros, e a construcção, no seu logar, de novas officinas.

11.º A aquisição de apparelhos de força para suspensão e transporte de material, e de machinas-ferramentas e da producção de energia, segundo as necessidades do serviço.

12.º A installação de vias ferreas, servidas por locomotivas electricas e guindastes moveis.

13.º A completa reorganisação de todos os serviços, por modo a realizar o melhor aproveitamento possivel da mão d'obra.

(Conclue).

A. Pereira de Mattos.

A linha de Loanda a Lucalla

O local escolhido para a collocação da estação de Loanda, é uma vasta planicie situada á beira-mar e que permite a comunicação directa com uma ponte de desembarque, que, prolongada, permitirá o trashordo directo dos vagões de mercadorias para os paquetes á carga no porto. Perto do edifício destinado aos passageiros acham-se installadas as officinas, a cocheira das machinas e das carruagens, armazens geraes e todas as dependencias necessarias a um caminho de ferro.

Tendo a kilometragem a sua origem em face do eixo da ponte de desembarque, o eixo do edifício está situado no kilometro 1:300^m,00 e a cota do seu patamar é de 6^m,70.

Para a sahida de Loanda duas soluções se apresentavam para alcançar o planalto superior, cuja cota media é de 70^m,00; ou seguir a planicie á beira-mar, subir abruptamente, com um enorme corte em terra facilmente removida pelas chuvas; ou desenvolver o traçado na direcção S. O., sobre a colina onde está edificada a cidade, dota-la com uma segunda estação, e passar em seguida o planalto em boas condições para o pequeno valle de Majanga. Apesar do prolongamento de 4:620,^m00 o segundo traçado foi adoptado em vista das vantagens que se lhe reconheceram.

A estação da Cidade-Alta, assim chamada, está situada no kilometro 3:800^m,00 e á cota de 36^m,00. O edifício é do tipo das estações de 1.^a classe, mas já sofreu ampliações por causa do angimento do trafego. Entre as duas estações ha apenas de importante uma obra mixta, com um tramo de ferro de 15^m,00 d'abertura, seguida de uma obra abobadada de 4^m,00 em cantaria, dando passagem inferior para uma das ruas da cidade, sendo todas as outras ruas, servidas por passagens de nível.

Ao kilometro 5:440^m,00 chega-se ao planalto cujos terrenos são divididos em *musseques* (propriedade rural), cuidadosamente cultivados por pretos.

⁽¹⁾ Ordens da Armada, serie A, n.º 1 de 1907.

⁽²⁾ Vid. Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Comissão encarregada de formular um plano de reconstituição da Marinha de Guerra — Arsenal da Marinha — Parecer da sub-comissão — 1905-1906, pag. 13.

Com grandes alinhamentos segue o planalto até ao kilometro 16, onde começa a descida para o Cacuaco, pequena aldeia situada à beira-mar e onde ha vastas salinas, que produzem sal, d'onde se fornece todo o interior; este artigo é um dos principaes para o commercio com os pretos. Nas proximidades ha em exploração grandes pedreiras de pedra calcarea, ligadas com o caminho de ferro por uma via Decawille, servida por pequenas locomotivas deste tipo. Estas pedreiras fornecem não sómente toda a pedra empregada nas construções da cidade, mas também toda a cal para as mesmas construções, tendo muitos fornos em elaboração para a sua calcinação. A pequena ribeira do Cacuaco é atravessada por uma ponte metálica de 15^m,00 d'abertura, cujas fundações são construídas, sobre estacas de madeira. A estação do Cacuaco, situada ao kilometro 28:400^m,00, tem a cota de 3^m,80. Sahindo da estação o traçado dirige-se directamente ao Valle do Bengo, que se encontra a 25 kilometros da sua embocadura e ao kilometro 28:400^m,00 e à cota de 6^m,40, eleva-se a estação de Quinfangoudo, pequena aldeia capital do distrito da Barra do Bengo. Nas proximidades estão situadas as instalações da Companhia das Aguas de Loanda, construídas pela Companhia das Aguas de Liége, e dignas de serem visitadas.

O traçado segue o valle do Bengo em grande parte em terrenos pantanosos e inundáveis, o que obrigou a reforçar a rasante dos aterros entre os kilometros 40 e 43.

Ao kilometro 45:820^m,00 e à cota de 10^m,90 está situada a estação de Funda, pequena aldeia, habitada por pretos. Seguindo sempre o curso do Bengo o traçado interna-se para contornar as lagoas de Banda, Quibunda e Riumongongo, as quais estão em comunicação com o rio e sujeitas a frequentes trasbordamentos, ocasionando em planícies como estas, de fraca inclinação, inundações que abrangem enormes extensões. Estas lagoas formam presas onde as águas se precipitam e acumulam quando o rio trasborda. Devendo a linha seguir estas regiões achava-se assim muito exposta. Apesar destas dificuldades o traçado fez-se em boas condições, mas foi preciso multiplicar as obras de exgottamento desta vasta planicie, e ainda em alguns annos muito chuvosos ha cheias tão grandes nos pontos baixos, que a agua cobre momentaneamente a linha, obrigando a reforçar e a elevar os aterros e a construir novas obras d'arte.

Ao kilometro 69 encontra-se enfim Cabiri, capital do distrito de Icolo e Bengo. A estação está situada ao kilometro 69:540^m,00 e à cota de 19^m,30. A partir deste ponto o traçado deixa à esquerda o valle do Bengo para subir a crista da divisoria, que separa o valle do Bengo do Quanza, contornando à saída a lagoa Lalama e chegando à estação de Catete, kilometro 95:960^m,00 com a cota de 41^m,50, depois de ter atravessado um terreno cortado de pequenas ravinhas e completamente abandonado e despovoado.

A descida desta estação começa a descida para o valle do Quanza, que é feita em boas condições do traçado. Deixando a direita da lagoa Cabenba e fazendo um desvio de quasi tres kilometros sobre uma especie de península, banhada pelas lagoas Cabenba e Quitenha chega-se a mil e quinhentos metros do Cunga, ponto importante sobre a margem do Quanza e onde ha duas feitorias, fazendo assim o commercio com os Quissama, pretos que habitam na margem esquerda do rio. Era esta a melhor ou quasi unica maneira de servir o valle do Quanza, cujos terrenos vizinhos formam uma vasta planicie coberta de lagoas, habitadas por hipopotamos e crocodilos, em comunicação com a ribeira, e cuja cota media é de 4^m,00, chegando a altura da agua na occasião das grandes cheias à cota de 6,50, transformando toda a planicie em um grande mar. A estação de Cunga está situada sobre a ponta extrema da península sobre a lagoa de Quitenha ao kilometro 116:700^m,00 e à cota de 7^m,00.

Partindo deste ponto e deixando à direita a lagoa N'Glo-me, o traçado dirige-se para a garganta da passagem de Caculo Cazengo, cuja cota é de 75^m,00 cortando muitas ravinhas, uma das quais é atravessada por uma ponte com dois tramos de ferro de 6^m,00 d'abertura cada um. Desse ponto o traçado segue directamente à garganta secundaria de Cassoneca, onde foi edificada a estação deste nome ao kilometro 140:000^m,00 e à cota de 42^m,50.

Um simples golpe de vista sobre a carta corographica faz acreditar, que partindo-se do valle do Bengo e depois de se ter ganho a crista, ter-se-hia podido seguir-lo até à garganta do Cassoneca, com um encurtamento de mais de 20 kilometros. Mas não acontece assim.

Abandonando o valle do Bengo, deixando a lagoa Lalama à esquerda e seguindo a orientação de Oeiras esbarra-se com uma cadeia de collinas, onde, segundo a opinião do engenheiro Won Hase, que tanto se distinguiu nestes estudos, o traçado era impraticável. Era preciso, portanto, contornar estas collinas ou pelo norte ou pelo sul. Pelo norte prolongava-se o traçado sem necessidade, cahindo em uma região verdadeiramente arida, inculta e despovoada. Pelo sul encontrava-se sobre as vertentes do valle do Quanza, a mais fertil e rica da província, coberta de palmeiras, e onde uma numerosa população indígena tem as suas plantações. Isto nesta occasião; porque o valor destes terrenos será incalculável, quando cultivados com inteligencia, depois de terem seccado as lagoas e introduzido todos os processos da moderna agricultura, ainda verdadeiramente rudimentares entre os indígenas. Além disto havia ainda uma outra razão de grande importância para a vida de um caminho de ferro.

Se houvesse sido possível seguir a floresta haveria a dificuldade da falta de agua para alimentação das locomotivas e mesmo para o pessoal durante todo o tempo que durassem os trabalhos.

Em Cunga, pelo contrario, a lagoa Quitenha fica muito perto da estação e fornece toda a agua necessaria para os serviços d'exploração. Ainda para o adeantamento dos trabalhos, Cunga era um ponto importante porque permitia um lugar de ataque dos trabalhos pela sua proximidade do Quanza. Partindo de Cassoneca o traçado segue sobre a vertente de Café bel, para chegar ao planalto de Góngia, no qual está edificada a estação de Barraca ao kilometro 165:480^m,00 e com 143^m,90 de cota. Ao kilometro 173 atinge-se a cota de 173^m,41 sobre a collina de Cassala. Ao kilometro 180:000^m,00 e com a cota de 129^m,00 construiu-se a estação de Calunguembó, assim chamada pela sua proximidade de Calunguembó sobre o Zenza e capital do distrito de Zenza do Calungo.

O traçado segue sobre a crista até Zenza do Itombe, onde está a estação deste nome ao kilometro 189:600^m,00 e a 71^m,85 de cota. Depois de Cunga (kilometro 117) não se encontra mais agua para alimentação das máquinas, o que obrigou à construção neste sitio, aproveitando as condições naturaes do terreno, de uma Cacimba, vasta presa em que se juntam as águas das chuvas e todas as águas d'infiltração das vertentes vizinhas, que para ali são dirigidas por inçô de regos abertos sobre o terreno natural, cujo sub-solo é impermeável, o que garante a conservação delas durante os meses de secca.

Daqui para deante o terreno começa a ser mais accidentado e também mais arborizado.

O traçado segue a vertente sul da collina de Cassange, linha divisoria das águas do Quanza e Lucalla até Cassuallala, cortando muitas ravinhas, das quais as principaes estão situadas ao kilometro 194, 196 e 199, sendo as duas primeiras atravessadas por pontes de 10^m,00 de abertura e a ultima por uma ponte de 15,00 de abertura e as outras de menos importância são transpostas por pontões e alguns abobadados. Ao kilometro 217:540^m,00 e a 61^m,78 de cota foi construída a estação de Cassuallala que serve a importante cidade de Dondo, situada sobre o Quanza.

Partindo de Cassuallala o traçado atravessa a lagoa NZongo, assim de atingir o valle do Lucalla, seguindo até Oeiras, onde foi edificada a estação do mesmo nome ao kilometro 228:080^m,00 com a cota de 40^m,19. A 1 kilometro da estação de Oeiras encontra-se a embocadura do Luinha, affluent do Lucalla.

O valle do Luinha, sendo economicamente impraticavel por causa do escarpado das suas vertentes, obrigava a atravessar esta ribeira ou a seguir a margem esquerda até ao kilometro 235, seguir o valle do Sumbi, atravessar tambem esta ribeira e seguir as vertentes do Dambi, passar a garganta do Tala Quissanga, para tornar a descer ao valle do Luinha e seguir até á embocadura do Luce, como estava determinado pela directriz imposta pelo contracto com o Governo de Sua Majestade.

Deixando, portanto, o Lucalla, o traçado segue sobre a margem direita do Luinha, atravessando o Missué, seu affluent, com uma ponte de 15^m,00 de abertura para chegar ao ponto escolhido para a collocação da ponte sobre o Luinha. Este rio, que no verão se reduz a um simples filete d'água, transforma-se na occasião das tempestades, tão frequentes nestas regiões, em uma verdadeira torrente, inundando as duas margens, e arrastando na corrente enormes troncos d'árvores e verdadeiras ilhas fluctuantes de terra e vegetação, arrancadas ás suas margens e ás dos affluentes com velocidade vertiginosa.

O Luinha é atravessado por uma ponte de seis tramos de 15^m,00 cada um, com cinco pégões em cantaria, munidos de talha mar, medindo 107^m,75, comprehendendo os encontros.

Depois de ter atravessado o Luinha, o traçado segue a margem esquerda, até á sua juncção com o Sumbi (kilometro 235) seguindo depois a margem esquerda deste rio até ao kilometro 236:720^m,00, onde o atravessa com uma ponte de grades, dum só tramo de 25^m,00 d'abertura. Nos 5 kilometros que separam as duas pontes, o terreno é muito movediço e cortado de profundas ravinas. A media das obras de arte é de 10 por kilometro, entre as quaes uma ponte de 15^m,00 de abertura, 17 pontões de taboleiros metalicos e um muro de supporte. Ha tambem um grande aterro cuja cota sobre o *talweg* é de 19^m,00, e uma grande trincheira em rocha homogenea (porphiro) com 16^m,00 de cota á saída da ponte de Sumbi. Seguindo as vertentes do Dambi passa-se em boas condições de traçado a garganta de Talla Quissanga, sobre o qual foi construida a estação deste nome ao kilometro 253:280^m,00 com 329^m,96 de cota, tendo subido 218^m,47 em 21 kilometros desde a ponte do Luinha. Esta estação serve uma parte do rico distrito do Cazengo e as feitorias de S. João, Delangundo, Caringa, etc.

Partindo da estação, o traçado começa a descida para o valle do Luinha, cortando muitos pequenos affluentes deste rio, dos quaes o mais importante é o Luxinde. Ao kilometro 261:400^m,00 e com a cota de 209^m,25 construiu-se a estação do Luinha logo sobre este rio, onde se faz a primeira toma d'água depois d'Oeiras.

O traçado segue logo o curso deste rio em boas condições de perfil, mas onde é preciso empregar algumas curvas de raio minimo (120^m,00) afim de contornar os contrafortes mais escarpados, até ao kilometro 283, onde abandona o valle do Luinha para seguir o do Luce seu affluent, como impunha o contracto. Ao kilometro 287:120^m,00 e a 321^m,49 de cota foi construida a estação de Canhoca sobre o Luce. Como dificuldade de construção ha apenas neste troço uma grande trincheira ao kilometro 280, com 15^m,15 de cota no eixo e um cubo de 23:000^m,00: duas pontes de 10^m,00 d'abertura, e uria de 15^m,00 sobre o Luce. Canhoca é uma das mais importantes estações da linha pela sua situação ao centro das grandes plantações de café e serve o distrito de Golungo Alto, e a parte mais importante do do Casengo, onde estão situadas as bem cultivadas feitorias de Cavunge, Palmira, Aguas Doces, Gratidão, etc., etc.

A linha segue o valle do Luce em boas condições de traçado, apesar do terreno ser movediço, até ao kilometro 308, onde o abandona para seguir o do Zondo, seu affluent, para atingir o planalto superior.

Ao kilometro 299:600^m,00 e com a cota de 488^m,99 foi construída a estação de Queta sobre uma pequena planicie que tem este nome. No valle do Luce, além de muitos pontões e aqueductos, as obras mais importantes são duas pontes de 15^m,00 d'abertura sobre profundas ravinas.

Uma vez no valle do Luce, seguindo a directriz imposta pelo contracto com o Governo de Sua Majestade, não havia outra saída para a linha senão pelo valle do Zondo, porque o Luce voltando ao norte levar-nos-hia para uma direcção verdadeiramente contraria á nossa orientação.

O primeiro kilometro do traçado no valle do Luce é de uma construcção facil, concentrando-se nos sete kilometros seguintes as maiores dificuldades. O valle é completamente fechado, formando uma especie de funil, e as suas vertentes compostas de contra-fortes tão pronunciados e de ravinas tão profundas, que era absolutamente impossivel desenvolver o traçado nestes precipicios escarpados. É uma verdadeira Suissa Africana! Além disto, sendo de 160^m,00 a diferença de nível na garganta de saída, era preciso vencer esta diferença nos sete kilometros, o que dava uma rampa media de 0^m,023.

Para a resolução do problema duas soluções se apresentavam: ou internar o traçado na montanha, facilitar a passagem das ravinas, empregando tuneis para a passagem dos contra-fortes, ou acumular todas as dificuldades na transposição das ravinas, passando-as por meio de viaductos metalicos, abandonando absolutamente o emprego dos tuneis. Na Europa a solução intermedia seria a preferivel, mas em um paiz como a Africa, verdadeiramente novo e desprovido de pessoal apto para estes trabalhos, seria multiplicar as dificuldades e aumentar os gastos de construção. Tendo tambem em vista a marcha rapida dos trabalhos adoptou-se a segunda solução empregando unicamente viaductos metalicos. Em outros capitulos faremos a descripção dos viaductos e da marcha dos trabalhos.

Nestes 7 kilometros ha, portanto, 10 viaductos metalicos, que medem 1:002^m,20 comprehendendo os encontros 25 obras d'arte correntes: um muro de supporte em cantaria, cujo cubo é de 1:072^m,00, quatro muros d'apoio em pedra secca com uma cubagem de 2:658^m,00. O volume dos aterros e entregas é de 160:000^m, e o volume total das obras de pedra de toda a especie, comprehendendo as dos viaductos, é de 17:000^m,00. Neste troço as rampas são todas de 0^m,25, mas intercaladas de patamares para lhe cortar a continuidade, o que é sempre preferivel, porque se theoricamente o trabalho mechanico a dispender para fazer a ascensão, é o mesmo nos dois casos, tambem é verdade que praticamente este trabalho se faz mais facilmente tendo patamares que permittam á machina tomar folego.

Infelizmente, nesta parte da linha de tão difficil construção, não se pode evitar a coincidencia da rampa, (0^m,025) com os raios de curvas limites (120^m,00), sempre tão incommodas para uma boa exploração, mas este defeito é, em grande parte, attenuado porque as grandes rampas e numerosas obras d'arte impõem a diminuição de velocidade na marcha dos comboios nesta parte da linha.

Uma vez fóra do desfiladeiro do Zondo, está-se no planalto superior, onde o terreno se apresenta completamente descoberto e formado de compridos monticulos sem orographia determinada, onde o traçado se pôde desenvolver em magnificas condições. Ao kilometro 320:460^m,00 e a 787^m,9 de cota foi construída a estação de Delatando, importante centro de commercio com o interior.

Sahindo da estação, o traçado atravessa o Moembege, com uma ponte de 20^m,00 de abertura, e ao kilometro 325 o Caringá, com outra ponte de 20^m,00, mas de viga inferior, e o Cazongolo, com uma ponte de 15^m,00 até ao

kilometro 338:400^m,00, onde foi construída a estação de Cainoma, a 759^m,97 de cota. Ao partir de Camoma, o traçado atravessa o Mucar, com uma ponte de 10^m,00 de abertura, o Capaca, com outra de 15^m,00 d'abertura, passando em seguida ao kilometro 344, a garganta de N'hona, cuja cota é de 789^m,30, a mais alta de toda a linha.

Partindo desta garganta, o traçado começa a descer para se dirigir a Pamba, capital do distrito d'Ambaca, onde foi construída a estação deste nome, ao kilometro 354:500^m,00 e a 717^m,71 de cota. Neste troço o terreno é muito cortado de pequenas ribeiras, das quais as principaes são: o Quibero, atravessado por uma ponte de 10^m,00 d'abertura; o Quissafo por uma de 15^m,00; e o Quango, por uma de 20^m,00, de viga inferior.

Partindo da estação de Pamba, o traçado desce para o valle deste nome, atravessando a ribeira com uma ponte de um só tramo de grades, de 25^m,00 d'abertura. Aqui o terreno é muito mais movediço, mas o traçado faz-se sempre em muito boas condições. Atravessando o Camoéje com uma ponte de 10^m,00 d'abertura, chega-se enfim à margem esquerda do Lucalla, ponto extremo da linha, com um desenvolvimento total de 363:440^m,00.

A estação do Lucalla cuja cota é de 690^m,00, está sobre o ultimo alinhamento que foi projectado de maneira a ficar no prolongamento do eixo da ponte, que deve atravessar o Lucalla quando a linha for prolongada até Malange, o que se impõe como um dos maiores benefícios que a província d'Angola pode desejar.

(Da Memoria Explicativa e Justificativa da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa).



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Passou a 7 do mez corrente o 201.^º anniversario da primeira tentativa da conquista do ar na edade moderna.

Como já aqui dissemos, a propósito de um jornal italiano ter aventado a ideia de que o padre Bartholomeu de Gusmão nunca tinha existido, essa tentativa realizou-se no Terreiro do Paço, a 7 de agosto de 1709, em presença da corte.

Os portugueses não foram sómente os conquistadores do mar. Povo tão grande, não cabia na estreita faixa da península, que, como uma varanda, se debruça sobre o Oceano.

Depois de conquistarem os mares, quizeram conquistar os ares também.

Infelizmente a epocha, em que o padre Gusmão atirou a sua descoberta ao meio do mundo científico, não corria propicia em Portugal aos estudiosos e investigadores.

A's aves, sómente, pertencendo o domínio dos ares, segundo resam os livros sagrados, a invasão desse domínio pelo homem era uma heresia, e o padre Bartholomeu de Gusmão gemeu a sua ousadia numa longa vida de miseria, que teve por epílogo o doloroso catre dum hospital em terra estranha, pois a sua tão madrasta se lhe tornara, que nem consentiu em receber-lhe o ultimo alento, em cobrir os ossos do filho que com a sua descoberta tanto a honrara.

E os ossos desse homem, que a historia da ciencia celebrou, jazem esquecidos em terras de Espanha, sem possibilidade de serem encontrados para serem recolhidos no nosso Pantheon, ao lado dós que teem dado pelos seus feitos e trabalhos, gloria tão grande a tão pequena terra, como é esta de Portugal.

Em França não passou este anniversario despercebido sendo solemnemente celebrado pela «Académie Aeronautique» Bartholomeu de Gusmão com um grande banquete em que se fez justiça á illustre vítima da Inquisição de Portugal.

*

Pelos Ministerios da Guerra e da Marinha vão ser autorisados os subsídios necessários para o inventor sr. João

Gouveia poder terminar no Arsenal o aeroplano de seu invento.

As Camaras Municipaes vão ser auctorisadas a concorrerem para a subscricção, que tem por fim angariar os meios indispensaveis para a aquisição do motor e despesas a fazer com as experiencias do apparelho.

A segunda quinzena de julho deixou folgar um pouco os aviadores; mas a primeira quinzena deste mez assignou-se como a primeira de julho por uma serie de catastrophes.

Assim, em Londres, no dia 1, madame Frank, ao executar varias evoluções no aerodromo de Beldon foi, com o aeroplano que pilotava, esbarrar contra um poste.

O apparelho voltou-se a uma altura de sete metros e despenhou-se, apanhando na queda um espectador que morreu imediatamente.

Madame Frank foi arrastada na queda, e ficou com os braços e uma perna partidos, e com ferimentos de gravidade.

A 3, no concurso de Stockal, na Belgica, Nicolau Kinet, primo de Daniel Kinet o arrojado aviador que no mez passado morreu desastrosamente em Gand, como aqui noticiámos, morreu vítima duma queda de duzentos metros d'altura.

Um dos *tendeurs*, tendo-se quebrado, envolveu-se no helice impedindo-lhe o movimento.

Então o apparelho caiu a prumo, ficando o infeliz aviador com o peito despedaçado, o crânio aberto e as pernas quebradas.

A' medonha catastrophe assistiu a esposa do aviador.

A 4, em Nova York, quando o aviador Charlie Walden realizava experiencias num aeroplano de seu invento, tendo subido a uma altura de duzentos metros, o apparelho voltou-se e caiu, arrastando o aviador que ficou esmagado sob elle.

A 8, em França, quando os tenentes Crosnier e Jost seguiam em aeroplano de Caen a Vincennes, por mau funcionamento do motor, o apparelho caiu vertiginosamente da altura de vinte e cinco metros, soffrendo um dos aviadores varias contusões, a luxação de um pulso, e alguns ferimentos de gravidade.

O outro nada sofreu.

A 10, no aerodromo de Johannisthal, na Alemanha, o aviador Oscar Zeim, caiu com o apparelho que pilotava da altura de oitenta metros.

A causa do desastre foi ter-se partido o leme.

O aviador foi levantado agonizante, e o apparelho ficou destruído completamente.

A' hora em que na Alemanha se dava este desastre, um outro ainda de mais fatais consequencias tinha lugar nos Estados Unidos, no concurso de Ashburgo-Park.

Walter Brookins, um dos aviadores americanos de maior reputação, ao fazer uma volta muito apertada caiu com o apparelho sobre a multidão que assistia ás manobras.

Dois homens e uma criança ficaram mortos, esmagados pelo motor, e Walter Brookins, foi retirado de sob os destroços em estado lastimoso, prestes a dar o ultimo alento.

Espanha

A Camara Municipal de Madrid pensa em organizar, para maio de 1911, uma exposição internacional de dirigíveis, realizando-se nesse mez a semana de aviação de Madrid.

França

Começou no dia 7 a prova organizada pelo *Matin* denominada o «Círculo de Leste».

Os concorrentes teem que percorrer as províncias de Champagne, Lorraine, Artois e Picardie.

Concorrem os aviadores Aubrun, Leblanc, Mamet, Lindpainter, Bielovucis, Busson, Bregi, Weimann e Legagneux.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas em Vigo

Desde o dia 6 deste mez que a formosa cidade de Vigo, a mais bella talvez da nobre Galliza, se encontra em festa.

Commemorando o centenario da reconquista da cidade, quiz o povo vigoense patentejar aos olhos não só dos seus irmãos das outras regiões da Espanha, como especialmente ao estrangeiro, o quanto vale e como procura caminhar na civilização.

Pelo seu magnifico porto de mar, um dos melhores da peninsula; pela pujança da sua vegetação luxuriante; pela bondade do caracter dos seus habitantes; pela belleza encantadora das suas mulheres, em cujos olhos transparece sempre um sorriso de meiguice e alegria, é incontestavelmente Vigo a cidade da Galliza que mais attractivos offerece ao forasteiro.

Quem depois de ter percorrido a Andaluzia, a Extremadura, as Castellas, emfim, todas as demais provincias espanholas, fôr um dia até á Galliza, supor-se-ha já fôra da cavalheiresca Espanha; tão diferente é o caracter do seu povo, tão diferente toda aquella natureza.

Nas suas singelas trovas, tão cheias de melancolia, no caracter sentimental e amoroso do seu povo, no aspecto da sua vegetação e no azul do céo, em tudo se encontra a semelhança com o nosso formoso Minho, de que ella é, por assim dizer, o prolongamento.

Agarrada ás suas tradições com verdadeiro afinco, e apezar da sua situação secundaria na politica da nação de que faz parte, quiçá bem contra sua vontade, e a despeito da sahida de milhares de braços que todos os annos della se expatriam em busca no estrangeiro dum famoso «pé de meia», que lhes garanta na velhice uma vida confortavel, a Galliza progride, e quem disso quizer prova irrefutavel vá assistir ás festas de Vigo, que além do espectáculo deslumbrante que offerecem, apresentam um aspecto accentuadamente civilisado sem prejuizo do caracter proprio.

Já é grande o numero de forasteiros portuguezes que desde o dia 5 para ali se teem dirigido, e muitos lá irão ainda, pois que as festas se prolongam até o dia 21 e os bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, que o Caminho de ferro do Minho e Douro estabeleceu em combinação com a Companhia de Orense a Vigo, dão o prazo para ida até ao dia 21 e para volta até 22 deste mez.

Os preços desses bilhetes são os seguintes:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
De Porto.....	3\$940	3\$030	2\$050
" Campanhã.....	3\$880	2\$980	2\$010
" Trofa.....	3\$440	2\$610	1\$770
" Famalicão.....	3\$270	2\$510	1\$680
" Barcellos.....	2\$930	2\$210	1\$190
" Viana do Castello...	2\$710	2\$080	1\$370
" Ancora.....	2\$290	1\$750	1\$130
" Caminha.....	2\$110	1\$610	1\$030
" Braga.....	3\$420	2\$630	1\$760
" Penalbel.....	4\$300	3\$310	2\$250
" Amarante.....	4\$870	3\$810	2\$580
" Regoa.....	5\$530	4\$260	2\$930

Os cartazes artisticos que se encontram affixados em Lisboa e em outras cidades nossas anunciando estas festas, são suggestivos e de fino gosto.

Romaria ao Senhor da Serra em Bellas

Mal rompe a alvorada já se ouve por essas estradas fôra o estrepito do rodar das carripanas, algumas extravagantemente ornamentadas com ramos de arvores e cobertas de chita de ramagem, outras de bandeiras, todas elles atulhadas de rapazes e raparigas, despreoccupados e cheios de alegria entoando canções, a caminho de Bellas.

Imprime então um caracter especial a esta romaria a

colonia ovarina de Lisboa, que quasi em peso, nunca deixa de ir até á quinta de Bellas, ontr'ora lindamente cuidada, mas que hoje se encontra bastante prejudicada em consequencia do descuido dos romeiros que ali vão e que se esquecem de que não é propriedade sua.

E' no ultimo domingo deste mez e na segunda-feira seguinte que tem lugar a tradicional romaria, a qual dá lugar a consumirem-se algumas centenas de cascos de vinho, a queimarem-se alguns milhares de foguetes e... quasi sempre, a virem de lá algumas cabeças a concertar ao hospital.

Mas são dois dias de rijo folgado para o povo que atraç da tradição religiosa, ou mesmo sem mais incentivo do que o de divertir-se, lá vae ao Senhor da Serra e se sente feliz durante aquellas horas de bulicio e confusão.

Na segunda-feira, em que já a concorrencia é menor, é o dia em que vae mais gente «chic», e é costume ir a colonia lisboeta que veraneia em Queluz em carros de bois artisticamente decorados.

Meninas e rapazes da melhor sociedade vão dar tambem o seu contingente á popular festa, e é talvez no momento dessa promiscuidade de classes, que se confundem os risos e os cantos das senhoras com os das rudes mulheres do povo, que á romaria offerecem o melhor aspecto.

Como de costume, a Companhia Real dos Caminhos de ferro estabelece nos dias da romaria 28 e 29, um serviço extraordinario de comboios da estação do Rocio para Queluz-Bellas, com bilhetes aos preços de 360, 300 e 180 réis, ida e volta, em 1.º, 2.º e 3.º classes, respectivamente.

Temporada de banhos e aguas thermaes

Como ampliação do seu serviço especial durante a epocha balnear, a Companhia dos caminhos de ferro do Porto á Povoa e a Famalicão estabeleceu aos domingos e dias santificados durante os meses de agosto, setembro e outubro, mais um comboio especial só para serviço de passageiros, que partirá da Povoa para o Porto ás 11 horas da noite, com paragem unicamente em Villa do Conde e Pedras Rubras, chegando ao Porto á meia noite.

Transporte de cortiça em bruto, em quadros ou em rolhas nas linhas do Sul e Sueste

A direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de prestar um importante beneficio á industria nacional da cortiça.

Pelo seu aviso ao publico B 126 de 1 do corrente, são concedidas por meio de reembolso as reduções de 20 % para a cortiça em bruto ou em pranchas, e 30 % para rolhas ou quadros, sobre os transportes effectuados durante o mez de agosto, nas suas linhas, nas condições da tarifa especial n.º 13 e destinados, com o percurso minimo de 100 kilometros, á estação do Barreiro, devendo ser observadas as seguintes disposições:

— A redução recae tão sómente sobre os preços de transporte propriamente dito, com exclusão das despesas accessorias;

— São excluidos da concessão a cortiça virgem, as aparas e residuos de fabricação;

O transporte será pago integralmente nos termos da tarifa.

O consignatario que provar, por conhecimento da Alfandega ou por documento de venda, ter exportado directamente ou vendido á casas exportadoras, até 31 de outubro proximo, determinada quantidade de cortiça manufacturada em quadros ou em rolhas, terá direito ao reembolso da quantia correspondente ás reduções acima fixa-

das sobre igual peso de cortiça manufacturada que tiver recebido pelos Caminhos de ferro, ou sobre cortiça em bruto ou em prancha, até ao triplo do peso de cortiça manufacturada, cuja exportação ou venda tiver demonstrado;

— Os reembolsos serão liquidados e pagos pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, constituindo porém encargo do art.º 66.º, Secção 1.ª da tabella de distribuição de despesa do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

O prazo para a apresentação dos pedidos de liquidação do reembolso termina em 31 de dezembro do corrente anno.

Tarifas franco-portuguezas

Transporte de produtos metallúrgicos de França para Portugal

A Companhia Real submeteu à aprovação do Governo uma nova tarifa internacional n.º 307 de pequena velocidade, combinada com as companhias francesas e espanholas para o transporte de produtos metallúrgicos procedentes de França e mais além em transito por aquelle paiz, a qual, sem dúvida deve vir a prestar um bom auxílio à industria e ao comércio nacional.

Essa tarifa cuja classificação comprehende os produtos manufacturados do aço, do ferro, do zinco, etc, que são importados do estrangeiro, tem como procedencias as estações que servem os principaes centros industriaes.

Os preços, que são bastante reduzidos, são os resultantes das ligações dos preços das tarifas especiaes francesas applicaveis nos percursos daquelle paiz com os correspondentes aos percursos espanhol e portuguez da actual tarifa P. H. F 4 pequena velocidade.

Os preços serão aplicados unicamente aos objectos que não pesem mais de 5:000 kilos, nem excedam 6,50 de comprimento. Para o transporte de volumes de peso e dimensões superiores aquelles, serão applicaveis as disposições de tarifa internacional n.º 302 de pequena velocidade.

Sem dúvida a nova tarifa merecerá a aprovação do Governo e dentro em pouco tempo será posta em vigor.

Transportes de mercadorias de todas as qualidades entre França e Portugal

Tambem se encontra apenas pendente da aprovação do Governo Portuguez a nova tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade, destinada a substituir a actual P. H. F. n.º 4, que vigora desde 1 de janeiro de 1905, para o transporte de mercadorias de todas as qualidades com excepção dos objectos de valor e matérias explosivas ou perigosas,

A diferença entre a actual tarifa e a que vai ser posta em vigor, consiste em terem sido baixados os preços da 3.ª série nos percursos espanhol e portuguez para as expedições de carregamentos de 5:000 e 10:000 kilos ou pagando como tal, tanto para as procedencias de Paris como de Bordeus.

Além disto são «déclassées» da 3.ª para a 4.ª série, quando fizerem parte dum carregamento de 5:000 ou 10:000 kilos as seguintes mercadorias: botões, cofres, drogas, massas alimenticias, óleo de resina, papel para cigarros, papel para escrever e de impressão, papeis pintados, pelles surradas ou cortidas, quinquilharias, sementes hortícolas, tintas d'óleo, tintas de escrever, vernizes em vazilhames e vinho em garrafas.

Em tudo o mais a nova tarifa é igual à P. H. F. 4, cuja classificação continuará a vigorar como annexo da nova 301.

Como se vê não são grandes as diferenças, mas a sua importancia é capital e vem dar satisfação aos desejos ha muito manifestados pelo publico para a redução de preços em transportes de grandes tonelagens.

Com estas e outras medidas que só merecem louvores não só dos directamente interessados, mas do publico em geral, que tudo tem a lucrar com a diminuição no preço do transporte, que assim se fará sentir no preço do genero,

tem a Companhia Real e as suas combinadas empregado os melhores esforços para o desenvolvimento do trânsito entre França e Portugal.

Viagens commodas ao Bussaco

Os novos comboios n.º 101 e 102 da Beira Alta, em vigor desde 15 de julho até 15 d'outubro proximo, dão ligação para e das estações daquella linha entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, inclusivamente aos rápidos n.º 56 e 55 da Companhia Real.

Permitem pois a seguinte agradável diversão: Sair do Porto de manhã às 9 horas no rápido n.º 56 da Companhia Real, chegando a Luso às 11,10; passar o dia no Bussaco, embarcando em Luso às 8,44 da tarde, para ir dormir em sua casa no Porto, aonde se chega às 11,7 da noite no rápido n.º 55 da mesma Companhia Real.

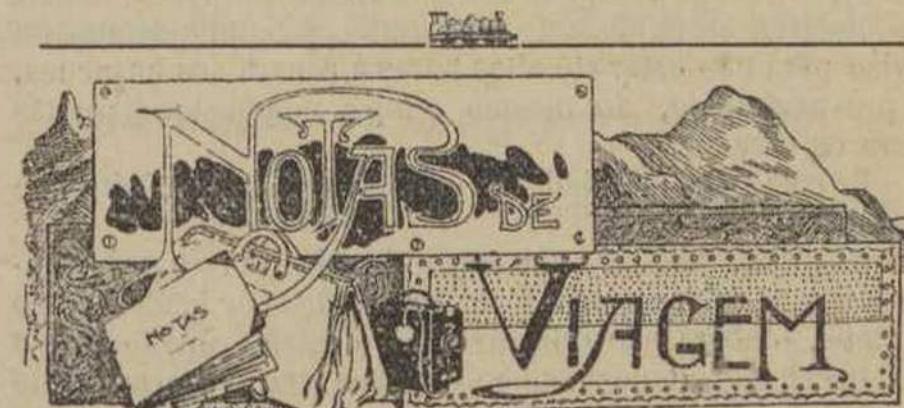
Diversão semelhante permite às estações intermedias, quer sahindo para o Bussaco pelo comboio n.º 18 da Companhia Real para tomar então em Pampilhosa o n.º 3 da Beira Alta, chegando a Luso às 10,6 da manhã e regressar pelo novo comboio n.º 102 da Beira, que parte do Luso às 8,44 da tarde e seguir pelo n.º 11 da Companhia Real, quer pelos rápidos atraçados das estações de Gaya, Granja, Espinho e Aveiro, que elies servem.

Teem assim os banhistas das praias de Espinho e Granja extrema facilidade de visitar a Mata do Bussaco, incontestavelmente um dos mais bellos logares de villegiatura do paiz, servido por um hotel de primeira ordem, sem passarem a noite fóra de casa.

De Coimbra a viagem para o Bussaco é particularmente commoda, tomando de manhã o comboio n.º 17 da Companhia Real e regressando pelo n.º 2212 e fornecendo ainda este ultimo comboio um excellente regresso aos passageiros, que tenham ido de manhã daquella cidade a Cantanhede, Azaré, etc.

Digna de nota é ainda a facilidade que os novos comboios da Beira Alta dão de visitar as pittorescas margens do Dão (Santa Comba), dando aos aquistas do Luso e pessoas em villegiatura no Bussaco extrema facilidade de diversão nessa visita.

O mesmo se poderá dizer de Coimbra, Aveiro e outras localidades nas suas relações com Santa Comba.



IV

Nimes, e suas reliquias — Grenoble — Efeito das más impressões — Uriage, estação de banhos e seus hotéis — Aix les Bains e seus confortos — Resto das inundações — Berne, e suas antiguidades — Visita obrigada aos ursos

Varias vezes já temos falado da linha da Companhia M. Z. A, entre Barcelona e Cerbère, e da que se lhe segue, pertencente ao Midi de França, até Cete.

Na primeira circula bom material, vasto, limpo, elegante que nos leva á fronteira com toda a commodidade.

Na segunda esperava-nos uma decepção. Entrámos numa velha carruagem do P. L. M. que parece que faz o serviço directo Bordeus-Marselha ou Ventimiglia, e evidentemente depunha mal a favor do material frances.

Para não viajar de noite, visto que á noite chegámos a Nimes, paramos aqui, que é uma cidadesinha bonita, com muita animação, no verão, musica na praça, cafés bem iluminados.

No dia seguinte teremos tempo para ver as armas romanas, boas reliquias do passado, que pena é estejam servindo de arma moderna e theatro e circo, o que prejudica aquelle velho monumento.

Outras ruinas da mesma epocha tem Nimes, muito interessantes, que merecem bem se faça ali uma paragem de algumas horas.

Segundo o itinerario que nos imposeramos, passa-se em Tarrascon á linha do valle do Isère, para se parar em Grenoble, cidade muito aprazivel e para mais, tendo perto a deliciosa estancia d'aguas Uriage.

Tambem em Grenoble a musica toca á noite, na praça, visto que no verão, não ha theatros.

Mas ao voltar, um aviso em grandes letras no hotel, dá-nos uma má impressão.

Que isto de más impressões dum estrangeiro que visita pela primeira vez uma cidade, é por vezes um prejuizo injustificavel.

Um illustre escriptor francez, que ha annos veio a Portugal, horrorisou-se logo á entrada da fronteira, por ver anunciados nas estações do caminho de ferro, os pós Keating, para matar pulgas e percevejos.

E concluiu d'ahi que ia ser devorado por estes parasitas... e comprou na primeira cidade em que parou, uma duzia de latas, com as quaes teve que voltar para França, para honra dos hoteis portuguezes em que dormiu, sem necessidade de polvilhar os lençoes.

Outro, pela nossa fama de paiz quente, veio no mez de junho de 1909, com o seu fato mais leve, camisa e cerasoulas de seda. Encontrámo-lo na Avenida já quasi tiritando e tivemos o arrojo de lhe offerecer um sorvete.

—Não, meu amigo, nos respondeu; prefiro um grog bem quente.

Ora em Grenoble ha, nos hoteis, um letreiro que impressiona, dizendo que os hóspedes, que vão ao theatro, devem prevenir, para que um creado vá busca-los para os acompanhar a casa.

Imaginámo-nos imediatamente numa aldeia de saltadores nocturnos; vimos de cada esquina surgir-nos um *brigand* de bacamarte, ou um *apache* de navalha aberta, a exigir-nos a bolsa ou a vida, ou ambas as coisas.

Pois o caso resume-se em que alguns hóspedes, depois do theatro, se perderam nas ruas, e o hotel poz aquelle aviso para não estar até altas horas á espera dos hóspedes, e provavelmente, ao mesmo tempo, conquistar gorjetas para os creados.

E com esta futilidade não reparou no mau efeito que produzia.

A Uriage vae-se num carro electrico mau e sujo, improprio de estar ao serviço de uma estação de banhos como aquella, embora não refinadamente elegante, mas em que ha excellentes hoteis, como o Basset que é um mimo de conforto.

Uma outra paragem pode ser feita, caminho da Suissa, em Aix les Bains.

Ahi sim; temos uma estação d'aguas com todos os requisitos, enormes hoteis, dois casinos com theatro, bailes, concertos etc., carros para passeios, grandes lojas de bijutarias, e completo estabelecimento d'aguas.

Na viagem deste anno quem foi para estes lados teve ainda um facto curioso a examinar: as inundações que assolaram os campos e destruiram casas e estradas em muitos pontos.

Sítios ha em que a propria linha foi inundada e onde ainda se passava com cuidado; outros as estradas desappareciam sob a agua; aqui uma casa onde se fazia a entrada pelas janellas do primeiro andar; mais além um grande lago de que sahiam arvores — era um campo coberto d'agua.

O caes do lago Bourget estava reduzido a uma pequena faixa de terreno, ainda assim com signaes da cheia.

A continuaçao da linha até a entrada na Suissa por

Génève é muito pittoresca, mas já della aqui falámos no sentido Culoz-Génève na descripção da viagem de 1889, e no de Culoz-Aix, quando descrevemos a de 1900.

Tambem de Génève e do caminho, por Lauzana, a Berne aqui falámos já. Basta que repitamos que é um encanto a parte do percurso sobranceira ao lago até Chexbres.

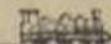
Dahi nos internámos ao lado do Glane e das montanhas do Oberland de Berne, vendo só, de longe, os picos nevosos do Monte Branco e da Jungfrau, quando a nevoa os não incobre.

Friburgo, já nosso conhecido e dos leitores (1890) não nos merece, desta vez uma paragem.

A Berne se chega, pela desleigante estação, que, digase em verdade, não corresponde pela sua importancia e commodidades, ao que parece devia ser a estação da capital de um paiz.

E que Berne é uma cidade pacata, modesta, simples nos seus costumes edade media, de que é ciosa, modesta, despretenciosamente conservadora. Mantem como joias de bom e verdadeiro valor, as suas arcarias, as suas fuentes, o seu relogio de *jacquemars* e os seus ursos, e de novo só tem o imponente palacio do parlamento, e de capital só tem a séde do governo e o presidente.

E tão modesto este é, como a cidade que o abriga. Vemo-lo passar na rua e só o cumprimentam os amigos; a sua vivenda nem se sabe onde se oculta e mesmo ninguem a procura, porque o estrangeiro que vae a Berne nem procura ver o presidente nem visita-lo; o que visita com certeza, são os ursos na sua fossa.



O ruido dos tremvias nas curvas

Todos conhecem por experienca propria o ruido irritante produzido pelas rodas dos carros electricos nas curvas de pequeno raio.

E não somos só nós que queixamos. Por toda a parte as queixas são geraes, chegando até o proprietario dum hotel a intentar uma accão de perdas e danos contra uma companhia de tremvias que tinha aberto á exploração uma linha, que contornava o edificio em que esse hotel estava installado.

Fundava-se a accão em que o ruido produzido pela passagem dos carros numa curva, afugentava os hóspedes antigos, e que dos hóspedes modernos tinha decrescido o numero sensivelmente desde a installação da linha.

Varios engenheiros de Companhias de tremvias se tem dedicado a estudar o meio de evitar a producção do desagradavel ruido, e para isso tem procurado em primeiro lugar explicar as razões delle.

Duas das razões apresentadas são: não só o roçar do rebordo da roda contra o carril, mas tambem o pequeno diametro do eixo.

A segunda causa é explicada assim: como a roda interior percorre um menor espaço do que a exterior no mesmo tempo, esta faz torcer o eixo até um certo ponto, depois do qual resalta para traz produzindo o ruido desagradavel de que se trata.

Segundo a opinião do engenheiro que descobriu esta causa, o ruido diminuirá sensivelmente com o augmento do diametro dos eixos.

Está averiguado que as rodas de raios forjados e rodados de aço produzem menor ruido do que as rodas fundidas.

Em Hamburgo nas curvas inferiores a setenta e cinco metros de raio, empregam-se carris dos quaes o exterior tem apenas oito millimetros de profundidade, de maneira que a roda exterior rola sobre o rebordo, igualando assim bastante o caminho percorrido pelas duas rodas e diminuindo o ruido.

Além disso usam tambem deitar agua nos carris, nas curvas, o que impede sensivelmente o ruido.

UM ASCENSOR CURIOSO

A installação de um ascensor original e talvez o mais alto do mundo, elimina por completo os perigos da excursão ás montanhas Burgenstock, sobre o lago Lucerna.

O extremo da torre, dentro da qual se move o ascensor, fica a 1.200 metros acima do nível do mar. O nível do lago fica a 450.

O ascensor parte 550 metros acima do nível do lago, elevando-se a torre uns 200 metros até ao extremo onde está a plataforma da saída.

A cabine sobe por um poço perfurado na montanha, com setenta e nove metros de altura, tendo varias aberturas para a ventilação e iluminação, entrando depois em uma elegante construção de aço, em forma de torre, medindo cento e quinze metros de altura.

No alto da torre uma ponte dá acesso á montanha.

Os passageiros experimentam, ao subir, a mesma impressão que se experimenta subindo em aerostato.

Oito meses foram consumidos na construção do ascensor.

A cabine tem capacidade para sete passageiros, e é movida a electricidade.

A velocidade que tem permite fazer muitas viagens por dia.



COMMERCIO PORTUGUEZ

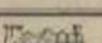
Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1909 — janeiro a outubro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	2.326.243	2.928.979
Materias primas para as artes e industrias	21.936.503	22.005.793
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	5.598.054	5.760.589
Substancias alimenticias.....	16.290.053	16.006.562
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	3.829.700	4.824.774
Manufacturas diversas.....	4.306.558	4.427.329
Taras	103.263	96.212
Total.....	54.390.374	56.050.238

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	3.676.350	3.412.758
Materias primas para as artes e industrias	5.747.026	5.535.403
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.702.287	927.601
Substancias alimenticias.....	12.817.517	12.094.767
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	126.002	100.212
Manufacturas diversas.....	1.749.990	1.667.756
Total.....	25.849.172	23.738.499



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

La Revue Encyclopédique belge des Chemins de Fer. — Recebemos o n.º 1 desta revista, que se publica em Bruxellas, que se propõe ter os interessados ao corrente de todos os documentos especiais relativos á industria dos Caminhos de ferro, dos trabalhos executados, dos progressos realizados e em geral de todos os factos tecnicos dignos de relato. E' a unica revista no seu genero que se publica na Belgica.

Desejando-lhe largas prosperidades, agradecemos a visita.

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Realisou-se num dos ultimos dias do mez passado a Assemblea Geral desta Companhia para tomar conhecimento do relatorio apresentado pelo seu Conselho de Administração.

O saldo de 1908 fôra de 16:323\$830, ao qual acrescendo o saldo de 1909 deixa a conta de lucros e perdas com um saldo de 83:681\$165 réis.

Os gastos geraes foram apenas 8:959\$699 réis.

É devido a uma sensata e prudente administração exercida pela actual gerencia, que esta Companhia fechou o anno de 1909 em condições tão lisongeiras.



Companhia dos Caminhos de Ferro da Povoa

Reuniu a Assembleia Geral dos Accionistas desta Companhia para discussão do relatorio e contas da gerencia de 1909.

No relatorio vê-se que a receita excede a de 1908 em 1:589\$275 réis, e a despesa diminuiu 6:594\$000 réis.

A receita de 1909 foi 164:502\$170 réis, e a despesa 104:365\$200 réis o que dá o producto liquido de réis 60:136\$970.

O do anno anterior fôra 51:953\$675 réis.

O fundo da Caixa de Aposentações ficou em 7:000\$000 réis.

Donde se conclue que o Conselho de Administração soube honrar o mandato de que fôra incumbido.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação do 1.º semestre de 1910

(Conclusão)

960 obrigações de 3% privilegiadas de 2.º grau

4.701 a 4.708 — 11.527 — 14.977 a 14.986 — 15.979 a 15.990 —
 16.740 a 16.764 — 18.095 — 18.096 — 20.476 a 20.481 — 23.049 —
 23.093 — 27.363 a 27.366 — 28.283 — 28.476 — 28.477 — 28.492 —
 28.629 a 28.632 — 30.639 — 33.633 — 33.832 a 33.841 — 35.728 —
 35.749 — 38.811 — 38.812 — 43.002 a 43.005 — 43.058 a 43.081 —
 43.088 a 43.092 — 46.267 a 46.270 — 52.093 — 52.094 — 53.669 a 53.688 — 54.263 a 54.269 — 55.916 — 55.917 — 59.302 — 59.646 a 59.648 — 60.825 — 61.637 a 61.640 — 61.730 a 61.734 — 62.002 — 62.234 — 62.243 a 62.257 — 63.613 — 63.614 — 64.334 — 65.324 a 65.326 — 66.164 — 66.165 — 66.741 a 66.744 — 67.521 a 67.524 — 67.939 a 67.942 — 70.065 a 70.068 — 73.667 a 73.683 — 73.689 a 73.696 — 74.491 a 74.494 — 75.591 a 75.593 — 75.942 a 75.944 — 76.438 — 76.439 — 77.141 a 77.144 — 78.090 — 78.155 a 78.157 — 78.941 — 80.585 — 82.419 — 82.724 — 83.415 — 83.474 — 83.475 — 84.244 a 84.249 — 84.660 — 86.855 — 87.515 — 89.973 — 93.252 — 93.253 — 93.693 — 99.848 a 99.851 — 104.062 a 104.064 — 104.552 a 104.556 — 108.258 — 111.416 — 111.944 — 111.945 — 114.078 — 114.160 — 114.287 — 114.288 — 114.290 a 114.292 — 121.455 a 121.464 — 121.948 a 121.963 — 123.213 a 123.215 — 123.217 — 123.218 — 123.661 a 123.663 — 124.255 a 124.262 — 126.325 — 126.326 — 126.522 — 126.523 — 128.006 — 129.178 — 130.774 — 131.288 — 131.289 — 131.517 a 131.522 — 131.847 — 131.934 — 132.423 — 138.323 a 138.327 — 140.198 — 140.199 — 143.222 a 143.234 — 145.121 — 149.976 — 150.087 — 150.430 a 150.432 — 150.150 — 152.085 — 152.086 — 153.600 — 153.606 — 153.607 — 155.093 a 155.096 — 155.204 — 155.447 — 155.449 — 155.450 — 156.589 — 157.497 — 157.954 a 157.956 — 162.423 — 163.649 — 166.922 a 166.950 — 167.909 a 167.912 — 169.104 — 169.253 a 169.259 — 169.851 a 169.864 — 174.431 a 174.435 — 174.437 — 175.544 — 177.193 — 177.194 — 179.359 — 180.001 a 180.005 — 180.423 — 180.728 — 182.320 a 182.329 — 182.364 a 182.368 — 182.467 a 182.469 — 182.397 — 182.600 — 182.680 a 182.684 — 182.785 — 182.786 —

182.877 a 182.890—189.268—189.270 a 189.276—193.217—193.542—
 198.421—198.422—198.609 a 198.618—201.879—205.426 a 205.432—
 207.115 a 207.118—207.449—207.450—208.891 a 208.900—209.044—
 209.250—210.739 a 210.741—210.743—210.812—210.813—211.221—
 211.254 a 211.268—211.279 a 211.288—215.462 a 215.464—216.962—
 216.963—216.965—216.966—217.082—218.396—218.835 a 218.837—
 219.390—219.391—220.810—221.495—223.696 a 223.703—223.959 a 223.969—224.944—224.945—225.207 a 225.210—228.312 a 228.321—
 228.326—228.327—230.018—233.960 a 233.964—234.203 a 234.205—
 235.867—240.378 a 240.385—243.031—243.431—243.548—243.561—
 245.782—245.831—251.533—251.534—253.769—254.047 a 254.050—
 256.495 a 256.500—257.313 a 257.315—257.320—258.206—258.801—
 258.802—260.921 a 260.930—262.777—265.376—265.377—268.136—
 268.489—268.490—270.772—270.773—271.381—271.382—271.986 a 271.990—272.220—274.697 a 274.700—275.168 a 275.171—276.109—
 276.110—276.302—276.303—276.358 a 276.371—277.591—277.592—
 277.830 a 277.831—282.801 a 282.803—282.805 a 282.807—289.080 a 289.082—290.639—290.660—291.169 a 291.171—295.523—296.131 a 296.135—298.171 a 298.181—301.481—306.543—306.544—307.003 a 307.007—307.193—307.213—307.215—307.831 a 307.835—310.919 a 310.928—311.009—311.010—311.191 a 311.195—312.939—312.941 a 312.943—313.301—314.708 a 314.710—314.952 a 314.967—316.302—
 317.172—317.848 a 317.854—320.541 a 320.550—321.056—321.108 a 321.122—321.868 a 321.872—322.455—323.931 a 323.933—324.030 a 324.032—324.040 a 324.050—326.145—328.528 a 328.531—328.606—
 329.393 a 329.397—331.504 a 331.506—331.861—331.865—333.919—
 334.322 a 334.326—334.531 a 334.538—336.605—336.609—336.791—
 339.992 a 339.994—342.815—342.818—342.898 a 342.900—343.939—
 344.655 a 344.657—345.535—346.061 a 346.064—355.707—356.501—
 358.507—358.508—359.337—362.430 a 362.437—368.637—368.638—
 369.769.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 10 e seguintes.

410 obrigações de 4% privilegiadas de 2.º grau

332—351—1.933—1.971—1.972—1.991—3.072—3.073—
 4.673 a 4.677—8.562—11.418—13.172—21.803 a 21.806—38.733—
 38.734—41.050 a 41.052—41.061 a 41.073—41.089 a 41.093—42.669 a 42.673—43.639 a 43.666—45.745 a 45.759—46.596 a 46.598—47.385—
 48.018—49.030 a 49.032—49.034 a 49.038—49.667—49.800—50.138 a 50.140—50.856—50.867—50.875 a 50.878—51.472—53.426 a 53.428—
 56.371—57.249—57.250—58.302—58.305—58.306—58.553—58.573—
 61.457 a 61.462.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 10 e seguintes.

244 obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa».

23 Títulos de 5 obrigações.

156—328—749—751—1.371—1.591—1.805—1.814—1.951—
 1.960—3.815—3.915—4.017—4.601—5.449—6.756—6.802—7.344—
 7.433—7.579—7.940—8.819—8.963.

129 Títulos de 1 obrigação:

9.181—9.262—9.511—9.516 a 9.520—9.523—9.623—10.010—
 10.494—11.571—11.575—12.005—13.006—13.506—13.523—16.586—
 17.463—18.290—18.291—18.301—18.635—19.340—20.269—21.101—
 21.736 a 21.740—22.658—22.659—22.826—22.827—23.934—23.935—
 24.724—24.725—24.878 a 24.880—26.217—26.218—26.222—27.124—
 27.934—28.607—29.303—0.517—31.149—33.611—33.851—34.701—
 36.497—37.731—37.732—37.919—38.138—38.140—39.613—39.615—
 40.730 a 40.732—40.978 a 40.985—41.735—41.736—41.915—42.406—
 42.466—43.232—43.587—43.881—44.183—44.301—44.317 a 44.319—
 44.352—45.207—45.607 a 45.610—46.087—46.316—46.317—46.628—
 47.622 a 47.624—47.629—47.966—48.630—48.705—48.737—48.738—
 48.812—48.843—49.068 a 49.070—49.185—49.830—49.981—53.078—
 53.809—54.256—54.594—55.538—55.539—55.836—56.925—57.078 a 57.083.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 30 e seguintes e o n.º 5 complementar e seguintes.

45 obrigações de 4½% privilegiadas de 2.º grau

4 Títulos de 5 obrigações:

708—1.636—1.737—1.926.

25 Títulos de 1 obrigação:

3.250—3.521—3.522—3.585—3.586—6.163—7.718—7.719—
 13.488—13.512—13.513—13.566—13.988—13.989—14.041—14.231 a 14.235—14.239—14.583 a 14.585—15.976.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 10 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 13 de agosto de 1910.

Parece que na proxima legislatura será apresentada em cōrtes a proposta de lei para o resgate das linhas da Companhia Real.

O problema do resgate das linhas ferreas pelos Estados tem sido muito debatido pelos economistas e as suas opiniões não são concordes sobre este assunto.

Na prática, tem a experiência demonstrado que a Administração particular é muito mais económica, e portanto muito mais rendosa, do que a Administração do Estado.

Em Itália, na Áustria, na França, linhas resgatadas pelo Estado tem passado a render menos do que rendiam quando administradas pelas Companhias exploradoras.

Dir-se-ha em Portugal phemoneno immenso? É caso que inspira duvidas.

Ultimamente tem corrido que este resgate é apenas relativo à propriedade. A Administração será confiada a uma empresa, ingleza ao que se diz, que chamará a si todas as rédes do paiz.

De forma que, a ser assim, o tal resgate apenas o é nominalmente, na realidade fica tudo na mesma, com a unica diferença de todas as nossas linhas ferreas ficarem em mãos estrangeiras.

Se assim é, parece-nos não ser caso para congratulações.

Uma outra medida que o titular da fazenda tenciona pôr em prática é a remodelação do contracto do Estado com o Banco de Portugal.

O barranco em que se tem afundado todas as tentativas de remodelação do contracto tem sido a diminuição de interesses para os accionistas. Desta vez essa dificuldade é removida porque a diminuição de juros pagos pela dívida do Estado é compensada por outras vantagens.

A conta do Estado, que hoje é de 27.000 contos, passa a ser de 36.000 contos, metade da circulação fiduciária auctorizada e que fica sob a responsabilidade do Estado, garantida com títulos da dívida publica representativos dessa importancia.

Os 36.000 contos da responsabilidade exclusiva do Banco serão garantidos por 12.000 contos em ouro.

Todos sabem que actualmente essa reserva é apenas de 6.000 contos; mas o novo contracto obriga o Banco de Portugal a aumentar essa reserva em quinhentos contos annuais até perfazer os 12.000 contos em ouro para garantia das notas de sua responsabilidade.

O limite de 72.000 contos de circulação fiduciária pode ser aumentado com auctorização do Governo na proporção em que a garantia ouro seja aumentada.

O Banco fica encarregado de satisfazer os compromissos do Estado no estrangeiro, para o que receberá da Alfandega o ouro arrecadado em virtude dos direitos de importação passarem a ser pagos em ouro na proporção de 50% da sua importancia.

Mais pensa o titular da fazenda em, com as sobras do ouro necessário para pagar os encargos no estrangeiro, constituir um fundo de ouro do Estado.

Nisto é que a utopia domina, pois é bem sabido que entre nós, do aumento de receitas nada aproveita o paiz; quem aproveita são os pretendentes a falar no orçamento. Pelo menos até hoje assim tem sucedido, e vicio radicado durante tantos annos não se extirpa com uma simples pancada dum muisco, mas com a remodelação da educação cívica da sociedade portuguesa.

No em auto não deixa de ser louvável a tentativa, mas cremos que durante muitos annos poderão ser aproveitadas para outro fim as áreas destinadas a arrecadar o fundo de ouro do Estado.

O titular da Marinha pensa em atriuir ás colónias os respectivos saldos, de forma que as que encerram as suas contas com saldo, não vejam seus saldos, di transitos em beneficio doutras colónias, com que nada aproveitam os que as produziram.

Alem deste tenciona apresentar ao Parlamento uma proposta creando a dívida colonial.

O caso do Credito Predial continua a ser o prato do dia, em conversa, está claro.

Muitos queixosos barafustam e clamam contra as prevaricações da Administração, mas não se lembram de que não falam os relatórios, não estudavam as contas, não iam ás Assembleias Geraes, e votavam sem reflexão nos nomes que meia duzia de interessados no caso lhes apresentavam.

Pelas investigações feitas tem se apurado que a lei estatutaria da Companhia nunca foi cumprida.

E no entanto, se os interessados, os que lá tinham o producto das suas economias nunca se deram ao trabalho de verificar como o seu dinheiro era administrado.

Votavam na lista que lhes apresentava o sr. conselheiro Fulano ou sr. conselheiro Beltrão, recebiam o jurosinho no fim do semestre e a isso se limitava a sua ação como donos do dinheiro que outros administravam ao sabor dos seus próprios interesses.

Não queriam olhar pelo que lhes pertencia e agora choram.

Que lhes aproveite o exemplo.

A ação criminal, intentada contra o ex-governador do Credito Predial e outros, segue os seus tramites, tendo sido já ouvidas algumas testemunhas de acusação.

Sabbado realizou-se o exame à escripturação, acto a que procedeu o tribunal do 1.º distrito a requerimento do advogado da parte queixosa.

Os membros ultimamente eleitos para o conselho fiscal tomaram posse quinta-feira ultima. O governador e vice-governadores tomam posse hoje.

A eleição do novo governador foi acolhida com muitíssimo agrado, em vista dos esforços que este senhor tem empregado para pôr a clara as mauigencias que se faziam na administração do

Crédito Predial e das esperanças que ha delle restaurar o bom nome e criar a prosperidade daquelle estabelecimento.

O mercado, frouxo, muito frouxo mesmo. A 3% sofreu uma pequena baixa, e os outros papéis do Estado conservaram as suas cotações.

Os nossos fundos no estrangeiro conservaram a cotação anterior.

Os cambios melhoraram, ficando a libra, compra, a 45800 réis e venda a 45860 réis.

O cambio do Brazil ficou a 16 31/32 o que corresponde a 145143 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	EM 13 DE AGOSTO		EM 30 DE JULHO	
		Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador
Londres cheque	49 15/16	49 13/16	49 5/8	49 1/2	
" 90 d/v	50 5/16	—	49 15/16	—	
Paris cheque	572	574	574	577	
Berlim	235	236	236	237	
Amsterdam cheque	398	400	400	402	
Madrid cheque	880	890	890	898	

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

AGOSTO

Bolsas e títulos	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% c/essentamento	39,80	39,80	39,80	—	39,80	39,80	—	—	39,75	39,65	39,65	—	—	—
Dívida Interna 3% coupon	39,50	39,50	39,45	—	39,50	39,0	39,50	—	39,50	39,50	39,60	39,60	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	58.800	—	21.760	21.700	21.700	—	21.800	21.800	—	—	—	—
" 4% 1888/9	—	—	51.500	—	—	—	51.500	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890	—	—	9.150	9.150	—	—	—	9.150	—	9.200	9.200	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	81.500	81.500	82.000	82.100	—	—	—
" 4% 1905, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	82.000	—	82.000	—	—	—	—	—	82.000	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	65,100	—	65,200	65,300	65,300	—	65.000	65,100	65.000	65,000	65,000	65,000	65,000	—
" 3% 2.ª série	65,000	—	—	—	—	—	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	—
" 3% 3.ª série	66,100	—	66,000	—	66,100	—	66,100	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	178.200	—	178.500	—	178.600	178.600	178.600	—	178.600	178.600	—	—	—
" Comercial de Lisboa	—	—	—	—	140.000	—	140.000	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	96.000	95,8 0	—	95,500	95,500	95,500	—	95,500	—	—	95,500	95,500	—	—
" Lisboa & Arões	—	108.500	—	109.600	109.600	109.600	—	109.000	109.000	—	—	—	—	—
Companhia Real	69,200	—	—	—	70.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	5.650	5.650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacal, coupon	70,500	70,300	—	—	70.000	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000	69,500	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	65,700	66.000	66,500	66,700	66,700	66,800	67,000	67,000	67,000	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	86,500	—	—	86,800	—	86,800	87,000	—	86,800	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	66,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	—	—	52.400	52,700	53.200	53.200	53.200	53.200	53.200	53.200	53.200	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	74,500	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	—	—	—	74.000	74.800	74.800	74.000	74.000	74.000	74.000	—	—	—
" 5%	—	—	—	—	63.000	69.500	69.500	70.000	69.800	70.000	70.000	70.000	—	—
Paris: 3% português 1.ª série	68,000	68,40	66,50	66,70	66,70	66,70	66,70	—	66,75	66,82	66,82	—	—	—
Acções Companhia Real	—	—	—	—	—	36.200	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres Portugal	391,50	391,50	37,400	398	396	36	36	35,25	—	37	37	37	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	242	242	246	247	247	244	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	347	347	352	352	351	348	348	350	351	348	351	352	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	268,50	268,50	272	272	274	277	277	277	274	275	275	274	—	—
Companhia da Beira Alta	138	141,50	140,75	—	—	142	143	140	140,50	142	—	—	—	—
Londres: 3% português	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	88,75	—	—	88,75	—	88,62	88,50	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais		Réis	Réis	Réis	Réis
Portuguezas			Réis		Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Réde geral	29	Julho	1.073	3.304.931.000	1.073	3.199.256.000	+105.675.000	3.080.084	2.981.599	+ 98.485
Companhia Real	Vendas Novas	" "	70	57.422.000	70	60.601.000	- 3.179.000	820.314	865.728	- 45.414
Coimbra a Louzã	" "	29	43.							



Companhia Real. — Para entrarem em serviço dos comboios correios, rápidos, e Sud-Express, no próximo inverno, encomendou esta Companhia dez locomotivas de grande velocidade, além de outras locomotivas Compound de quatro cilindros com três eixos conjugados sobre *bogies*.

Chai-Chai. — Deve ter-se realizado hontem a inauguração oficial do primeiro troço do Caminho de ferro de Chai-Chai a Manjacase, compreendido entre Chai-Chai e Chaguene.

Lobito. — Brevemente realizar-se-há a inauguração desta linha que está já concluída até ao quilometro 321, Caonda.

Madeira. — Vão começar dentro em pouco os trabalhos para o prolongamento do Caminho de ferro do Monte até ao sitio denominado Ferreiro Luta.



Espanha

Nas linhas da Companhia do Norte tem-se procedido a experiências de velocidade, que tem dado excellentes resultados.

Em algumas destas experiências tem-se atingido a velocidade de cem quilometros à hora.

França

Foi aberta à exploração a nova linha da Companhia dos Caminhos de ferro do Morbihan, entre Surzur e Port-Navalo.

Italia

Estão quasi terminados os últimos trabalhos da secção Carpeni-Vallestagno, junto à fronteira, e a estação internacional de Primo-Lano também já está concluída.

Em vista do adiantamento que temido os trabalhos, espera-se que a nova linha entre a Italia e a Austria, Tezze-Trento, seja inaugurada no fim deste mês, ou princípio do mês próximo.

Brazil

Realisa-se no dia 30 de outubro próximo a inauguração do Caminho de ferro do Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul, o qual ligará o Brazil ao Uruguay, Chile e Argentina.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Acionistas de 6 de Junho de 1910.

(Continuado do n.º 543)

Material circulante

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1908 3.034.303\$915
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1909 3.016.021\$615
Diferença para menos em 1909 15.282\$300

Baixa no respectivo inventário de material transformado e demolido.

Mobiliário, utensílios e ferramentas

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1908 524.236\$035
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1909 515.836\$035
Diferença para menos em 1909 8.400\$000

Proveniente da baixa no inventário do serviço de Via e Obras, do valor por que neste figurava o custo de 50 tanques para transporte de creosote, que em duplicado se encontravam no inventário do serviço dos Armazéns Gerais, conservando-se no inventário deste último serviço.

Diferença entre o valor nominal e o de emissão de obrigações	
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1908	31.912.536\$520
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1909	31.903.604\$362
Diferença para menos em 1909	8.932\$158
Valor nominal (90\$000 réis cada) de 553 obrigações de 4 %, sendo 184 de 1.º grau e 369 de 2.º grau	49.770\$000
Seu custo (aplicação do produto da venda de terrenos do Tejo)...	40.837\$842
Diferença indicada	8.932\$158

Despesas complementares do estabelecimento desde 1895

Com quanto o saldo desta conta seja igual ao do ano anterior, todavia teve o seguinte movimento:	
Novas construções e trabalhos	
complementares	383.648\$741
Mobiliário, utensílios e ferramentas	31.546\$815
Material circulante	102.487\$483
Amortizado por «Ganhos e Perdas»	517.683\$039
Sem diferença	—\$—

Bens próprios com aplicação especial

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1908	4.820.545\$515
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1909	4.779.698\$130
Diferença para menos em 1909	40.847\$385

Recebido das Companhias Reunidas Gaz e Electricidade, em 20 de abril de 1909, o saldo da venda de 6.432, m² 28 de terrenos conquistados ao Tejo, conforme escriptura de 24 de janeiro de 1908	41.005\$785
Deduzindo:	

Devolução à firma Henry Burnay & C.º, do valor de 26, m² 40 de terreno conquistado ao Tejo, que indevidamente cobrámos por escriptura de 16 de julho de 1907	158\$400
Diferença indicada	40.847\$385

Obrigações

Saldo credor em 31 de dezembro de 1908	89.537.380\$000
Saldo credor em 31 de dezembro de 1909	89.507.610\$000
Diferença para menos em 1909	49.770\$000

Retiradas da circulação 553 obrigações de 4 % do valor nominal de 90\$000 réis cada uma, adquiridas com o produto da venda de terrenos conquistados ao Tejo, sendo:	
De 1.º grau — 184 obrigações	16.560\$000
De 2.º grau — 369 obrigações	33.210\$000

Diferença indicada

Reservas (sua aplicação)	
Extraordinaria	
Obrigações desta Companhia, de 1.º grau	de 3 % 9.442
	de 3 % «Beira Baixa» 44
	de 4 % 56
	de 4 1/2 % 668
Especial	
<i>Carteira — Títulos</i>	
7.493 Acções da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal	
1.420 Títulos de Fundador da nossa Companhia	
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena	
500 Acções do Banco Lusitano (uma cautela)	
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego	
Existencia em 31 de dezembro de 1909	10.210 títulos
Por memória	

<i>Imóveis</i>	
Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Sintra e Torres Vedras	
Existencia em 31 de dezembro de 1909	Por memória
Por memória	

<i>Reserva metálica</i>	
Existencia em 31 de dezembro de 1908	£ 56.202- 1-5 ao par
Accrescida em 1909, de	2.197-18-9 "
Existencia em 31 de dezembro de 1909	58.400- 0-2 "
	262.800\$037

Fundo de reserva extraordinário

Não teve movimento em 1909, este fundo, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinária.

Fundo de reserva especial

Este fundo de reserva está constituído como segue:	
Deduções segundo alínea b) do artigo 61.º dos Estatutos	51.531\$880
Deduções segundo alínea c) do referido artigo:	
Em 1899	8.440\$387
Em 1900	29.990\$300
Em 1901	42.474\$848
Em 1902	62.341\$884
Em 1903	56.732\$581
	200.000\$000
	251.531\$880

Transporte.....	251.531.5880
Produto de vendas: Imóveis	
Em Lisboa—Nos exercícios anteriores.....	12.051.5013
Títulos	
1.446 ações da Companhia de Madrid-Cáceres-Port. 43.075.5456	25.126.5469
Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego.....	11.812.5500
Juros do depósito em Londres, desde 24 de outubro de 1902 até 31 de dezem- bro de 1909:	
£ 6.357.17-4 ao par	28.610.5402 65.549.5371
Somma—Réis.....	347.081.5251

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Admissão nas gares aos proprietários e correctores de hoteis ou d'estabelecimentos de trens de aluguer, etc.

Os proprietários e correctores de hoteis ou de estabelecimentos de trens de aluguer, etc., aos quais sejam concedidos bilhetes de licença para angariar hóspedes, passageiros, etc., ficam dispensados de adquirir bilhete de gare da tarifa C. F. E. n.º 2, de grande velocidade.

Em tudo o mais, subsistem as condições do Aviso ao público B n.º 124, de 23 de julho de 1910.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Arrematação de empreitada de empedramento

No dia 1 de setembro, pela uma hora da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção destes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso público para a arrematação da empreitada parcial do empedramento completo e regularização a executar, entre perfis 152 a 367, na extensão de 3.409m.52, do 1.º lanço do ramal da estrada real n.º 34, da Touçã por Freixo de Numão à estação do Freixo, compreendido entre Freixo d. Numão e Murça.

O depósito provisório, para poder ser admitido como licitante, será de 70.5800 réis, e poderá ser feito, até às três horas da tarde da véspera do concurso, na thesouraria da direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, ou na do Sul e Sueste.

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação, que deverá ser feito na mesma thesouraria, no prazo de cinco dias, contados da data da notificação da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, acompanhadas dos documentos exigidos no respetivo programma do concurso, ou enviadas à direcção até às onze horas da manhã do dia em que o concurso tiver lugar.

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados, em todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã às três da tarde, na direcção destes caminhos de ferro, em Campanhã.

Arrematação do lanço da Ponte Nova no limite dos distritos do Porto e Braga

No dia 27 do corrente mês, pela uma hora da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção destes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso público para a arrematação da tarefa n.º 10, de obras de arte, pavimento e obras accessórias do lanço da Ponte Nova no limite dos distritos do Porto e Braga, estrada distrital n.º 40.

O depósito provisório, para poder ser admitido como licitante, será de 80.5575 réis, e poderá ser feito, até às trez horas da tarde da véspera do concurso, na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, ou na Caixa Geral de Depósitos ou nas suas delegações.

O depósito definitivo será de 5-por-cento do preço da adjudicação, que deverá ser feito na mesma thesouraria, no prazo de cinco dias, contados da data da notificação da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, acompanhadas dos documentos exigidos no respetivo programma do concurso, ou enviadas à direcção até às onze horas da manhã do dia em que o concurso tiver lugar.

As condições da arrematação e caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã às três da tarde, na direcção destes caminhos de ferro, em Campanhã.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de 125.000 travessas de pinho nor- mais — Depósito provisório para cada lote — 100.000 réis.

No dia 22 do corrente, pelas duas horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 12.5 (doze e meio) lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas à Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolónia) com indicação exterior no sobre-scripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a fórmula seguinte:

Eu abaixo assinado, residente em obrigo-me a fornecer à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10.000 travessas com as dimensões mínimas de 2,80 \times 0,26 \times 0,14 pelo preço réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quais tomei pleno conhecimento. (Data e assinatura por extenso e em letra bem inteligível.)

N. B.—Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

UM MILAGRE DA SCIENCIA

A tísica é a doença dos nossos dias. Muitas e variadas são as causas que concorrem para a multiplicar, e que se nos torna impossível enumerar. Até hoje, em geral a tísica tem tido o nome de «doença irremediável».

Com grande alegria nossa acabamos de saber que o célebre professor Giuseppe Bandiera, de Palermo, (Italia) um sabio no campo da ciencia que exerce, depois de longos e profundos estudos, descobriu um remedio singularmente eficaz contra os microbios da tísica e em virtude dos successos obtidos e da importancia da sua descoberta vai submeter o seu específico a um exame, feito por uma comissão do governo, assim que este experimente o novo remedio nos hospitais civis e militares e torna-lo conhecido por conferencias, que se efectuarão nas principaes cidades da Italia.

O dr. Bandiera, que reside em Palermo, Rue Cavour, 89-91, possue já numerosos attestados de medicos, e de doentes milagrosamente curados.

Foi o jornal *Il Secolo*, o primeiro que deu esta feliz noticia à humanidade sofredora. Lê-se neste jornal: Crê-se que o novo remedio para curar a tísica é um antiseptico: O dr. Bandiera sustenta que o seu remedio faz desaparecer os symptomas da tísica, em dois ou tres meses, matando o bacillo de Koch e que o doente entra em estado de convalescência no espaço peremptorio de 120 dias. O dr. Bandiera oferece o seu remedio a todas as pessoas que lh' o pegam. Publicar-se-ha uma analyse da sua descoberta, assim que a Comissão Sanitaria da Provincia se reuna.

Em conclusão: Aproveitamos o momento para felicitar o illustre medico e convidamos todas as pessoas que soffrem desta doença a dirigir-se-lhe. Não ha tempo a perder: o primeiro ataque de tosse não é muitas vezes o primeiro estertor da agonia.

Os pedidos devem ser feitos em francês ou italiano.

WAGON PLATAFORMA

Maxime Lambert, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que neste paiz lhe foi concedido para «wagon plataforma», pela patente n.º 6419.

Para tratar e informar o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º, Lisboa.

AGENDA DO VIADANTE

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. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel-Grande Hotel do Salvador-Grande Hotel da Boa Vista.**

Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz elétrica. Arco e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem. — Aposentos confortáveis e aconchegantes.

Magníficas vistas de terra e mar. — Sala de jantar para 150 pessoas. — Magnífico parque para recreio. — Iluminação elétrica. — Telefone n.º 15. — Preços razoáveis. — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexpressíveis comodidades e aconchego; tratamento recomendável. — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas acomodações desde 18000 reis por dia a 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fábricas da Bélgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todis, em frente do teatro: situação central; belas vistas. — Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvade Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1910

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	Lisboa-R.	C. Branca	Evora	C. Branca	Moledo	Regoa	Moledo						
7 12	7 55	9 23	10 7	12 30	5 20	7 10	10 16	7 24	7 50	8 35	9 10	9 33	7	7 23				
8 7	8 50	10 29	11 13	a 4 10	7 15	—	—	1 15	8	—	7 50	3 14	a 8 3	12 57				
10 55	11 38	11 51	12 34	7 30	2 15	5 10	11 56	10 46	6	10 24	a 12	p 4 55	11 20	6 55				
11 13	1 56	2 20	3 3	Lisboa-R.	Alfarelos	Lisboa-R.	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa	5 40	10 25	4 30	8 58		
2 28	3 11	4 47	5 29	6 17	1 26	11 35	6 51	2 39	6 8	12 20	Móra	Vidago	5 30	9 40	5 25	9 35		
3 35	4 18	5 43	6 30	—	—	8	7 6	1 15	8	12 4	Alfarelos	Villa Real	Regoa	12 30	1 45	4 10	5 20	
4 41	5 24	7 1	7 45	Lisboa	Caldas	Caldas	Lisboa	3 46	5 55	12 35	11 54	1 40	3 18	12 49	6 55			
5 47	7 29	7 57	8 41	8 27	9 11	9 34	10 18	7 45	8 36	7 24	7 45	1 26	1 51	4	4 1			
9 51	10 35	11 7	11 49	Lisboa-R.	Figueira	Figueira	Lisboa	8 35	9 20	12 30	6 44	1 15	1 51	Vidago	8 32	10 45	10 30	12 44
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				Povoas	Amieira	Figueira	Porto	10 10	10 2	10 10	—	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	V. Frances	Lisboa-R.	Figueira	Porto	1 15	2 10	1 15	—	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	
5 25	5 56	5 20	5 50	6 54	10 28	4 15	9 20	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
6	6 32	6 9	6 35	7 34	7 34	8 10	11 23	10 40	1 15	2 40	10 40	1 15	2 40	3 19	3 19	3 19	3 19	
6 43	7 11	6 45	7 15	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	Figueira	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
7 36	8 4	7 30	7 56	11 51	1 10	5 38	Figueira	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
10 15	10 43	8 13	8 41	5 57	7 19	2 39	4 6	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
11 35	12 3	1 55	1 21	12 33	1 56	7 59	9 22	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
1	1 28	12 50	1 16	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
1 45	2 13	1 40	2 6	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
2 35	3 3	2 25	2 51	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
4 50	5 18	3 50	4 16	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
5 30	6 2	5 28	5 54	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
6 20	6 48	6 58	7 24	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
7	7 28	7 45	8 11	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
7 45	8 13	8 25	8 51	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
8 30	8 58	9 10	9 36	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
10 15	10 43	10 55	11 21	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
11 35	12 3	12 45	1 11	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
Mais os de Cascaes, excepto os a.				Porto	Entrone.	Porto	Figueira	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Porto	Entrone.	Porto	Figueira	Porto	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
6 37	7 29	b 5 53	6 43	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
7 4	7 56	b 6 39	7 27	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
7 32	8 8	7 25	8 10	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
8 15	9 3	b 8	8 46	—	—	—	—	1 40	2 17	1 55	1 40	2 17	1 55	2 34	2 34	2 34	2 34	
8 35	9																	

AVISO AO PUBLICO

Ampliação á tarifa especial para aluguer de encerados

E' facultado aos expedidores que utilizem encerados, segundo a tarifa especial para aluguer de encerados, pagar á partida o respectivo aluguer ou ser este lançado em desembolsos nas guias das remessas e cobrado dos consignatarios á chegada.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da referida tarifa especial para aluguer de encerados de 1 d'Agosto de 1901.

Lisboa, 3 de Dezembro de 1909.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.