

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 547

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

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Outubro de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Companhia Real. — Aviso ao publico sobre o movimento de passageiros e bagagens na estação de Algés.

SUMMARY

	Paginas
Estado e municipios, por Fernando de Souza	289
Carta aberta ao Ill.º e Ex.º Sr. Conselheiro D. Luiz de Castro, por Mello de Mattos	290
Proposta de lei sobre caminhos de ferro	292
Cá e lá	293
Aviação e aerostação — França — Italia — Alemanha — Belgica — Inglaterra	294
Tracção electrica — O movimento da tracção electrica — Porto — Espanha	295
Italia — Suissa — Russia — Mandchuria — China	295
O peso morto nos trenvias electricos	295
Concurso de inventos e livros	295
Viagens e transportes	297
Notas de viagem — As viagens e o tempo — Chuva e trovões em pleno verão — A Schinige Platte — A linha da Jungfrau — Um mau almoço e uma linda vista — O ascensor de Harder — As grutas do Beatenberg — Um enorme centro de turismo	298
Abreviando a travessia do Atlantico	299
Uma locomotiva gigante	299
Os accumuladores Edison nos trenvias	299
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	300
Boletim Commercial e Financeiro	300
Cotações nas bolsas portuueza e estrangeiras	301
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	301
Os caminhos de ferro da Belgica	302
Linhas portuguezas — Lourenço Marques — Penafiel a Lixa — Lobito — Mossamedes — Inharrim — Penafiel a Paiva	302
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Alemanha — Belgica — Inglaterra — Estados Unidos — Bolivia — Transvaal — Dahome — Australia	302
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (conclusão)	302
Avisos de serviço	303
Arrematações	303
Agenda do Viajante	304
Horario dos comboios	304

ESTADO E MUNICIPIOS

Já tive ensejo de mostrar quão interessante é a forma de concurso do Estado e dos municipios, que foi iniciada com a construção dos ramaes de Aldeia Gallega e Montemór e que pôde ter util applicação em outros casos analogos.

Dado um troço de linha que interesse uma localidade e que tenha sufficientes elementos de trafego, a construção pôde ser facilitada por essa cooperação.

A's sollicitações dos interessados oppõe-se quasi sempre o receio dos encargos que viriam onerar o Thesouro, se tomasse sobre si a construção. Por maioria de razão seria esse encargo incomportavel para os municipios, de tão minguados recursos.

Um ramal de interesse local dá lugar a economias consideraveis no custo dos transportes e promove o desenvolvimento economico da região. A elevação das tarifas dentro de limites razoaveis torna sufficientemente rendosa a exploração, sem deixar de fazer partilhar o publico dos beneficios economicos do transporte por via ferrea.

Por outro lado, um ramal é sempre affluente util da rede a que pertence, dando lugar a augmento maior ou menor de trafego. Os encargos geraes da exploração não são augmentados sensivelmente pela abertura desse pequeno troço. O acrescimo de despesa d'exploração terá em geral compensação sufficiente no affluxo de trafego determinado,

e quando o não tenha nos primeiros tempos, pequeno é o encargo assumido pelo Estado em confronto com as vantagens de todas as especies provenientes do desenvolvimento da viação accelerada.

O rendimento bruto do ramal com tarifas altas será, em geral, sufficiente para prover ao encargo do capital. E quando o não seja, a localidade interessada incumbe o dever de supportar o onus contrahido.

A formula a adoptar é pois a seguinte:

Levantamento do capital, pelo Estado ou pelos municipios, com prazo de amortização relativamente curto, quarenta annos por exemplo, além do qual a annuidade pouco diminua;

despesas d'exploração lançadas á conta da linha principal, tendo compensação parcial ou total no affluxo de trafego do ramal;

rendimento bruto do ramal, avolumado por tarifas mais altas, consagrado integralmente ao pagamento da annuidade do emprestimo contrahido;

no caso da insufficiencia desse rendimento, complemento da annuidade a cargo do municipio ou municipios interessados.

Teve esta formula applicação simultanea aos ramaes de Aldeia Gallega e Montemór, em condições porém relativamente onerosas.

Ambos os emprestimos foram contrahidos ao juro de 6 % e o primeiro com amortização adelantada, pois a primeira semestralidade foi deduzida no acto do contracto. Ambos tinham o prazo demaziado curto de 30 annos.

Para o ramal de Aldeia Gallega o emprestimo contrahido foi de 83:000\$000 réis, com uma annuidade de cerca de 6:000\$000 réis.

O rendimento bruto durante o primeiro anno d'exploração foi de 11 contos, quasi o dobro da annuidade.

Nas linhas do Sul e Sueste houve manifesto augmento de trafego devido ao tributo do ramal, até mesmo nas relações de Aldeia Gallega com Lisboa, apesar de continuar o serviço de vapores.

A amortização do emprestimo vae pois ser antecipada.

O ramal de Montemór apresentava-se sob peores auspícios. O custo era muito maior, tendo exigido um emprestimo de 170 contos e os elementos de trafego com que se contava de menos valor.

Apesar disso, está liquidado o rendimento de onze mezes em quantia superior á annuidade de 12:200\$000 réis.

Nenhuma das camaras municipaes terá, pois, de contribuir com um ceitil para a annuidade do respectivo emprestimo. Sem sacrificio pecuniario lograram pois ver realizado um melhoramento que por outra forma não obteriam.

A camara de Reguengos abalancara-se a igual empreendimento.

Conhecem os leitores a historia dessa tentativa, cujo exito era mais seguro ainda que o do ramal de Montemór. Poude mais a mesquinhez de animo de uns, a leviandade de outros, que o interesse publico facil de reconhecer pelo mais peruncitorio exame do assunto.

Não se deve por isso esmorecer. O ministro, que tomar a iniciativa de fazer transformar em lei a proposta sepul-

tada no limbo da Camara dos Pares, bem merecerá no paiz.

Tambem já demonstrei aqui a exequibilidade da applicação da formula preconizada á linha de Cezimbra, cujo rendimento será muito superior á annuidade do capital necessario.

Na proposta de lei apresentada pelo sr. conselheiro Moreira Junior em junho ultimo providenciava-se para a realisação immediata desses dois importantes melhoramentos.

Pensar que nenhum encargo trazem e que apenas dependem de um bocadinho de attenção e boa vontade dos poderes publicos!

Outros casos pode haver de util recurso a esta combinação administrativa. O essencial é que se dêem os requisitos indicados.

*

Duas questões importa examinar para que o systema de cooperação do Estado e dos municipios, seja tão perfeito quanto possivel.

Supponhamos que ha no periodo inicial de exploração de um ramal deficiencia de receitas e que a camara interessada tem que completar a annuidade durante este tempo. Desenvolve-se o trafego; cresce o rendimento e o deficit de receita bruta transforma-se em saldo.

Deve ou não a Camara ser reembolsada do que despendeu?

Manifestamente deve.

Não pequeno sacrificio representa para ella esse dispendio para que não haja de ser compensado logo que o rendimento exceda a annuidade.

Depois de saldados esses adeantamentos—que adeantamento da camara se deve considerar a garantia de juro a que se obrigou, como succede á do Governo para com empresas concessionarias—que applicação deve ter o excesso de receita? Deve ser consagrado á antecipação da amortisação, como está estatuido para os ramaes de Aldeia Gallega—Montemór, ou deve reverter a favor da Camara que se sujeitara a compensar a deficiencia de rendimento? A antecipação da amortisação tem por effeito reduzir o prazo, durante o qual é permittida a sobrelevação de tarifas; vae pois beneficiar os individuos servidos pelo ramal, que já usufruem as vantagens da viação accelerada, pois as tarifas hão de subir apenas até o ponto de tornar o transporte beneficioso para os interessados.

Antecipar a amortisação é pois ceder a estes um lucro, que melhor applicação teria no desenvolvimento da viação accelerada e no melhoramento da exploração. Ao Governo, que para remuneração da exploração do ramal tem apenas a receita proveniente do augmento de trafego por elle determinado nas linhas principaes, deve pois pertencer esse excesso de receita propria do ramal, logo que a camara esteja embolsada do que adeantou.

Nenhuma razão de ser teria a pretensão (que não é mera hypothese, pois já foi officiosamente formulada) de reverter para as Camaras Municipaes, no todo ou em parte, esse excesso de receita.

Os ramaes de caminhos de ferro fazem parte do dominio do Estado, que os construiu e explora com o seu material circulante. A receita liquida deve pois reverter para o fundo especial, facultando o alargamento dos beneficios da viação accelerada a outras regiões.

Portanto, a formula a adoptar para o futuro deve ser aperfeiçoada com as seguintes clausulas: entregar para amortisação tão somente a importancia da annuidade estipulada; quando haja excesso de receita bruta, restituição ás camaras do que tiverem desembolsado para complemento da annuidade; reversão para o Estado, do excesso da receita.

J. Fernando de Souza.

CARTA ABERTA

Ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro D. Luiz de Castro

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

E' sempre com toda a attenção que leio a «Revista Agricola» com que V. Ex.^a illustra as paginas do *Portugal Agricola*, e, embora corra o risco de passar por bisbilhoiteiro, não poucas são as passagens de que guardo referencia nos meus apontamentos.

Hoje, porém, julgo que devo ultrapassar os limites da nota silenciosa, que vae ficar talvez esquecida para todo o sempre no fundo de uma gaveta e alguma coisa direi do congresso internacional de agricultura de 1911.

V. Ex.^a no seu afan de tornar conhecido o nosso paiz insinuou em Vienna d'Austria que se realisasse em Lisboa o decimo congresso, que havia de seguir-se áquelle que contava effectuar-se na Alemanha.

Difficuldades que não veem para o caso levaram a cidade de Berlim a declinar a honra de ser a sede do IX.^o congresso, que ha de assentar arraiaes na vizinha Espanha, de maneira que difficil se torna que em duas reuniões seguidas venham os congressistas á península iberica.

Julga V. Ex.^a e muito bem que tem o congresso de Madrid especial importancia para nós, mas receio bem que nem por isso concorramos a Madrid com trabalhos nossos.

Como todo o bom portuguez, conheço a Espanha pessimamente, chegando até a ler um romance de Perez Galdos na traducção franceza e nella foi que li tambem as Nacionalidades de Pi y Margall.

Certo é que nos não succede isso apenas com a Espanha. Dá-se o mesmo com o Brazil, a ponto que muitas pessoas houve que me perguntaram em tempos se era uma *blague* o Brazil Mental de Bruno. Para esses o Brazil era um paiz para ganhar dinheiro e ignoravam totalmente a obra de Coelho Netto, Machado Assis e tantas centenas de outros, isto sem recordar os nomes dos que escreveram sobre assuntos technicos e que, bem mais escrupulosos do que nós outros, procuram uma terminologia adequada ao genio da nossa lingua.

Não ousarei dizer se é orgulho, se é toleima nossa ignorarmos o trabalho intellectual, o trabalho na agricultura e o trabalho na industria produzido pelos nossos vizinhos e por aquelles que do outro lado do Atlantico falam a nossa lingua.

O que é facto, porém, é que em geral pouco se sabe entre nós do que occorre em Espanha e até já houve quem me censurasse por fazer referencia a um trabalho universitario dinamarquez baseando-me apenas em referencia a elle tirada de uma revista espanhola.

Não é, todavia, para falar de mim que venho tomar o tempo a V. Ex.^a, mas para dizer alguma coisa sobre o programma do congresso de Madrid.

Vêjo que se divide em sete secções, em lugar das innumeradas que V. Ex.^a diz que contava o de Vienna d'Austria. «Foi uma inundação, escreve V. Ex.^a, que ameaçou subverter a assembleia. Foi superabundante de pontos para discussão».

Ora, se naquella houve abundancia que redundou em esterilidade, neste receio bem que a parcimonia tambem o transforme em pouco proficuo.

De facto, *Silvicultura e florestas*, que constituem a primeira secção, poderiam abranger mui numerosas questões, taes como as de climatologia, de correcção de torrentes e defeza de vertentes ravinadas, as de reprezamento de aguas com fins agricolas e industriaes, quicá de hygiene e tantos outros, que V. Ex.^a conhece a fundo e eu decerto

ignoro completamente. No entanto, vejo que em sub-título se fala sómente da necessidade e método de repovoamento.

Nas *culturas espeziaes* noto apenas as de vinicultura, de pomares e olivares, quando me parece que ainda existem as culturas essencialmente industriaes que deveriam ter capital importancia na península.

De facto, o fabrico do papel exige hoje em dia centenaes de metros cubicos de madeira de pinheiros e comtudo seria possível applicar-se a esta industria numerosissimas plantas annuaes. A *Gallega officinalis*, por exemplo, dá um papel muito consistente, embora não possa affirmar-se que satisfaz o maior de todos os consumidores, a *imprensa*. Imagino que a esteva tambem poderia servir para tal fabrico e talvez a tamargueira.

Concordo que entra aqui mais o engenheiro industrial do que o agronomo, mas certamente que não pode actualmente a industria ignorar a agricultura, nem o contrario se pode dar.

Se ha pouco lamentei a proposital ignorancia em que nos conservamos relativamente á Espanha e ao Brazil, certamente mais lamentavel ella sera nos departamentos do saber e da actividade.

Por certo que V. Ex.^a vae objectar-me que deve a industria reclamar a materia prima á agricultura e não esperar que esta vá metter foice em seara alheia, apontando-lhe uma dada materia prima para um certo fabrico.

Mas quanto não valeria mais que ambas se reunissem para conseguir resolver o problema do fabrico do papel.

Quão útil não seria experimentar se a silva e a urtiga tão desprezadas, tão odiadas até pelo agricultor não podem tornar-se, pela cultura, susceptiveis de se transformarem em excellente materia prima da industria do papel.

Não valeria a pena lançar as bases de um inquerito internacional sobre o consumo de madeira no fabrico do papel?

Estou em dizer que só o *Times*, com as suas duzias de paginas consome por anno alguns hectares de florestas e, ainda mesmo que se proceda á replantação logo apoz o corte, muitos são os annos que decorrem antes que a natureza restaure o que a machina consumiu nalgumas horas.

No quarto do hotel, onde estou descansando do trabalho aturado a que por dever de cargo me tenho entregado e de factos de outra ordem de que fui victima, e onde não sei se avulta a estupidez, se a maldade, não tenho estatisticas a que recorra para provar que o *problema do papel* é um daquelles que urge resolver sob pena de volvermos ao tempo em que nas bibliothecas dos conventos medievales se prendiam com correntes os manuscriptos mais preciosos.

Certo é que nos longinquos tempos em que cursava o lyceu ouvi um dia o professor de physica alludir ao *problema do carvão* e ao futuro de miseria que legariamos aos nossos descendentes. Os *penachistas* vieram para fóra da aula a discutir o assunto e o facto é que no intervallo da aula de physica para a da latinidade (há que tempos que isto vae, em que já se nem sabe o que quer dizer latinidade) houve quem achasse o problema de facilissima resolução.

Uns, sonhando talvez com as glorias dos Corte-Reaes, dos Zarcos, dos Gil Eannes e de tantos e tantos navegadores portuguezes, alvitavam que nas regiões polares deviam achar-se immensos jazigos de carvão. O descobrimento de esqueletos de masthodontes, diziam, justifica a existencia ali de uma flora tropical em éras remotas. Outros opinavam pela exploração methodica do centro da Africa e das planuras do Althay e da Siberia, até houve um que formulou uma theoria do aproveitamento dos ventos aliseos, para a construcção de motores que substituíssem a caldeira de vapor e outro recordou o calor solar como succedaneo do carvão. A nenhum occorreu o transporte a distancia da energia proveniente das quedas de

agua. Não admira porém. As experiencias de Marcello Desprez não eram conhecidas e a machina de Gramme não figurava ainda nos compendios, nem nos programmas.

Como, porém, tocasse a sineta para a aula de latinidade, lá fomos medir versos de Horacio e não mais pensámos no problema do carvão.

Mas, ou é porque a idade já me não permite ter imaginação, ou é porque ser caso mais intrincado, ainda até hoje não vi uma solução para o *problema do papel* nem me consta que apparecesse resolução para elle.

Julgo, porém, que caberia num congresso e que de lá é que deveria vir o impulso, para que os engenheiros industriaes resolvessem depois a parte chimica e mecanica que o caso encerra e que acho relativamente facil.

De facto, o problema industrial comportaria o seguinte enunciado: Dadas plantas de crescimento rapido, fibrosas bastante, adaptando-se a terrenos de inferior qualidade, não exigindo adubação ou pedindo-a em quantidade diminuta, resistentes ás intemperies e não carecendo de chuvas na primavera, de invernos humidos, nem soffrendo com os calores do estio, isto é de grande rendimento e de cultura remuneradora, procurar os processos chimicos e mecanicos capazes de a transformarem em papel de impressão.

Seria desesperar da sciencia actual se se não conseguisse a solução deste problema.

Mas qual é a planta ou quaes as plantas que satisfazem áquellês requisitos? Esse é o problema capital, esse é que os agronomos teem que resolver, antes que os engenheiros se abalancem a procurar a solução do que se enunciou.

Não acha V.^a Ex.^a que seria bem cabido este problema num congresso agricola internacional? Não valeria a pena agita-lo sequer, ainda com risco de não encaminhar o lavrador para resultados praticos immediatos, como V.^a Ex.^a diz e muito bem que devem ser orientados os congressos agricolas?

Ainda no programma do congresso de Madrid encontro uma lacuna que até para Espanha é importante, dada a dispersão da sua lingua no continente americano. E' a falta de uma secção de *culturas tropicaes* que me refiro.

Dolorosa seria, comprehendendo, a recordação para a Espanha do immenso imperio colonial que se tornou independente, mas nelle vive o que demonstra que por terras longinquas passou aquelle grande povo. Existe a linguagem, existem alguns milhões de cerebros cujos pensamentos se exprimem na lingua que falaram Cervantes, Quevedo, Lope de Vega, Esponceda, Calderon e em que se tornaram até possíveis os rebuscamentos de phrase de D. Luiz de Gongora.

Talvez que ao redigirem o programma do congresso, os nossos vizinhos tivessem receio de alludir a um dominio enorme outrora e por isso fosse que supprimissem a secção de culturas tropicaes.

Mas ninguém cusaria vér ali mais do que uma manifestação da nobreza de alma que tanto avulta no povo espanhol collaborando em questão que infelizmente já o não interessa directamente, mas que de facto é um problema internacional.

Reparo, porém, só agora que estive glosando sobre um assunto em que sem duvida patenteio má educação. Convida a Espanha para uma festa os que se interessam pela agricultura e organiza o programma dessa festa.

Aos convidados compete apenas abrilhanta-la tanto quanto possam e eu que nem sequer devo aspirar ao convite, que nem sequer tenho talvez o direito de me inscrever estou apreciando o que se passa na casa alheia!!

Confesso, porém, que me custaria inutilisar o que acabo de escrever e por isso, ainda correndo o risco de passar por intromettido e mal educado, atrevo-me a publicar o que dito fica.

E, sem duvida V. Ex.^a achará, porém, no que acaba de ler alguma coisa que se possa aproveitar para o congresso

que se realizará em Portugal provavelmente em 1915 e não julgo demasiado um lapso de mais de quatro annos para prepararmos uma recepção condigna aos agricultores que do mundo todo concorrerão à nossa patria.

Muita coisa temos que organizar. As excursões, os alojamentos, as festas características nossas, um estudo exacto do nosso clima, os projectos das irrigações do nosso solo, os planos de canalisação dos nossos rios, o delineamento das nossas vias ferreas secundarias e o complemento das nossas estradas ordinarias e caminhos ruraes, a nossa organização do credito agricola, a federação dos nossos syndicatos de agricultura, as disposições relativas aos serviços de importação e de transformação dos nossos productos agricolas, tudo isso devemos apresentar aos que nos visitarem. Em summa, em cinco annos escassos devemos progredir pelo menos cinco lustros, para que possamos demonstrar aos que nos julgam moribundos que não queremos morrer, que não podemos morrer, porque o nosso passado glorioso nos impõe que preparemos para a nossa querida patria um glorioso futuro.

E pela sua auctoridade como lente da mais graduada das nossas escolas agricolas, e pela sua posição como representante de Portugal na Commissão Internacional de Agricultura, V. Ex.^a tudo pôde fazer em favor de uma manifestação do progresso agricola do nosso paiz, e tanto melhor o pode, quanto é certo que tem a crença, que tem a fé e que tem o talento com que é capaz de remover os obices que se apresentem ao grandioso programma que é indispensavel que tracemos para sermos não um paiz essencialmente agricola, que não comprehendendo bem o que signifique, mas um paiz que sabe e pode trabalhar com acerto, proficuamente.

Desculpe-me V.^a Ex.^a pelo tempo que lhe tomei com a leitura destas desataviadas phrases, que apenas podem ter como desculpa aquella divisa que se lê numa das salas do Paço de Cintra. De facto, o unico perdão que merecem é que foram escriptas *por bem* e ainda confesso que me dão ensejo de subscrever-me com a mais elevada consideração.

Luso, 22 de dezembro
de 1910

De V. Ex.^a
admirador sincero e agradecido

Mello de Mattos.

Proposta de lei sobre Caminhos de ferro

Começamos hoje, como prometteramos, a publicação do relatorio da notavel proposta de lei apresentada em junho ultimo pelo sr. conselheiro Moreira Junior.

Os esclarecimentos que nella se encontram e o estudo de conjuncto da nossa rede não serão decerto indifferentes aos nossos leitores.

Senhores — Não faltam no actual momento historico juizes pessimistas acérca da situação do paiz, a braços com difficuldades de ordem financeira, economica e politica. O exame sereno e imparcial dos factos, corroborado pelas lições do passado, desmente esses valcunios e justifica a esperança de um futuro melhor e a fé inabalavel nos destinos da nacionalidade portugueza, que tem ainda larga missão a cumprir em prol da civilização, acrescentando paginas honrosas aos seus gloriosos fastos.

Multiplos e valiosos são os recursos da nossa boa terra; grande é a sua capacidade de trabalho fructuoso. Não faltam riquezas para explorar, nem escasseia o campo de acção remuneradora para o labor perseverante e bem orientado.

Os progressos economicos realizados tanto nos dominios da agricultura, como nos da industria e do commercio, a despeito da repercussão, no nosso modesto meio, de crises de ordem geral, como a vinicola, são fiador seguro de futuro auspicioso.

Desse progresso tem sido e continuará sendo factor primacial a facilidade de communicações proporcionada pelo desenvolvimento da viação, cujo influxo no crescimento da riqueza publica nem sempre tem sido devidamente avaliado.

Assim o testemunham os dados estatísticos relativos ao movimento dos caminhos de ferro, que de 2.129.570 passageiros e

649.404 toneladas de mercadorias, com o rendimento bruto de 3.210.098\$473 réis, em 1880, subiu a 16.135.269 passageiros e 4.570.592 toneladas, com o rendimento de 9.749.069\$576 réis, em 1908. Enquanto a extensão da rede se elevava de 1.177 kilometros a 2.810, o rendimento kilometrico subia de 2.727\$356 a 3.469\$120 rs. apesar da construcção de linhas secundarias de pequeno trafego.

Em 1909 essa tendencia ascensional do trafego continuou a accentuar-se notavelmente em todas as linhas, cifrando-se o augmento da receita sobre a de 1908 em cerca de 353.000\$000 réis, apesar da paralysação anormal do movimento de muitas dellas na ultima dezena de dezembro, causada pelas cheias e inundações.

Ao rendimento do trafego ha que acrescentar o dos impostos de transitio e sello, que se elevou, no periodo referido, de 99.194\$077 a 578.545\$947 réis.

Sommem-se aos rendimentos directos dos caminhos de ferro os indirectos, que sobrepujam aquelles em importancia, e poder-se-ha então avaliar o augmento de materia collectavel por elles determinado.

Está longe de ter attingido o limite a elasticidade do seu rendimento.

É pelo contrario, nos ultimos quinze annos, que o seu crescimento se tem accentuado, pois, ainda em 1893, nos 2.334 kilometros de linhas em exploração, houvera apenas 6.241.351 passageiros, 1.482.391 toneladas, 5.312.300\$817 réis de rendimento do trafego, correspondendo a réis 2.276\$050 por kilometro e 278.480\$713 réis de impostos.

Largas e lamentaveis lacunas ha ainda na nossa rede ferro-viaria. Vastas regiões do paiz aguardam ha muito os beneficios da viação accelerada para valorizarem as suas riquezas inexploradas, e nas linhas ferreas existentes muitas estações se encontram sem accesso commodo por falta de estradas.

Não tem descurado os poderes publicos o momentoso problema da constituição da nossa rede ferro-viaria, a despeito das difficuldades derivadas da situação do Thesouro, procedendo com louvavel espirito de sequencia, favoravel á estabilidade da tradição e á unidade perseverante de plano, sem as quaes a administração publica, impossibilitada de progredir, tem por simile a lendaria teia de Penelope.

A lei de 14 de julho de 1899, a que ficou vinculado o nome de Elvino de Brito, assegurando aos caminhos de ferro do Estado regime propicio á melhoria da sua exploração e ao acrescentamento de novas linhas, estatuiu um principio fundamental, fecundo em beneficas consequencias, pelo qual, sem se aggravarem os encargos presentes do Thesouro, o crescimento das receitas seria consagrado ao desenvolvimento da viação accelerada.

A assimilação dos processos administrativos, em serviços de caracter commercial, aos que vigoram nas companhias exploradoras de caminhos de ferro e a creação do fundo especial, para o qual revertem os augmentos de receita a fim de se occorrer aos encargos de novas construcções ou de melhoramentos nas linhas existentes, foram a base do systema, cujos beneficos fructos, a despeito das difficuldades praticas inherentes a um periodo de transição, ali estão patentes apóz dez annos de honrada e zelosa administração do Conselho creado pela nova lei, ao qual preside a prestigiosa individualidade publica — Pereira de Miranda.

Desde a promulgação da lei tem-se succedido providencias oriundas de diversos governos, mas orientadas todas pelo mesmo criterio. Sem falar na creação do fundo especial das matas e na organização do porto de Lisboa, inspiradas pelo novo regime dos caminhos de ferro, vemos successivamente promulgadas, além de multiplos decretos de caracter regulamentar, as leis: de 24 de maio de 1902, providenciando sobre as construcções das linhas de Mirandella a Bragança e da Regoa a Chaves; de 1 de julho de 1903, da iniciativa do meu illustre antecessor, sr. Conde de Paço-Vieira, auctorizando a construcção de varias linhas complementares e estradas de accesso e assegurando a conclusão do troço de Coimbra a Lousã; o decreto com força de lei de 2 de maio de 1904, concedendo com garantia de juro as linhas do Alto Minho; de 20 de dezembro de 1906, concedendo a garantia de juro a linha do Valle do Vouga; os decretos com força de lei de 7 e 12 de junho de 1907, auctorizando a construcção dos ramaes de Aldegallega e Montemor; as leis de 27 de outubro de 1909, assegurando a construcção das linhas de Portalegre e do Sado e a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas e destinando recursos para linhas complementares da zona central, cuja construcção o sr. Conde de Paço-Vieira procurou assegurar pela notavel proposta de lei de 24 de março de 1904, tendente á creação de um fundo especial, que obteve parecer favoravel das commissões parlamentares, não chegando a ser convertida em lei.

Entretanto, os decretos de 15 de fevereiro de 1900, 27 de novembro de 1902, 7 de maio de 1903, 4 de abril, 7 de maio e 19 de agosto de 1907 definiam, pela classificação das linhas complementares, baseada em inquerito previo, o plano da rede ferro-viaria nas tres zonas em que o paiz se acha dividido.

Abriam-se á exploração 280 kilometros nas linhas do Estado, cujo rendimento se elevou de 1.900.361\$734 réis em 1899-1900 a 2.965.527\$226 réis em 1908-1909. Acham-se em construcção adeantada 63 kilometros de varios troços, e dentro de tres annos deverão estar concluidos 216 kilometros mais, das linhas do Sado, Cacilhas e Portalegre.

Abriram-se mais 130 kilometros das linhas de Mirandella a Bragança, Coimbra a Lousã e Guimarães a Fafe, com garantia de juro pelo fundo especial ou participação de receitas das linhas do Estado, a que se juntarão dentro em pouco 158 kilometros das linhas do Alto Minho.

As receitas do fundo especial elevaram-se de 140:158\$827 réis em 1899-1900 a 551:353\$172 réis em 1908-1909.

Se muito está feito, não pouco há que fazer para proporcionar as facilidades de comunicação ás legítimas exigências da economia nacional. É certo que a necessidade imperiosa de reorganizar as finanças e assegurar o equilíbrio orçamental não se compadece com a criação de encargos a que não correspondam novas receitas equivalentes. Sem deixar, porém, de manter essa regra salutar, pode-se e deve-se activar o desenvolvimento da viação acelerada, sem confiança temerária no futuro, nem pusillanidade que entorpeça o progresso económico do paiz, aproveitando os elementos de acção existentes e procurando augmentar a sua efficacia.

Assente, como principio fundamental, que se não pedem ao presente sacrificios ao Thesouro, não é demais exigir que a esse desenvolvimento se consagrem augmentos futuros de receitas, que dos caminhos de ferro vem, distribuindo-os com equidade pelas differentes regiões do paiz. Assim como para as duas zonas extremas ha um fundo especial consagrado aos encargos da construção de novas linhas, justo é que pela mesma forma se proceda em relação á região central.

A proposta de lei de 24 de março de 1901, a que já me referi, tinha principalmente por fim a criação desse fundo, idéa de algum modo realizada já, em parte, pelas disposições da base 6.ª da lei de 27 de outubro de 1909.

Parece-me sobremodo opportuno o delineamento de um plano methodicamente traçado, que, mantendo sem alteração sensível a presente situação no que respeita á partilha de rendimentos das linhas ferreas, habilite o Governo a dar-lhes mais vigoroso impulso com rasgada iniciativa, que não exclua a prudente sujeição ás circumstancias de momento.

A esse criterio obedece a proposta que tenho a honra de vos apresentar e que procurarei justificar com a minuciosidade que a importancia do assunto exige.

I

O decreto de 6 de outubro de 1898, que foi a origem e a base das beneficentes providencias posteriormente tomadas para o desenvolvimento da viação acelerada, considerou, para esse effeito, o paiz dividido em tres zonas:

Zona ao norte do Mondego, que chamarei *zona do norte*, da qual são as linhas do Minho e Douro as arterias principaes;

Zona entre o Mondego e o Tejo, que chamarei *zona do centro*;

Zona ao sul do Tejo, ou *zona do sul*, servida pelas linhas do sul e sueste.

Na primeira estão concedidas a empresas as linhas do Porto á Póvoa e Famalicão, Trofa a Guimarães e Fafe, Braga a Guimarães e a Monção, Vianna a Ponte da Barca, Foz-Tua a Mirandella e a Bragança. Deve esta zona ter praticamente por limites, do lado do sul, a partir da foz do Paiva, os da bacia do Douro, visto serem as linhas a construir na vertente esquerda desta bacia todas directamente tributarias da linha do Douro, convindo reservar para o Estado a sua construção.

Na zona do sul, além das linhas do sul e sueste e das suas afluentes projectadas, apenas figuram, concedidas a empresas, o troço da linha de leste além do Tejo e o ramal de Cáceres, que devem ser considerados pertencentes á zona do centro, como a linha principal, nella situada; a linha de Vendas Novas a Setil, que, ficando quasi toda ao sul do Tejo e sendo tributaria da do sul, faz systema com ella; a linha de Portalegre, que, apesar de concedida a uma empresa, vai ser explorada pelo Estado.

Nas duas zonas extremas é pois preponderante, e mesmo numa dellas quasi exclusiva, a acção do Estado.

A zona do centro deve abranger todas as linhas concedidas a empresas entre o Douro e o Tejo, incluindo a de Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva e seu ramal, e as que venham a ser construídas na região, com excepção das da vertente do Douro para montante do Paiva, porque todas são, como se disse, tributarias da linha do Douro.

Quando se creou o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, attribuíram-se-lhe todas as receitas futuras provenientes de caminhos de ferro, sem distincção de região.

Figuravam, entre as que deviam com o tempo tornar-se muito valiosas, os augmentos do rendimento de impostos e as economias das garantias de juro em todas as linhas do paiz.

Ao ser transformada na lei de 14 de julho de 1899, a proposta de Elvino de Brito foi modificada, deixando-se essa reversão subordinada á condição de previo equilibrio no orçamento das receitas e despesas ordinarias do Estado, excepto para o augmento de impostos nas linhas do Minho e Douro e para o seu producto integral nas linhas que viessem a construir.

Mais tarde, a lei de 1 de julho de 1903 pôz termo á anomalia de um regime differente para os dois grupos de linhas, e prescreveu a reversão immediata dos excessos de impostos das do Sul e Sueste para o fundo especial.

Até hoje, infelizmente, não se verificou a condição a que ficou

subordinada a cedencia, ao fundo especial, de uma receita de tal modo importante, que atingiria ao presente cerca de 300:000\$000 réis annuaes, e quando se verificasse essa cedencia, desequilibraria de novo o orçamento, cessando desde logo o direito a ella, a não haver no orçamento ordinario do Estado excedentes consideraveis de receita sem applicação.

Hoje, portanto, o fundo especial recebe os excessos de impostos das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste e na integra os das linhas de Vendas Novas a Setil, Mirandella a Bragança, Coimbra a Lousã e Valle do Vouga, construídas depois de 1899, embora as duas ultimas não sejam suas tributarias.

Tambem a lei de 1899 destinou ao fundo especial, nos n.ºs 5.º e 7.º da base 3.ª, o producto de arrendamento de terrenos conquistados ao Tejo pelas obras do porto de Lisboa pertencentes ao Estado, o da venda dos que não forem necessarios á exploração, e iguaes receitas em relação a terrenos salgados e terrenos contiguos a estradas, ou pertencentes a estradas ou caminhos de ferro abandonados, que estejam na posse do Estado. Dessa proveniencia, apenas advem ao fundo especial receita insignificante, de verificação difficil, disseminada por todos os districtos, que em 1908-1909 foi apenas 4:368\$198 réis.

Como já observei, a lei de 27 de outubro de 1909 providenciou sobre encargos de linhas da zona central, destinando-lhes recursos que pertenceriam, em determinada hypothese, ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Embora seja criticada por tratadistas de valor a criação dos fundos especiaes, que julgam inherente a uma organização financeira defeituosa, preferindo a dotação directamente destinada no orçamento aos diversos serviços publicos, affirmam outros, com mais senso pratico talvez, que é de boa prudencia attribuir a determinados encargos receitas especiaes, de sua natureza crescentes, que, sem affectar a situação do Thesouro em relação ao momento dessa attribuição, habilitam os Governos a contar de antemão com recursos para determinada acção de fomento.

Entendo, pois, que se deve crear o fundo especial dos caminhos de ferro da zona do centro, aproveitando o ensejo para revêr as disposições similares da lei de 14 de julho de 1899, aperfeiçoando-as sem modificação essencial, nem cerceamento dos rendimentos actuaes, quer do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, quer do Thesouro, e utilizando em boa parte a proposta de lei de 1904, em cujo delineamento definitivo foi attendido o autorizado parecer do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, de 24 de fevereiro do mesmo anno.

O rendimento dos impostos de transito e selo cresce com o do trafego.

As garantias de juro diminuem de anno para anno, algumas das quaes, como as de Mirandella a Bragança e de Coimbra a Lousã, sahem do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado. Aquelle augmento e essas economias representam disponibilidades crescentes.

Se nas linhas do Estado acrescem o augmento da receita liquida do trafego e as receitas fóra do trafego, ha, em compensação, a favor da zona central a nova receita do imposto de transito nas linhas do norte e leste, que o thesouro não tem usufruido e de que pode portanto prescindir. Aos que objectarem que nenhuns recursos podem ser distraídos da obra necessaria de reconstrução das finanças, responderei que, mais que nenhum outro, é meio de acção efficaz o avigoramento da actividade economica do paiz pelas facilidades de circulação.

Creando o fundo especial da zona central, a cada um dos dois devem ser methodicamente attribuidos, tanto os recursos provenientes das linhas das respectivas regiões, como os encargos inherentes.

Para cada fundo reverterão os augmentos da receita de impostos, como de cada um sahirão as annuidades de empréstimos e as garantias de juro, aproveitando-lhes pois as correlativas reduções e reembolsos.

E, como as garantias de juro das linhas de Foz-Tua a Mirandella, Torres-Figueira-Alfarellos, Santa Comba-Dão a Vizeu e Beira Baixa, são hoje pagas directamente pelo Thesouro, desde que saiam dos fundos especiaes de cada região, devem estes ser dotados com subsidio igual ao encargo presente, subsidio que procurarei determinar.



Teófilo

(Continúa).

Cá e lá...

É commum ouvir-se dizer entre nós, para reciprocamente nos amesquinhamos a nós mesmos: *se fôsse lá fóra!... Só aqui é que se vê isto!... Isso é bom lá para fóra onde o povo está mais civilizado!...*

Para que se veja quanto somos injustos para comnosco, é bom notar o que lá fóra se passa tambem.

O medico director do serviço de saúde na Companhia dos Caminhos de ferro do Norte da França apresentou ultimamente, á Academia de Medicina, uma-communicação in-

interessante acerca da «Utilidade dos Escarradores na estação do Norte, em Paris.»

A Comissão da Tuberculose, instituição analoga à nossa Assistência aos Tuberculosos, pôz na cabeça do rol das conclusões por ella votadas a necessidade de acabar com o mau habito de escarrar para o chão, e convidou por isso as Administrações das Companhias de Caminhos de ferro a installarem escarradores nos locais frequentados pelo publico, e muito principalmente nas estações.

A Companhia do Norte, como era de prevêr, accedeu de bom grado ao convite da Comissão da Tuberculose.

Installados os escarradores, logo da parte do publico começaram os gracejos mais ou menos espirituosos, e tanto menos espirituosos quanto provinham em geral de pessoas para quem os cuidados prophylaticos são materia desconhecida.

Em breve se reconheceu que os escarradores eram pouco utilizados. Então, o medico da estação do Norte, para fixar cifras, encarregou o chefe da estação de estabelecer um serviço de estatística das pessoas que se utilizavam dos escarradores.

Com effeito, junto dos dois escarradores collocados nos dois pontos mais concorridos, foi montado um serviço de vigilancia, á hora em que é maior o movimento na estação.

Pasmem os leitores! isto passou-se em Paris, na capital do mundo civilisado, a cidade phenomeno com que andamos sempre a atirar-nos á cabeça uns dos outros. *Se fôsse em Paris!... Vá você a Paris e verá!...*

De 3.010 pessoas que transitaram junto dos escarradores, *quarenta e quatro* escarraram para o chão, e *seis* apenas obedeceram ao convite!

E somos nós que a nós mesmo passamos attestados de selvagens, sem querermos vêr que *lá fóra* se enferma tambem de muitos males de que nós enfermamos aqui.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Desde que a aviação começou a entrar no campo da pratica, logo a sciencia da guerra começou a cobiçar o invento para augmentar o poder mortifero das esquadras e dos exercitos.

Em França, já nas grandes manobras do exercito ultimamente realizadas entraram em serviço os aeroplanos.

Em um determinado momento, quando o inimigo simulado mandava um aeroplano desempenhar uma missão, o adversario immediatamente deu ordem a dois aeroplanos para irem interceptar o caminho áquelle.

A manobra surtiu o effeito desejado.

Está pois travada a guerra nos ares.

Nos Estados Unidos, foi o aviador Curtiss encarregado de proceder a experiencias de bombardeamento dum couraçado, projectando as bombas do seu aeroplano.

As experiencias serão feitas sobre um couraçado parado, caminhando em zig-zag, e seguindo em recta a todo o vapor.

Em Espanha, o orgão da Armada insere um artigo pugnando pela creação de uma esquadra armada, entrando em detalhes para execução da sua opinião, e lembrando a necessidade de introduzir no proximo orçamento a verba de 200:000 pesetas para a creação da esquadra aerea.

França

No aerodromo de Chartres cahiu o aviador Poillot que pilotava um aeroplano em que levava um passageiro.

Poillot ao fazer nma viagem á altura de vinte e cinco metros foi precipitado ao solo por se ter voltado o aparelho, fracturando o craneo e a espinha vertebral, morrendo pouco depois da queda.

O passageiro que o acompanhava apenas recebeu ligeiros ferimentos.

— Os concorrentes á corrida Paris-Bruxellas, Mathieu e Loridan, desistiram em vista das contrariedades que se lhes levantaram pelo caminho. Mathieu, tendo descido nos arredores de Paris para regular o motor, em acção, atirou-se ao aparelho, partindo-lhe a helice.

Loridan quando, depois de ter descido em Saint-Quentin, novamente se elevou para seguir, quando chegou á altura de duzentos metros sentiu que o aparelho se despenhava.

Devido ao seu sangue frio, apesar da altura da queda conseguiu salvar-se illeso, bem como o passageiro que o acompanhava.

O aparelho ficou despedaçado.

Italia

Dos tres concorrentes inscriptos para tentarem a passagem do Simplão sómente dois, o aviador francez Chavez e o aviador americano Weymann chegaram a realizar a tentativa.

A arrojada empresa, que não passou duma questão de interesse ou de vaidade e da qual vantagem alguma advem para a sciencia da aviação, foi levada a cabo só pelo aviador francez, tendo desistido o americano.

A partida de Briga teve lugar pouco depois das onze horas da manhã. Á uma hora e quarenta e cinco minutos atravessava o Simplão. Ás duas horas e onze minutos chegava a Domossodola. A travessia dos Alpes levou quarenta minutos.

Chavez fez a travessia com felicidade; mas quasi ao tocar em terra italiana, o aeroplano afocinhou e voltou-se ficando o aviador sob o motor, envolvido nos destroços do aparelho.

A pouco menos de vinte metros do terreno as azas do aeroplano quebraram, cahindo inertes aos lados do aparelho.

O volante ficou quebrado, a helice despedaçada e um montão informe de destroços ficou indicando o ponto em que Chavez cahira, pagando com a vida a inutil vaidade de ter feito a travessia dos Alpes em aeroplano. E dizemos vaidade, pois nos custa a acreditar que fosse o interesse das 70.000 libras, ou 12:610\$000 réis da nossa moeda, premio annuciado pela Sociedade de Aviação de Milão, o incentivo para tão arriscada travessia.

Bem mais do que isso têm ganho varios aviadores e com bem menor risco.

O arrojado aeronauta ficou com as pernas quebradas, e leves ferimentos.

Recolhido ao hospital, o medico depois de proceder á redução das fracturas diagnosticou rapida cura, mas que exigia demorada convalescença.

Parece no emtanto que Chavez tinha soffrido importantes lesões internas porque o seu estado geral foi aggravando-se dia a dia e a 26 do mez passado fallecia no hospital onde fôra recolhido.

Os seus herdeiros receberão as 50:000 libras que a Comissão determinara offerecer a Chavez.

Uma das azas do aparelho vae ser guardada no museu de Domossodola, e a outra será offerecida á Municipalidade de Milão.

Um pequeno monumento será levantado no ponto em que Chavez cahiu.

Allemanha

No campo de manobras de Tempelhoc teem sido feitas experiencias com o aparelho que se destina ao serviço militar e que pode funcçãoar tambem em terra e sobre a agua.

O aparelho é do invento do aviador Grawert.

A helice, accionada por um motor Anzani, de 50 cavallos, funcçãoa sempre, quer o aeroplano sirva de automovel quer sirva de autocanôa.

A transformação para uma ou outra aplicação faz-se em pouco tempo.

As experiências teem dado bom resultado.

— O azar que acompanha o conde de Zappellin é igual á tenacidade que elle emprega em aperfeiçoar o seu invento.

Uma catastrophe veio destruir um dos seus dirigiveis, o Zappellin VI que partira de Baden em direcção a Heilbronn, levando a seu bordo doze passageiros.

Tendo-o uma avaria obrigado a voltar ao ponto de partida, quando os operarios procediam á reparação da avaria incendiou-se uma porção d'essencia, e em menos de cinco minutos, as chammas communicando-se ao envulcro e fazendo explodir os balões interiores, o Zappellin VI ficou reduzido a um montão de cinzas.

O dirigivel, que valia 600:000 marcos, estava seguro em 480:000.

— O aviador Frohman cahiu da altura de quarenta metros, quando em Habsheim procedia a experiencia.

Frohman soffreu varias fracturas e lesões internas recolhendo ao hospital em gravissimo estado.

O aparelho ficou completamente inutilisado.

Belgica

Durante as experiencias que fazia, em Ostende, com um novo typo de papagaio, o aviador francez Mouton cahiu da altura de vinte metros por ter-se quebrado a corda que prendia o aparelho. Mouton foi recolhido ao hospital, gravissimamente ferido.

Inglaterra

Quando o aviador Barnes procedia a experiencias cahiu da altura de vinte metros, fracturando o cranco, ficando perigosamente ferido.

TRACÇÃO ELECTRICA

O movimento da tracção electrica

Caminha a largos passos a tracção electrica na Europa, não matando a tracção a vapor, mas combinando-se com ella, para melhorar o serviço ferroviario em geral, levando a viação accelerada a regiões em que seria difficil estabelecer a viação a vapor.

Em França, a Companhia de Orléans ha já annos electrificou a sua linha entre Paris e Juvisy; a companhia do Oeste estabeleceu a tracção electrica na sua linha dos Invalidos a Versailles; a Administração dos Caminhos de ferro do Estado projecta introduzir este systema de tracção nas linhas dos arredores de Paris; a P. L. M. introduziu-a no troço de Fayet a Chamounix.

A Allemanha tem feito experiencias no troço de Berlim a Zonen.

Em Inglaterra,, o Lancashire Iorkshire Railway ligou electricamente Liverpool e Scotteput; e Nortte Eastern Railway electrificou as suas linhas dos arredores de Newcastle-on-Tyne.

A Italia, a Suissa, a Russia, e a Espanha teem varias linhas electricas em exercicio.


Dentro em pouco deixará de haver na Europa pontos inacessiveis; a electricidade vencendo todas as difficuldades tornará tão facil o accesso dos mais elevados pincaros, com o das mais razas planicies por onde circulam hoje os comboios movidos pela força do vapor.


Porto

Estão em plena actividade os trabalhos de construcção e installação da estação geradora da energia electrica para a Companhia Carris de Ferro.

Espanha

Deve ser inaugurada ainda este mez em Barcelona a nova linha de Pueblo Nuevo.

 Foi feita a concessão de uma nova linha que parte do centro de Barcelona dirigindo-se a Gracia.

 Na nova linha de Martos a Pedro Abad, em vista dos estudos feitos, será adoptada a tracção electrica.

Esta linha atravessa a provincia de Jaen de norte a Sul.

Italia

Terminaram os trabalhos de construcção da linha de Fondotoce a Pallanza, a qual communica a linha do Simplão com o lago Maior.

Suissa

Trata-se de construir uma linha de Wholen a Meisterschwanden, ficando assim Zurich ligada directamente ao lago de Hallwil.

Russia

Foi pedida a concessão de uma linha de Nijni-Novgorod a Kurgan, passando por Malinige, Sarapul a Katerinburg.

Mandchuria

Por todo o mez seguinte deve ser aberto á exploração o troço da linha do Socette Mandchurian Railway Company comprehendido entre Antung e Keikwashan.

China

O Governo chinez estuda a construcção de uma linha que ligue a China á Birmania, facilitando a Inglaterra os capitães necessários.



O PESO MORTO NOS TRENVIAS ELECTRICOS

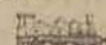
O peso morto dos trenvias electricos representa um desperdicio de energia electrica que muito convem diminuir.

Ultimamente, nos Estados Unidos, tem-se manifestado a tendencia para o emprego de material movel tão leve quanto possivel.

Agora, a «Bosten and Northen and Old Colony Strents Raylway» pôz em serviço quarenta e quatro carruagens do chamado typo de 1909, as quaes pesam menos 3.000 kilos do que as do typo de 1907, apesar de serem de lotação maior.

As carruagens do typo de 1909 medem 11,^m85 de comprimento e 2,^m40 de largura; pesam, varias, dezenove toneladas, e são providas com quatro motores. As rodas são de aço, com o diametro de 0,^m85.

As experiencias mostraram que estas carruagens dão a economia de 658 réis da nossa moeda, cada uma, em corrente electrica, o que corresponde annualmente, para as quarenta e quatro que foram postas ao serviço, á economia, de 10.570,5000 réis.



Concurso de inventos e livros

A União das Administrações ferroviarias da Allemanha instituiu varios premios, num total de 65750:000 réis da nossa moeda, para os inventos e aperfeiçoamentos de incontestavel utilidade em materia de Caminhos de ferro, e para trabalhos escriptos versando sobre o mesmo assunto.

Os premios maiores são de 15692:000 réis, e os menores de 324:000 réis.

Os assuntos especialmente recommendados são aperfeiçoamentos em aquecimento das carruagens, segurança dos passageiros, rapidez de tracção, e simplificação do serviço.

O concurso obedece ás condições de não serem os inventos anteriores a julho de 1905, e estarem applicados em uma das linhas da União.

Os premios de invento são entregues ao inventor e não á pessoa que tenha adquirido a sua propriedade com o fim de explora-la, e os premios de livro são entregues ao auctor e não ao editor.

VIAGENS E TRANSPORTES

Excursão às Beiras

Bem previramos nós, quando no nosso ultimo numero dissemos, que a viagem circulatoria ás praias e thermas, levaria a Companhia Real á realisacão de outras. O resultado foi o que era de esperar, dadas as condições em que a magnifica excursão foi estabelecida, e apesar da chuva que nos tres primeiros dias cahiu, que sem duvida a prejudicou um tanto, foi muito elevado o numero de excursionistas que se aproveitaram dos bilhetes, podendo-se calcular bastante avultada a receita que a Companhia tem auferido.

E assim que se anima o publico ao excursionismo e que os caminhos de ferro podem obter magnificas receitas.

Assim o entenderam os intelligentes funcionarios que superintendem nos serviços da Companhia Real, os quaes promettem proseguir no caminho que encetarão, pois já se annuncia uma nova excursão que, comquanto no itinerario marcado não tenha attractivos eguaes aos da primeira, atravessa uma das regiões mais caracteristicas e interessantes do paiz, a da Serra da Estrella.

O preço dos bilhetes para esta excursão é reduzidissimo: 4\$250 em 1.^a, 3\$200 em 2.^a e 2\$120 em 3.^a classe, incluindo o imposto do sello; e o circuito Entroneamento-Abrantes-Guarda-Pampilhosa-Alfarellos-Entroneamento.

Os bilhetes podem ser adquiridos em qualquer das estações do circuito e ainda em qualquer estação da Companhia Real, da Beira Alta e Companhia Nacional, sendo além disso vendidos bilhetes com 50 % de redução nas estações das tres referidas Companhias não comprehendidas no circuito, até á mais proxima dellas. A validade para ida é de 5 a 17 e para volta de 8 a 20 do corrente, e podem ser utilizados em todos os comboios ordinarios com excepção do Sud-Express e dos rapidos Lisboa-Madrid.

E' permittida tambem a occupação de logares de luxo aos portadores de bilhetes de 1.^a classe, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas, e o transporte de 15 kilogrammas de bagagem registrada.

Os excursionistas podem dentro do prazo da validade dos bilhetes deter-se em todas ou em qualquer estação do circuito, sob a condição de fazerem carimbar os bilhetes á chegada e á partida das estações em que parem.

Das bellezas e curiosidades que o passageiro poderá desfructar nesta excursão, quasi desnecessario seria fallar, pois que de toda a gente é bem conhecido, quando mais não seja pelas descripções que se acham publicadas em diversas revistas, guias etc, o quanto a natureza foi prodiga com a região atravessada pelo circuito, região que tem um aspecto inteiramente diverso das do littoral. Entretanto dalguns pontos nos occupamos, que poderiam passar despercebidos a quem nada conheça da região Beirã e para os quaes chamamos a attenção.

A poucos kilometros do Entroneamento, a linha aproxima-se do Tejo percorrendo uma região fertil e encantadora, encontrando-se numa pequena ilha ao centro do rio as lindas ruínas do velho Castello de Almourol, conservando ainda algumas das suas ameias e a sua elegante torre de menagem ao centro. A fundação do Castello data do tempo dos Mouros, e as lendas que o cercam são deveras interessantes, não cabendo no curto espaço de que dispomos fazer a sua narrativa. Pode ser visitado com permissão do commandante da escola pratica de Engenharia em Tancos cujo musen tambem merece a pena vêr-se.

Mais adeante na *Praia*, ponto onde se desfructa um lindo panorama, pode-se tomar uma carruagem e visitar a pittoresca villa de *Constancia*, proxima da confluencia do Zézere e do Tejo, a *Pugna Tagi* dos romanos que foi elevada á cathgoria de Villa pelo rei D. Sebastião.

Mais alguns minutos de comboio, durante os quaes se avista sempre um lindo horizonte e está-se em *Abrantes*. A antiga e nobre praça de guerra que nos faz entrar o espirito em cogitações sobre o sem numero de feitos gloriosos alli prestados pelos nossos antepassados, desde o principio da monarchia até a gloriosa guerra peninsular.

Invadida por Junot em 1807 e cercada por Massena em 1810, cabe á heroica Abrantes um bom quinhão nessa pagina dourada da historia da guerra Peninsular.

Além do Castello, do alto do qual se gosa um formoso panorama, ha a magnifica egreja de S. Vicente, e em Santa Maria do Castello, hoje transformada em deposito de material de guerra, encontram-se os tumulos de Diogo Fernandes d'Almeida e de D. Antonio d'Almeida, da familia dos marqueses d'Abrantes, cujo velho palacio serve hoje de presidio militar.

Em passando «as Portas de Rodam», pittoresca agglomeração de rochedos que apertam o Tejo, a linha abandonando o rio, entra numa região de aspecto mais arido, mas nem por isso menos interessante ao turista, até chegar a *Castello Branco*. Esta importante cidade é tambem digna de ser visitada. Do seu velho castello em ruínas, domina-se toda a cidade e arredores d'entre os quaes alguns como a *Certã* e *Castello Novo* merecem especial menção.

Passado um tunnel duns 50 metros, chega-se a uma região deliciosa, por entre mattas, vinhedos e terras de sementeira.

Ahi se encontram as lindas aldeias de *Alpedrinha* e *Valle de Prazeres* e a rica villa de *Penamacôr*, situada num ponto muito elevado proximo da ribeira de *Bazaguedas*.

D'aqui em deante até á Covilhã a paisagem é sempre ridente, destacando-se como principal povoação a formosa villa de *Fundão*, situada ao fundo da serra da Guardunha e rodeada de pomares. Na encosta da serra ha uma formosa matta de castanheiros cuja verdura nos deslumbra.

Passados os bellos pomares do Fundão está-se dentro em pouco na industrial cidade da *Covilhã*, onde, além das importantes fabricas de lanificios, ha que vêr o grande *Sanatorio* para tuberculosos, o *Grande Hotel dos Herminios* com aposentos especiaes para excursionistas, e a uns 23 kilometros da cidade o *Estabelecimento das aguas mine- raes de Unhaes da Serra*.

E' a partir da Covilhã que a nosso vêr, a excursão se torna mais interessante ao turista, o qual pode d'alli partir em digressão desportiva até á *Serra da Estrella*, excursão que se pode fazer em 2 ou 3 dias, sem perigos na epocha de verão, um pouco mais difficil de outubro em deante, quando começa a formação dos gelos, mas por isso mesmo de maior interesse para o «sportman».

O gelo derrete-se quasi por completo no verão, permanecendo perpetuo na *Geleira dos Cantaros*.

A excursão á Serra tambem se pode fazer a partir de Belmonte, da Guarda ou de Gouveia, e de qualquer dos pontos donde se inicie é sempre interessante e revestida de peripecias, muitas vezes imprevistas.

Os pontos da serra mais curiosos ao turista são: os *Cantaros* (*Magro e Gordo*); a *lagôa do Peirão* que deve ser observada do *Poio de Matta Cães*; a *lagôa Eseura*, a *lagôa Redonda* e a *Comprida*; a magnifica queda d'agua da *ribeira de Proença* sobre o *Alva*; o *valle do Conde*; os *covões de Loriga*, o *Cabeço do Preto* e o *Pomar de Judas*. No *Poio Negro* estão installados os *Hoteis-Sanatorios*, *Estrella* e *Montanha*.

O ponto mais alto da Serra é o chamada *Malhão da Estrella*, a 1:992 metros de altitude, donde se desfructa em dias claros um panorama indescritivel.

De Covilhã e até Manteigas pouco interesse tem a pai-

zagem, começando a accentuar-se o aspecto escabroso e agreste a partir da ultima.

A linha contornando a serra quasi em espiral, vae subindo sempre até *Guarda*. Os enormes penedos, como que parecem querer destacar-se do solo e ameaçar-nos de nos esmagar. A paizagem é então grandiosamente agreste; alguns castanheiros pelas encostas e pequenas casitas todas construidas de pequenos blocos de granito sobrepostos, estão como que a sorrir-nos no meio daquella austeridade que nos faz meditar, e, assim se vae caminhando com uma velocidade que nos permite da carruagem observar bem o panorama, até se alcançar *Guarda*. O *Sanatorio Souza Martins* é, por assim dizer, o marco que de longe se avista indicando-nos o ponto culminante da cidade, a *Lancia Opidancia* dos Romanos.

O principal monumento a visitar nesta cidade é a *Cathedral*, a velha Sé da *Guarda*, cuja architectura gothica na primitiva tem soffrido varias modificações, constituindo hoje um mixto de gothico, manuelino e renascença. Ultimamente foi restaurada e felizmente desfeitas algumas das barbaridades de que havia sido victima.

Ha alli um bom hotel com preços bastante modicos e algumas hospedarias.

Da *Guarda*, como dissemos, tambem se pode fazer a excursão á *Serra*, e outras pequenas digressões aos arredores que são ferteis e pittorescos.

Seguindo da *Guarda* no itinerario do comboio, passa-se por *Pinhel* desfructando-se o lindo panorama do valle do *Mondego*; depois *Villa Franca das Naves*, proximo da historica *Trancoso* para onde ha diligencias.

Esta villa cheia de lendas e segundo a tradição, a terra natal do *Grão Magriço*, tem um bom hotel, e pela sua elevada situação della se desfructam bellos pontos de vista. A seguir *Celorico da Beira* e *Fornos d'Algodres*, povoações todas ellas ligadas a curiosas lendas e factos historicos; a industrial *Gouveia*, situada numa eminencia nas faldas da *Serra*; *Mangualde*, de origem arabe como quasi todas as povoações da *Beira*; *Cannas de Senhorim*, ponto de desembarque para as *Caldas da Felgueira*, onde ha um estabelecimento bem montado e um bom hotel; *Carregal do Sal*, situada junto das serras da *Estrella* e do *Caramullo*; *Santa Comba Dão* entroncamento da linha da *Beira Alta* com a de *Santa Comba a Vizeu*.

Vizeu, a capital da *Beira Alta*, deve tambem ser visitada, muito embora a cidade em si não tenha grandes elementos de attracção.

Além da *Cathedral* que fica situada num ponto elevado da cidade e onde se encontram os magnificos quadros de *Grão Vasco*: *São Pedro*, o *Calvario*, o *baptismo do Senhor* e o *Martirio de S. Sebastião*, quadros de muito valor um dos quaes está computado em 400 contos de réis, e que só por si constitue objecto para uma excursão áquella cidade, tem dois lindos passeios e uma grande superficie onde fica a historica *Cava de Viriato*, e lindos arredores.

De *Vizeu* ainda se pode fazer uma excursão em carruagem a *S. Pedro do Sul*, onde está installado o magnifico estabelecimento das *Thermas de D. Amelia*, e onde ha outras curiosidades dignas de ver-se.

No caminho de *Santa Comba* para o *Luso* encontram-se ainda povoações muito interessantes, como *Parada de Gonta*, berço do grande poeta *Thomaz Ribeiro*, *Torre d'Eita*, etc.

Chega-se ao *Luso*, chave de ouro da excursão, muito embora não seja o seu terminus.

Que diremos do *Luso* e do *Bussaco*? — Que é bella a matta, uma das nossas maravilhas, etc, etc!

Está dito e redito; todos o sabem, e só falta a quem ainda lá não foi, aproveitar a occasião desta viagem barata que a *Companhia Real* proporciona.

De *Luso* para cá até *Entroncamento*, isto é, *Coimbra*, *Figueira*, *Thomar*, etc, são localidades já mais conhecidas

e de que por vezes temos fallado; por isso e por nos não permittir mais o espaço, deixamos ao turista que as visitar o prazer de no-las descrever depois.

Festas desportivas em Cascaes e no Estoril

Começam no dia 3 do corrente e não em 2 como dissemos, no nosso numero anterior, em consequencia de ter sido transferida para o dia 12 a grande tourada que estava annunciada para aquelle dia.

Por esse motivo os bilhetes especiaes que a *Companhia Real* estabelece com a redução de 50 % sobre os ordinarios, serão vendidos nos dias 9, 12, 13 e 16, que são aquelles em que se effectuarão os principaes numeros do programma, que são a regata, tourada e concurso hyppico internacional.

Com um programma magnifico como o que a commissão das festas elaborou, é de esperar enorme concorrência.

Feira e touradas em Villa Franca

Por occasião da importante feira annual que se realisa em *Villa Franca* de *Xira* nos dias 2 a 5 do corrente, effectuar-se-hão nos dias 2 e 3 corridas diurnas e no dia 4 uma corrida nocturna nas quaes serão lidados magnificos touros dos acreditados creadores *Antonio Luiz Lopes*, de *Villa Franca*, e *Porfirio Neves da Silva*, de *Salvaterra*.

Nas corridas, cujo producto reverterá em beneficio do *Azylo-crèche Affonso d'Albuquerque*, tomam parte o distincto cavalleiro amador *João Marcellino d'Azevedo* e os profissionaes *Adelino Raposo* e *Morgado de Covas*.

Da lide a pé fazem parte os mais distinctos bandariheiros e os amadores *Francisco Rocha* e *Martins Falcão*.

Por motivo destas touradas a *Companhia Real* estabelece bilhetes de ida e volta a preços reduzidos e um comboio especial de volta na noite da tourada nocturna, que partirá de *Villa Franca* cerca das 11 e meia, parando em todas as estações e apeadeiros até *Lisboa-Rocio*.

E' de esperar grande concorrência de forasteiros nos tres dias á famosa villa ribatejana.

Viagens baratas de Lisboa a Setubal e volta

A Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de annunciar um serviço de bilhetes de ida e volta muito reduzido, facilitando ao publico da capital visitar a famosa cidade de *Setubal* por pouco dinheiro.

Assim os bilhetes cuja venda começou em 25 do mez passado e acaba em 31 de dezembro proximo futuro, custam apenas 820 em 1.^a classe, 670 em 2.^a e 470 em 3.^a, sendo válidos para o regresso no proprio dia da venda.

Quem deixará de ver *Setubal*?

Feira annual em Tavira

Uma das feiras mais importantes do *Algarve* é a que se realisa nos dias 3 a 5 d'Outubro na linda cidade de *Tavira*.

Pela originalidade que caracteriza todas as festas do *Algarve*, cujo povo é dotado dum espirito accentuadamente artistico e sentimental, merece bem a pena para quem ainda não as conheça, fazer até lá uma digressão, para o que a melhor occasião é a das feiras.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelecem preços reduzidos nos dias 3 a 5 deste mez das suas principaes estações do *Alemtejo* e do *Algarve* para *Tavira*, o que sem duvida deve contribuir grandemente para que a concorrência á feira seja grande.

Tourada em Setubal

Amanhã 2 deve effectuar-se em *Setubal* uma magnifica corrida de touros.

Por este motivo os Caminhos de ferro do Sul e Sueste fazem um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das principaes estações desde *Lisboa* até *Setubal*.

Haverá um comboio extraordinario de ida e volta, sendo a partida de Lisboa-T. Paço ao meio dia e 55 o qual regressará de Setubal ás 10,40 da noite, chegando ao Terreiro do Paço á meia noite e 20.

Os preços de Lisboa, Barreiro e Lavradio são, 500 réis em 1.^a; e 300 em 2.^a classe; Alhos Vedros 400 e 270; Moita e Aldegallega 350 e 250; Pinhal Novo 260 e 160 e Palmella 120 e 90 réis.

Viagens commodas ao Bussaco

Os novos comboios n.ºs 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, inclusivé aos rapidos n.ºs 56 e 55 da Companhia Real.

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

Diversão semelhante permitté ás 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 ás 10,6 da manhã e regressar pelo n.º 102 da Beira, que parte do Luso ás 8,44 da tarde e seguir pelo n.º 11 da Companhia Real, quer pelos rapidos atraz indicados das estações de Gaya, Granja, Espinho e Aveiro, que elles servem.

Teem assim os banhistas das praias de Espinho e Granja extrema facilidade de visitar a Matta 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 excellenté regresso aos passageiros, que tenham ido de manhã daquella cidade a Cantanhede, Azarède, 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.



VII

As viagens e o tempo. — Chuva e trovões em pleno verão. — A Schinige Platte. — A linha da Jungfrau. — Um mau almoço e uma linda vista. — O ascensor de Harder. — As grutas do Beatenberg. — Um enorme centro de turismo

Verdadeiramente as viagens em 1910 revestiram um caracter original.

Quem se dispõe a sahir da sua terra para o estrangeiro, mette na mala fatos leves, sapatos de côr, chapéu de palha, e alguns mais previdentes, o commodo leque.

Pois quem, desta vez, fez só isso, quem não teve a prevenção de se fazer acompanhar do rigoroso fato de inverno, bota de duas solas, capa de borracha e forte guarda-chuva, ou teve que comprar no caminho esses

artigos, ou que desistir de parte da excursão, vendo-se em riscos de uma boa pneumonia ou outra coisa parecida e não menos desagradavel.

Que o viajante tenha ido para os lagos italianos ou para as montanhas da Suissa; para os *fiords* da Noruega ou para as praias da Normandia, ou simplesmente, como muitos se limitam a fazer, para os *boulevards* de Paris; por toda a parte a chuva, os trovões o perseguem, desgostando-lhe os passeios, tirando o brilhantismo aos panoramas, restringindo-lhe os horisontes.

Em artigo sobre o congresso de Caminhos de ferro referimos já quanto a excursão a Schinige Platte foi prejudicada pela neve que nos cahiú, desde meia altura da subida. Só quem já conhece o local aprecia quanto esse contratempo prejudicou a excursão.

A subida á Schinige é, com effeito, uma das mais interessantes digressões que se podem fazer na Suissa.

Lá de cima, a 2.000 metros de altura, o panorama é não só vastissimo, como extraordinariamente encantador, abarcando-se com a vista, como se estivessemos em aerostato, os lagos, as montanhas, as cidades, a nossos pés.

Nada disso se viu porque um denso veu nos fechava o espaço, e os poucos metros de montanha que lobrigavamos eram todos cobertos de um lençol branco de que as arvores emergiam, com a sua ramagem entrelaçada em rendas de branca espuma.

Panorama original mas muito restricto e bem menos impressionante do que o de um dia claro.

E' de Interlaken que se toma o comboio para a Schinige, como de Interlaken se toma para a Jungfrau, digressão de que já, em tempo, aqui falámos, mas em que hoje se avança mais para o alto da montanha de gelo que se espera attingir em 1912.

Este se tem uma personificação na familia do homem emprehendedor que resolveu arriscar uma fortuna para construir aquella phantastica linha. A morte veio priva-lo de vêr a sua obra coroada de bom exito e laureada pelos milhares de admiradores que ali vão, cada anno em maior numero; mas a familia não desistiu e mandou continua-la até a sua conclusão, que será a conquista do alto da orgulhosa geleira.

Conquista de sapa, trabalho de toupeira porque a linha, não podendo ir sobre a neve que em cada anno muda de forma pela junção de novas camadas e o degelo produzido pelo sol, tem que ir em subterraneo desde um pouco adeante da antiga estação de Eigergletscher até attingir o alto.

Este tunnel tem já 6 kilometros e uma estação a meio, unica que existe no mundo, áquella altura e em taes condições.

O comboio pára uns 10 minutos, para que os passageiros possam, assomando a uma janella aberta na parede do tunnel, gosar as primicias daquella vasto mar de gelo, sobre e sob o qual se encontram.

Depois a subida continua sempre em tunnel, desde Eigergwand até Eismeer, ultimo ponto até hoje attingido.

Os passageiros partindo de Interlaken num dos primeiros comboios da manhã, teem que almoçar na Jungfrau.

Mas aqui damos um conselho a quem fizer esta subida:

Em Eigergletscher um *portier* agalado distribue cartões com o menu do almoço em Eismeer, fazendo réclamo para que os passageiros sigam no mesmo trem, indo almoçar lá a cima. E' bom não lhe dar ouvidos.

O almoço, lá no alto, é mau, exiguo e mal cosinhado além de mais caro do que em Eigergletscher e além disso convém parar neste ponto para visitar a gruta de gelo, o que obriga a ficar dum comboio para outro.

Tambem esta forma de proceder lhes permitté empregar, em Eismeer, todo o tempo, de um a outro comboio, para vêr o mar de gelo, e mesmo andar um pouco sobre

elle, para onde se desce por uma escada á direita da abertura de observação.

Mas que não se alonguem muito, porque aquella gelei-ra é tyranna contra os seus observadores; ainda neste anno devorou quatro turistas que tentaram cavalga-la, e todos os annos custa algumas vidas, dos que se atrevem a tentar explorar as suas crespadas agulhas.

Não diremos que o almoço em Eismeer, no restaurante construido dentro da montanha, vendo-se o mar de gelo pelas aberturas desta, com fogão acceso em dia de pleno calor, não seja original; mas, como dissemos, a comida, por 4 francos e 50, é tão má e pouca que não a aconselhamos. Como nota curiosa diremos que nem se fornece agua, a pretexto de que ella ali não é boa. Mas nada impedia que a tirassem de outra parte. O motivo é forçar os freguezes a tomar aguas mineraes por exagerado preço; uma exploração como outras que se põem em pratica para auferir lucros á custa do desgasto publico.

Como nestas *notas* temos sempre em vista tratar do que apresenta novidade ou pelo menos do que ainda não foi tratado em artigos anteriores de outras viagens, não devemos esquecer o ascensor de Harder, ha poucos annos installado na encosta á esquerda de Interlaken e portanto em frente da Jungfrau, sendo mesmo o melhor ponto para se gosar a vista desta montanha e dos seus companheiros o Monge e o Eiger.

A subida é já de si interessante, sobre altos viaductos; lá, do alto, onde ha um bello restaurante, que não explora, a vista é deliciosa, e differentes caminhos abertos na montanha, para um e outro lado, facultam maravilhosamente a vista de toda a cadeia dos Alpes Bernenses até os lagos do norte, o Pilatos, etc.

Um passeio em trem (que não custa mais que 2 francos por pessoa) pela estrada, ás grutas de Beatenberg é tambem muito interessante.

Já de si a estrada, a meia encosta sobre o lago de Thun, com passagens sob os rochedos, é pittoresca em extremo.

As grutas merecem bem a visita e os 50 centimos da entrada. Anda-se dentro dellas 800 metros e estão já explorados outros tantos que, para o anno, serão facultados á visita do publico.

Esta exploração tem tambem por fim buscar a nascente do ribeiro Beaten que alli brota, o que não se tem conseguido.

Todo o caminho subterraneo, subidas, descidas, grandes cavernas e logares que mais se prestam a effeitos de luz, estão bem illuminados por electricidade, com lampadas de varias côres, segundo a impressão que se quer dar ao visitante.

O mesmo trem, á volta, e incluído no mesmo preço, leva-nos a dar uma volta pela faldá das montanhas em frente de Interlaken, até além de Werswill e margem do lago de Brienz, trazendo-nos á cidade muito agradados do passeio.

E aqui tem o leitor em que se passa dia e meio naquelle encantador centro de excursões, um dos principaes da Suissa, onde passam, por anno, mais de 200:000 turistas.

Já se imagina, para os alojar, que hoteis haverá. Primorosos, luxuosos, enormes palacios ao lado de outros mais modestos, como o do Norte, o Interlaken e outros, e não caros — limpos como todos.

E ha ainda as pensões, mais modestas, para os que vão com orçamento muito reduzido.

Porque se «a Suissa é toda um hotel,» como a classificou um viajante, Interlaken mais que nenhuma outra cidade reivindica este cognome.

Mais de oitenta por cento dos edificios que tem, são casas de hospedagem.

Uma affluencia extraordinaria de alguns milhares de turistas, num dado momento, não produzirá crise — ha lugar para todos.

Abreviando a travessia do Atlantico

O espirito engenhoso e pratico do Yankee nunca está parado.

E' raro o dia em que nos não chega a noticia duma nova descoberta scientifica ou da realisação de novos e difficeis commettimentos de resultados sempre praticos devido aos americanos.

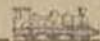
Agora trata-se nem mais nem menos do que, para encurtar a viagem entre a Europa e a America, da ligação por meio duma serie de tunneis submarinos, da cidade de Nova-York com a Nova-Jersey e Long-Island.

Por esses tunneis que virão a ser construidos debaixo do braço de mar que separa a Long-Island do continente americano, circularão os comboios, fazendo o trajecto de uns 187 kilometros, que é a distancia que vae do cabo Montauk, extremidade a nordeste de Long-Island a New-York, em cerca de 6 horas.

Assim os passageiros, que tendo ido da Europa nos transatlanticos se dirijam para Nova-York, desembarcarão em Long-Island seguindo em caminho de ferro até á grande cidade americana em caminho de ferro, poupando 6 horas sobre a trajecto do mar e sem estarem expostos aos perigosos nevoeiros que são frequentes na costa meridional daquelle ilha.

Este grandioso plano que já está sendo seriamente estudado, trará, a realisar-se, vantagens incalculaveis para as relações entre a Europa e a America.

Oxalá que dentro em pouco tenhamos a noticia da iniciativa dos trabalhos para a consumação do magnifico projecto.



UMA LOCOMOTIVA GIGANTE

Assim pode denominar-se a que ultimamente foi construida pela American Locomotive Co. para a Delawre and Hudson Railroad Co.

A caldeira mede 2,^m30 de diametro e 13,^m63 de comprimento. Cada cylindro tem um metro de diametro. A grelha tem 3,20 de comprimento, por 2,^m47 de largura.

Esta gigantesca locomotiva tem quatro cylindros *compound*, e cada par acciona quatro eixos motores.

Esta locomotiva monstro tem dezeseis rodas motrizes; o *tender* tem oito.

A machina, carregada, pesa trezentas toneladas. E' destinada a arrastar comboios de seiscentas toneladas nas linhas fortemente accidentadas do Hudson.



OS ACCUMULADORES EDISON NOS TRENVIAS

A companhia de trenvias de Nova York está fazendo experiencias com o emprego dos accumuladores Edison para a tracção.

Os resultados das experiencias realisadas durante trez semanas na linha da avenida 28 tem sido surprehendentes, e tanto que a Companhia mandou já construir dezeseis carruagens eguaes á que tem servido para as experiencias.

Ficou assim provada a verdade do que Edison affirmou acerca do seu invento, no qual trabalhou durante dez annos consecutivamente, e que resolve o problema de armazenar em accumuladores de facil transporte uma grande quantidade de energia electrica.

A carruagem modelo percorreu, diariamente, vinte e seis leguas, fazendo frequentes viagens de um a outro extremo da linha, e ficando sempre nos accumuladores energia sufficiente para fazer ainda um percurso de seis a oito leguas.

O custo da tracção por kilometro fica por 28 réis approximadamente.

Outras companhias de Nova York vão proceder a experiencias nas suas linhas com os accumuladores Edison.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa.

Para discussão das contas e do relatório e de outros assuntos que seja preciso resolver, foram convidados os accionistas a reunir no dia 11 de novembro, às 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua Bellomonte, n.º 49, no Porto.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de setembro de 1910.

Espera-se que ainda este anno seja assignado o tratado de commercio com a França cuja negociação ha tempos anda pendente.

Divergências levantadas, ha cousa dum anno, quando o tratado estava quasi pronto, foram causa de estarmos ainda em guerra alfandegaria com a França.

Ha já quatro annos que dura esta guerra motivada por ser Portugal a unica nação a quem a França onera com todos os rigores da sua tarifa geral.

Pelo tratado agora em negociação, Portugal fica recebendo da França o tratamento de nação mais favorecida, o que muito concorrerá para o alargamento dos nossos mercados de vinhos, fructas e cortiças.

Uma outra vantagem para nós, e não a menos importante, que resulta do tratado, é a protecção das marcas de vinhos, aguardentes e licores, evitando assim que as nossas marcas de vinhos do Porto, Madeira e mesmo dos vinhos de pasto sejam impudentemente falsificadas como até hoje tem succedido sem meio possível de repressão.

Uma outra vantagem para nós, mas essa duvidamos muito que cheguemos a gosa-la, é a do barateamento dos artigos que importamos de França.

Da diminuição dos direitos devia derivar o abaixamento do preço nos estabelecimentos, mas estamos em apostar em que differença alguma chegará a manifestar-se.

Longa é a lista das propostas de fazenda que o respectivo ministro tenciona apresentar á discussão no Parlamento.

Longa a lista e de larguissima importancia algumas dellas, taes como a da abolição do imposto do real d'agua, e a da abolição da contribuição de renda de casas.

Quando a esmola é avultada, o pobre desconfia della.

E' o que succede agora.

Ainda se fosse apenas uma destas sanguessugas que nos promettessem arrancar de cima da pelle, talvez chegassemos a acreditar, mas as duas! Musica celestial.

E se não, veremos.

Ao que se diz, o Governo pensa em apresentar ao Parlamento uma proposta de lei para o estabelecimento duma carreira de navegação para os portos do Brazil.

Nas suas linhas geraes a proposta é identica á que o actual Presidente do Conselho já em 1903 apresentára, quando ministro da fazenda.

A concessão será adjudicada em concurso.

Parece que o Governo vae tornar livre a pesca a vapor nas nossas costas, pagando cada um dos barcos nella empregados uma licença annual que lhes custará 1.500\$000 réis. A importancia destas licenças reverterá em favor da classe piscatoria. Mas como? Vêr se-ha.

Ao pescado proveniente dos vapores de pesca estrangeiros será applicado um imposto, não inferior a vinte réis por kilo de peixe desembarcado.

Este assunto fará objecto duma proposta apresentada ao Parlamento.

Será bom que de tudo isto não resulte termos de pagar o peixe ainda mais caro do que actualmente o pagamos. O preço de peixe é já hoje elevadissimo para um paiz que tem uma extensão de costa maritima como o nosso e uma tão pequena população.

Falla-se duma proxima emissão de 3:000 contos em notas, feita pelo Banco de Portugal, e que o Governo vae auctorisar com caracter de provisorio.

A inexplicavel falta de papel tem feito com que o mercado se encontre assoberbado com prata, o que tem dado ensejo a discussões na occasião de pagamentos mais importantes, tendo-se negado

alguns apresentantes de cheques sobre o Banco de Portugal a receber as enormes quantidades de prata com que lhes querem pagar.

Parece que o Governador do Credito Predial pensa em pagar parte do coupon devido aos obrigacionistas, mas nada ha de definitivo, por enquanto, a tal respeito.

Tem sido importante o movimento de mercadorias nas nossos linhas ferreas, devido ao transporte de cereaes e vinhos, tendo sahido destes ultimos bastantes para o estrangeiro.

A' phase de estagnação porque passaram os nossos vinhos, succede, felizmente, a de movimento bastante animador, graças á escassez da colheita na Espanha e na França.

Durante o mez de agosto foram exportados pela alfandega do Porto vinhos no valor de 634 contos, sendo as nações principaes consumidoras, por ordem de importancia do consumo, a Inglaterra, o Brazil e a Alemanha.

A exportação realisada pela Alfandega de Lisboa attingiu o valor de 191:809.000 réis. Durante as primeiras trinta e seis semanas decorridas este anno, a praça de Lisboa exportou 1:467.000.000 réis de vinhos, ou mais 372:000.000 do que durante egual periodo do anno anterior.

E assim se foi debellando a crise vinicola, sem que para isso os Governos tivessem mettido prego nem estopa.

E' por estas e outras que nos discursos da Corôa annualmente recitados na sessão da abertura do Parlamento se confia no auxilio da Divina Providencia. E com razão...

As transacções de permuta com o estrangeiro, nestas duas ultimas semanas, montaram a 2:268 contos.

Este movimento decompõe-se em importação 1272 contos, exportação 469, reexportação colonial 379 e reexportação estrangeira 158.

O total do movimento commercial com o estrangeiro durante este anno tem tido, comparado com o do anno anterior, o augmento de 4:816 contos.

A nossa exportação de fructas nestas duas semanas resumiu-se a 2:439 caixas de tomate, 2:272 caixas de maçã e 38:572 caixas d'uva. A uva exportada tem o valor de 32\$978:400 réis.

O anno passado por esta epocha tinhamos exportado mais 44:000 caixas d'uva do que este anno; a exportação da maçã é que augmentou 5:030 caixas.

Ultimamente os vendedores a retalho de generos alimenticios tem elevado sensivelmente os preços dos generos de primeira necessidade, sem que para isso haja motivo plausivel.

Aos srs. mercieiros basta que qualquer genero lhes custe mais um vintem em arroba ou em decalitre, para que elles entendam que, a titulo desse augmento, devem elevar pelo menos dez réis em kilo ou em litro.

E como a maior parte dos consumidores não tem dinheiro para comprar aos kilos ou aos litros, aquelles srs., a titulo de que o genero está mais caro, vão augmentando cinco réis, pelo menos, em qualquer fracção do kilo ou do litro.

Com os azeites o caso então passa a ser mais do que escandaloso. Os srs. mercieiros compram o azeite aos kilos, mas vendem-o ao litro. Ora a differença em que elles beneficiam com esta substituição do peso pela medida é apenas de um litro em cada dez kilos, de maneira que elles fazendo a conta para o freguez, de que o azeite lhes sae, por exemplo, a 2400, dizem que lhes fica o litro a 240, o que não é verdade, pois que 2400 tem que ser dividido por 11 e não por 10.

Tendo elles, como é natural, determinado uma certa percentagem para seu lucro, quando nos dez kilos o preço augmenta 200 réis, aquelles nossos bons amigos não se limitam a augmentar 200:11 em litro, tratam de augmentar 30 ou 40 réis.

Ora isto é um abuso inadmissivel, tanto mais que elles tem ainda o lucro que tiram do abatimento que lhes faz o vendedor por grosso pelo pronto pagamento, abatimento que vae de 1 a 3 %, e ainda o aproveitamento do azeite que fica adherente á medida que pode ser calculado em 1 %, de maneira que em cem litros fica-lhes um, em que foram prejudicados os consumidores.

E ainda ha alguns srs. mercieiros que, indo comprar o azeite ás regiões productoras, embolsam o ganho do intermediario entre o lavrador e o comprador por grosso, sem que por isso elles vendam o azeite mais barato.

Repetimos, esta exploração á bolsa do consumidor é perfeitamente inadmissivel e é preciso pôr cobro a esta carestia desordenada dos generos de primeira necessidade.

Mas, observar-nos-hão, não ha meio legal de impedi-lo.

Não ha? pois criem no

O povo não envia os seus representantes ao Parlamento para effeitos decorativos. Tanto mais que se alguns pelo seu phisico servem para ornamentação, outros ha, porém, completamente destituídos das qualidades que para tal são exigidas.

Os representantes do povo são enviados ao Parlamento para legislar em prol desse povo. Pois então que legislem.

E um dos assuntos mais dignos de chamar a attenção e occupar a capacidade intellectual dos deputados é por certo o que tenda a baratear os generos de primeira necessidade, para que as classes

proletarias possam alimentar-se convenientemente, e assim obstar ao completo definhamento da raça, que ha tanto tempo se vae depauperando.

E a energia das raças é a razão de ser das nações.

O movimento na Bolsa continua a ser insignificante apenas o papel do Estado tem tido procura.

Os cambios melhoraram, ficando a libra, compra a 4\$630 réis e venda a 4\$730 réis.

O cambio do Brazil ficou a 18 o que corresponde a 13\$333 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 ¹¹ / ₁₆	51 ⁹ / ₁₆	51 ³ / ₁₆	50 ¹ / ₁₆
" 90 d/v	51 ³ / ₁₆	—	51 ⁵ / ₈	—
Paris cheque	551	554	557	559
Berlim "	227	228	229	230
Amsterdam cheque	384	386	388	390
Madrid cheque	855	865	865	875

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	SETEMBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,80	39,80	39,85	40	40,10	—	40,15	40,15	40,15	40,15	40,15	—	—	—
Divida Interna 3% coupon	39,80	—	—	40	40,5	40,10	40,15	—	40,15	40,15	40,15	—	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	—	—	21,900	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1888/90	59,800	—	59,800	—	59,800	—	—	—	—	—	59,800	58,600	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51,000	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	—	9,400	9,400	—	9,400	9,400	—	—	—	—	—
" 4% 1905 (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	81,000	81,000	81,000	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	81,600	—	81,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª serie	64,500	64,500	64,500	64,500	64,400	64,400	64,200	64,200	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	—
" 3% 2.ª serie	64,400	—	64,400	—	—	—	64,400	64,400	64,200	64,200	—	64,000	—	—
" 3% 3.ª serie	65,900	—	66,000	—	65,800	66,000	65,800	65,800	65,700	65,600	—	65,700	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	178,000	178,000	—	—	178,200	—	178,000	178,000	178,000	178,000	—	—
Ações Banco de Portugal	139,000	—	138,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	94,900	—	—	95,200	—	95,100	95,000	—	—	95,000	—	—
" Nacional Ultramarino	—	108,500	108,500	—	—	—	—	—	—	—	—	69,200	69,000	—
" Companhia Real	—	69,000	69,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos coupon	—	—	—	—	68,000	—	—	—	—	—	68,500	—	69,000	—
" Companhia dos Phosphoros coupon	66,500	—	66,500	66,500	66,600	66,700	66,700	—	66,600	66,600	66,500	—	66,400	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86,500	—	86,400	86,400	86,300	—	—	—	86,300	86,300	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65,500	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.ª grau	53,000	53,050	53,200	—	53,200	53,000	53,000	—	52,900	52,900	53,000	53,000	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	74,700	—	—	—	—	74,500	74,500	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" predias 6%	75,000	—	75,100	75,100	—	75,200	—	—	75,500	—	—	—	—	—
" 5%	71,500	—	71,000	71,200	—	71,200	71,200	—	—	—	71,100	71,000	71,000	—
" 4% 1/2%	68,000	—	68,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	67,97	67,92	67,77	67,85	68,05	68,05	68	68,25	68,15	68,05	68,30	68,42	—	—
Ações Companhia Real	—	—	—	—	—	370	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	42,25	—	42	—	42,50	—	41,25	41,50	—	41,50	—	42	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	417	415	411	411	415	416	416	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	268	263	266	261	263	265,50	266,50	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.ª grau	349	349	349	349	349,50	349,25	349	350	350	353	352	352	—	—
" Companhia Real, 2.ª grau	285	285	285	285	284	284	286	285	285	285	289	288	—	—
" Companhia da Beira Alta	312,50	312,50	312,50	—	312,50	—	312,50	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	152	152	154	155	—	147	151	149	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	68	68	68	68	68	68	68	68,25	68,50	68,50	68,50	68,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	90,12	90,12	90,75	—	90,50	90,50	—	90,75	90,75	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real.	Réde geral	16 Setembro	1.073	4.392.807.000	1.073	4.222.678.000	+170.129.000	4.093.948	3.935.394	+158.554
	Vendas Novas ...	" "	70	74.440.000	70	77.506.000	— 3.066.000	1.063.428	1.107.228	— 43.800
	Coimbra a Louzã ..	" "	29	18.456.000	29	19.690.000	— 1.234.000	636.413	678.965	— 42.552
Sul e Sueste	10 "	638	1.129.261.570	638	1.007.482.782	+121.778.788	1.770.002	1.579.126	+190.876	
Minho e Douro	" "	418	1.225.752.000	418	1.185.277.225	+40.474.775	2.932.421	2.835.591	+96.830	
Beira Alta	19 Agosto	253	304.309.051	253	282.031.209	+22.277.842	1.202.802	1.114.747	+88.055	
Companhia Nacional	26 "	185	105.942.725	185	103.617.606	+2.325.119	572.663	560.095	+12.568	
Guimarães	31 Julho	56	76.416.427	56	76.006.894	+409.533	1.364.579	1.357.265	+7.314	
Porto à Pova e Famalicão	30 Junho	64	75.311.587	64	70.580.730	+4.730.857	1.176.743	1.102.823	+73.920	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	10 Setembro	3.681	88.086.383	3.681	85.066.504	+2.019.879	23.930	23.381	+549	
Madrid-Zaragoza-Alicante	10 "	3.664	77.806.775	3.664	75.617.077	+2.189.698	21.235	20.637	+598	
Andaluzes	10 "	1.083	16.248.656	1.083	14.130.190	+2.118.466	15.003	13.047	+1.956	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	10 "	777	6.065.535	777	5.809.237	+256.297	7.806	7.476	+330	
Zafra a Huelva	16 Setembro	180	2.455.983	180	2.417.103	+38.880	13.644	13.428	+216	

Os caminhos de ferro na Belgica

A Belgica, uma das nações europeias que tem mais desenvolvida rede ferroviaria, continua a construir novas linhas que a actividade industrial e commercial vão exigindo.

O ministro dos Caminhos de ferro approvou agora os projectos e respectivos orçamentos de numerosas linhas vicinaes.

Uma dellas será lançada de Binche a Beaumont, por Sobre-sur-Sambre, a qual ligará os seus extremos com as estações dos Caminhos de ferro do Estado nas duas localidades.

A nova linha entroncará com as de Thuin a Peissant e a Erquines.

Os trabalhos começarão pelo troço de Binche a Vellereille-les-Brayeur, cujo custo está orçado em noventa mil francos.

Será tambem construida uma outra linha de Sobre-sur-Sambre a Bersillies-l'Albaye, localidade que fica proximo da fronteira de França.

Esta linha entroncará com a de Beaumont proximo do ponto de partida.

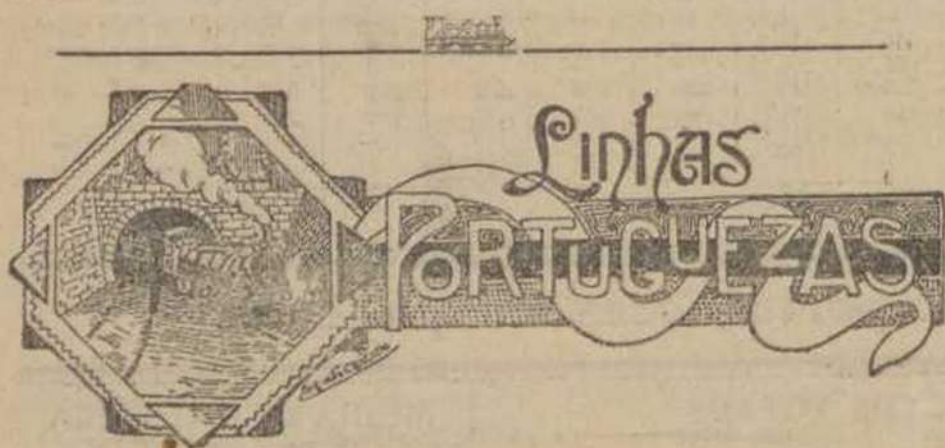
Em Warzee vão ser edificados uma estação e vastos armazens para a linha vicinal de Clavier-Terwague a Comblain-Pont.

Entre Moha e Statte será construida nova linha, com um ramal para Wanze.

Entre Couthuin e Seilles será construida uma linha a qual ficará ligada á linha de Hannut a Huy e entroncará em Seilles com a linha do Norte Belga.

Outra linha que vae ser construida une Gand a Russelede, por Nevele, entroncando em Russelede com a linha de Thielt a Ecloo.

Outro projecto approved é o da linha entre Marbehan-Florenville e Sainte Cécile.



Lourenço Marques. — Foi aberto concurso, que termina no fim do mez proximo, para o fornecimento de duas locomotivas, quatro vagões abertos, um vagão cisterna, e varias carruagens para passageiros, destinados ao serviço desta linha.

Penafiel a Lixa. — Falta apenas a conclusão dos projectos, traçados e orçamento do alargamento de quatro viaductos, para serem iniciados os trabalhos de construção desta linha.

Lobito. — Vae avançando regularmente esta nossa importante linha colonial.

Os comboios ordinarios chegam já ao kilometro 324.

Mossamedes. — Estão já assentes 146 kilometros desta linha, fazendo-se serviço regular de comboios até ao kilometro 126.

Parece que ha ideia de fazer entroncar esta linha com a do Lobito, para o que será necessario o alargamento da via.

Inharrime — Está já em Inhambane parte do pessoal e do material para a construção da linha que ha-de ligar estas duas localidades.

Penafiel a Paiva. — Foi auctorizada a concessão de uma linha partindo de Penafiel para Paiva, e passando por Entre-os-Rios.



Espanha

Os senadores e deputados vão receber bilhetes de livre transito para os comboios em que haja carruagens de primeira classe das quatro principais linhas ferreas espanholas.

França

Foi approvada a construção de uma linha de Annecy a Saint Julien, por Cruseilles e outra de Annecy a Seyssel, por Frangy, nas quaes começarão os trabalhos logo que seja possível.

Vae ser alargada a estação do C. F. B para que nella fiquem as testas das linhas projectadas de Villefranche a Arbresle e Rivallet.

Allemanha

O Governo allemão auctorizou a despesa de duzentos milhões de marcos para melhoramentos nas suas linhas ferreas.

Belgica

Foram approvados os projectos e orçamentos relativos á construção de varias linhas vicinaes.

Inglaterra

A partir de hoje deixam de entrar carruagens de segunda classe na composição dos comboios dos arredores de Londres.

Estados Unidos

Está sendo construida em Alaska, na bacia carbonifera de Matanskas, uma linha monocarril com carruagens do typo Brennan, com a extensão de 1.600 kilometros.

Bolivia

Foi approved um projecto de lei auctorizando a construção de um novo caminho de ferro, entre Jacintha e Portrojas.

Transvaal

Está já organizada em Londres uma companhia para levar a effeito a construção do prolongamento da linha de Salati, de Tsan-ou até ás minas de Mes-ina.

O capital da Companhia é de 100.000 libras, dividido em accões de libra.

Dabomé

Estão já em exploração duzentos kilometros dos setecentos projectados da linha.

Actualmente estão suspensos os trabalhos de construção da via por causa da construção da ponte de Savé, sobre o Onisne, a qual mede cento e cincoenta metros de comprimento.

Australia

O Governo australiano vae proceder a um emprestimo para proceder á installação de uma segunda via nas linhas principais da sua rede e construção de varios ramaes.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Conclusão)

Mas onde as receitas mostram, sobre tudo, uma grande differença a favor de 1909, é nas mercadorias em pequena velocidade, subindo de 1:574.136 toneladas, no anno de 1908, a 1:671.199 toneladas em 1909, com o producto liquido de impostos e de reembolsos de 2.995.530.5785 réis contra 2.832.251.5910 réis do anno anterior, ou sejam mais 163.275.5875 réis. Contribuiu, especialmente, para este augmento, o bom anno agricola.

O trafego internacional conservou-se estacionario com a França com a diminuição de 56 passageiros, importando um deficit de 682.5385 réis sobre o anno anterior, e de mercadorias importando o deficit de 242.4981 réis. Com a Espanha melhorou em 13.994.5588 réis. A compra de cambias trouxe-nos prejuizo de 145.586.5450

réis, ainda assim menor que em 1908, que foi de 261:695\$711 réis. As despesas augmentaram em 89:447\$637 réis.

Quanto ás despesas extraordinarias, que figuram por réis 517:683\$039, foram, segundo o mappa do relatório do Conselho de Administração, applicadas em—Material circulante—Mobília, Utensílios e Ferramentas—Consolidações e renovações—Segunda Via da Linha do Norte—Substituição de taboleiros metallicos—e Diversos.

A situação especial desta Companhia, em accordo com os seus credores, não lhe faculta meios de, livremente, como qualquer outra Empreza congénere occorrer a estes dispendios por forma a dividir-lhes o peso d'encargos por mais annos na sua conta de «Ganhos e Perdas», ou seja por meio de criação de conta especial em liquidação mais ou menos demorada, ou seja por emissão de títulos amortisaveis a curto ou longo prazo. Mas esta consideração de ordem financeira, de nenhuma forma tira áquellas despesas o caracter de indispensabilidade e de utilidade para os proprios obrigatarios, que poderão nellas ver uma apparente diminuição de proventos, devendo, porém, reconhecer que taes despesas são um factor primacial do desenvolvimento da receita e da conservação das concessões, garantias unicas e, felizmente, bem solidas, do seu capital-obrigações. Achamos, portanto, inopportuna a distincção que se faz entre despesas e trabalhos extraordinarios, parecendo-nos mais logico englobar-se tudo sob a mesma rubrica de *Despesas Geraes de Exploração*. Se este englobamento de despesas faz augmentar o nosso coeeficiente de exploração, é para notar, contudo, que não excede, em média, os coeeficientes de exploração das linhas francezas, como consta do seguinte mappa:

Paris-Lyon-Méditerranée — coeeficiente da exploração....	53.07
Nord de France — " " " "	57.60
Paris-Orléans — " " " "	53.88
Midi — " " " "	49.90
Companhia Real, comprehendidas as despesas complementares, mas excluidas as garantias.....	50.98
Idem — comprehendidas as garantias.....	48.40

Devido a essas despesas, taes como construcção da 2.^a via, derivada de uma obrigação contractual—renovação de taboleiros metallicos, medida de segurança publica indispensavel,—augmento de material circulante, adquirido directamente ou por meio de construcção nas proprias officinas, para esse facto remodeladas e acrescentadas, sendo esta—base e resultante do desenvolvimento do trafego, em satisfacção das necessidades commerciaes; devido a essas despesas, repetimos, tem conseguido esta Companhia, progressivamente, augmentar os seus proventos e distribuir, consequentemente, uma parte já avultada do juro variavel das obrigações.

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

Em virtude dos nossos Estatutos terminam o seu mandato: do Conselho de Administração: Os Srs. Conde do Cartaxo, e Manuel Paes de Villas-boas; e do Conselho Fiscal: Os Srs. Dr. Antonio Centeno, e Conde de Verride; que os mesmos Estatutos permitem ser reeleitos.

De accordo com o Conselho de Administração permittimo-nos tambem propôr-vos que para o anno de 1910-1911 sejam mantidas as remunerações vigentes, quer para os Corpos Gerentes da Companhia, quer para o Commissario Regio e seu Adjunto.

O Conselho Fiscal acompanha o Conselho de Administração nas palavras de pesar pela morte do Director, o Sr. André Leproux, e em manifestação de preito e de justiça á sua memoria aqui deixa expresso o seu profundo sentimento.

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

Conclusões

1.^a—Que seja approvedo o Balanco e contas da gerencia de 1909;
2.^a—Que seja distribuido, captivo de impostos, ás obrigações de 2.^o grau:

de 3 %	12.50	fr.
" 4 %	16.66 ¹ / ₃	"
" 4 ¹ / ₂ %	18.75	"
" 3 % Beira Baixa — 1. ^o grau	5,	" (complementar);

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

4.^a—Que louveis o Conselho de Administração, a Comissão Executiva sua delegada, a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diversos Servicos da Companhia, pela activa dedicacão, zelo e intelligencia com que desempenharam os deveres dos seus cargos;

5.^a—Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Commissario Regio e seu Adjunto, os seus honorarios pela mesma forma que nos annos precedentes, conforme o art. 12.^o e seu §, os art.^{os} 25.^o e 11.^o e seu §.

6.^a—Que procedaes á eleição de dois membros do Conselho de Administração e de igual numero do Conselho Fiscal.

Lisboa, 19 de Maio de 1910.

Antonio Centeno, Presidente; Fausto Cardoso de Figueiredo, Francisco Teixeira de Queiroz, Conde de Verride, Alfredo Mendes da Silva e João Henriques Pinheiro, Relator.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Ampliação de horario

Pelo presente se anuncia que os comboios n.^{os} 111 e 112 directos da linha do Douro, e os n.^{os} 1:303 e 1:304, mixtos da linha da Regoa a Vidago, continuam a effectuar-se diariamente, até 15 do mez de outubro proximo futuro inclusivê.

ARREMAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 12 do corrente e dias seguintes, ás 14 horas da manhã, por intermedio do Agente de Leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do art.^o 108 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 12 de agosto de 1910, bem como doutros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e doutras que, pela sua menor importancia se não mencionam de que poderão ainda retira-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação de Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 14 do referido mez d'outubro inclusivê, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.^o 486, Dois Portos a Lisboa P., 1 vagão toros de madeira, 12.000 kilos a João Luiz Madeira; 82.023, Guimarães a Lisboa P., duas caixas miudezas e sacco colchão, 114 kilos, a Marianno Almeida; 31.961, Lisboa P. a Chão de Magães, 3 grades café, 57 kilos, a Souza e Leitão; 4.190, Lardoza a Alcains, 1 casco vasio, 168 kilos, a José Antonio Carvalheira; 88, Reguengo a Pampilhosa, 1 tonel escangalhado, 935 kilos, a Manuel Ribeiro Saraiva; 11.959, Alcantara-Terra a Valle de Figueira, 1 carril oleo mineral, 198 kilos, a Antonio Alexandre; 34.238, Porto-Campanhã a Lisboa P., 8 grades corticite com 825 kilos, uma grade chapa isoladora com 312 kilos, a José Mattos Braamcamp; 1.399, Almancil a Castello Branco, 2 fardos obra de palma, 173 kilos, a Antonio M. Cabecadas; 13.668, Lisboa P. a Castello Branco, uma caixa de gazozas, 73 kilos, a Pereira & Ferreira; 55.560, Lisboa R. a Payalvo, uma caixa de sorveteira, 11 kilos, a Antonio Pinto.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville: lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Bouteaux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

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

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

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

COMPANHIA REAL				PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART
----------------	--	--	--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

Estação de Algés

Desde 1 de Outubro de 1910 a estação de Algés fica habilitada a fazer serviço de passageiros, bagagens, cães, grande e pequena velocidade, interno e combinado com as seguintes restricções:

- a)** Não expede nem recebe volumes de peso indivisivel superior a 100 kilos, vehiculos nem animaes (excepto cães e aquelles que sejam taxados a peso em conformidade com os artigos 53.º e 65.º da tarifa geral e os da alinea b).

Expedição. — Os expedidores deverão coadjuvar a pesagem e conducção dos volumes para o local onde devem ser carregados.

Chegada. — Os consignatarios deverão retirar as suas remessas, dentro do praso de 6 horas para a grande e de 12 horas para a pequena velocidade a contar da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas para o que serão avisados pela estação. Não assiste, portanto, aos expedidores o direito de renunciar aos *Avisos de chegada*.

- b) Touros em jaulas.** — Recebe e expede touros em jaulas, comtanto que os expedidores ou consignatarios façam n'esta estação a carga ou descarga com gente eapparelhos seus e por sua conta e risco, sem responsabilidade para a Companhia.

- c) Remessas de wagons completos de ou para Algés.** — Podem acceitar-se remessas de pequena velocidade, por wagons completos, susceptiveis de se manobrar a braço, de ou para a estação de Algés, comtanto que não permaneçam na dita estação de Algés mais que o tempo indispensavel para a carga ou descarga, em virtude de não haver ali espaço disponivel para se armazenarem, pelo que os expedidores deverão isentar a Companhia de toda a responsabilidade pela demora que possa haver em pôr os wagons á descarga, em consequencia de não haver espaço para mais de um wagon de cada vez, assignando a seguinte declaração na nota de expedição: «*Comprometto-me a não demorar os volumes na estação de Algés mais que o tempo necessario para as operações de carga ou descarga e isento a Companhia Real de responsabilidade pela demora que possa haver em pôr os wagons á carga e descarga.*»

- d) Armazenagem gratuita.** — O praso de armazenagem gratuita é limitado, seja qual fôr a tarifa applicada, a 6 horas para a grande e 12 para a pequena velocidade, contadas desde aquella em que os volumes foram depositados para expedir ou da chegada do comboio em que foram transportados.

Lisboa, 23 de Setembro de 1910.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot