

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 506

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
Tipog da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
T. do Sequeiro das Chaças, 16-A

LISBOA, 16 de Janeiro de 1909

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Rosto e indice do XXI anno.
Mappa de Portugal a duas côres.

SUMMARIO

	Paginas
As linhas do Alto Minho, por J. Fernando de Souza	17
O orçamento da Companhia Real	18
Relatorio sobre caminhos de ferro (illustrado) (com lusão do n.º 505) por J. Fernando de Souza	19
A proposito do Cincoentenário — L.	21
Notas de viagem — Aguas de Entre-os-Rios. — O estabelecimento e o hotel. — Falta de iniciativa. — Passeios e digressões. — Arouca. — Um enterro de mula.	22
Caminhos de Ferro na Suissa.	23
Caminho de ferro de Loureço Marques	24
Melhoramentos na estação de Lisboa Roçío	25
Comboios Automoveis	25
Exposição de automoveis em Paris	25
A Índia ao pé da porta	26
As linhas trans-higienicas	26
O terremoto da Calabria e as linhas ferreas	26
As carruagens leito da Companhia de Orleans	26
Os tremvias no Japão	26
O "record" dos transatlanticos	27
Commercio portuguez	27
Parte financeira	27
Brindes e kalendarios	30
Linhas portuguezas	30
Linhas estrangeiras	30
Companhia Através d'Africa	30
Avisos de serviço	31
Arrematações	31

As linhas do Alto Minho

Malfadado paiz o nosso! Depois de uma gravissima crise politica assignalada por crimes nefandos e pela vergonhosa glorificação publica do regicidio, que atraiu sobre nós o desprezo do mundo civilizado, parecia que nova era se devia abrir em que os homens publicos aproveitassem a dura lição dos acontecimentos.

Impôr treguas ás paixões politicas e ás luctas de corrilhos para olhar a sério pelas finanças e pela combalida economia do paiz, deveria ser o objectivo de quantos ascendem á governação ou a ella aspiram. Infelizmente nada aprenderam e nada esqueceram os nossos politicos; ahí os vemos empenhados em luctas inglorias e vergonhosas, insultando-se, arremetendo com a Corôa, dispendendo em estereis competições pessoases o tempo e as forças que deveriam ser consagrados á fecunda emulação dos principios e ao labor patriotico da administração publica.

E entretanto arrastam-se sem solução questões vitais, perdendo-se o ensejo de chamar capitaes ao paiz.

Frisante exemplo encontramos na historia da concessão das linhas do Alto Minho.

A' rasgada iniciativa do sr. Conde de Paçô-Vieira se deve essa concessão. Fez como ministro quanto lhe cabia e quanto podia. Depois de dois concursos desertos sobre a base da participação de receitas prevista na lei de 14 de julho de 1899, recorreu á garantia de juro; fez a adjudicação ao unico concorrente que appareceu; removeu to-

das as difficuldades suscitadas á constituição do deposito definitivo; publicou um decreto com força de lei para evitar que o assunto se protrahisse sem solução.

Os seus successores, conscios das difficuldades que encontram as empresas em chamar capitaes á construcção de caminhos de ferro, auctorisaram successivas transferencias de construcção e concederam prorogações de prazo, até que se tornou concessionaria a acreditada firma Canha & Formigal, que elevou de 24:000\$000 a 50:000\$000 réis o deposito de garantia e tornou de facto portugueza uma empresa que só o era de direito e segundo a letra do contracto.

Na fixação da directriz da linha do Valle do Lima attendera-se ao objectivo de construir uma ponte sobre o Lima, que servisse tambem para a viação ordinaria, e por isso o contracto prescreveu que a linha seguisse a margem direita a partir de Vianna, mas que em Lanhezes passasse para a esquerda.

Tão importante é essa obra de arte como rasoavel seria manter sempre a linha na margem direita, desde Vianna até Ponte da Barca. O primitivo concessionario diligenciou desde logo ser exonerado do encargo da ponte, mas propoz em troca construir a linha toda pela margem esquerda, aproveitando a ponte da linha do Minho e construindo tambem o troço da margem direita de Vianna até Lanhezes. O receio de ver malograda a concessão depois de tres concursos, no ultimo dos quaes houvera apenas um concorrente, levou o governo a aceitar uma transacção, segundo a qual se mantinha a directriz primitiva com a faculdade para o concessionario de adiar a construcção da ponte e tendo n'esse caso de effectuar a duplicação de linhas proposta, sem aumento porém da garantia de juro.

A construcção de um segundo troço de linha paralelo a outro, sem valorisar a concessão, representava encargo pouco differente do custo da ponte; pouco valia pois essa combinação.

Nada poderam fazer os successivos concessionarios para angariar os capitaes precisos.

O governo garante 5 % sobre 20:000\$000 por kilometro com o limite de 600\$000 réis para o seu desembolso, para obrigar a empresa a pedir ao trafego a remuneração do capital, que é certa.

Os calculos do rendimento provavel, por mais fundamentados que sejam, não impressionam o capitalista, que em geral toma por base de operações exclusivamente a garantia tangivel.

Vê-se, pois, quão escassa margem de capitalisação offerece a quantia de 600\$000 réis por kilometro. Essa difficuldade é ainda agravada pelo encargo da construcção de uma obra de arte dispensavel e de elevado custo.

Depois de porfiadas diligencias conseguiram os actuaes concessionarios uma solução subordinada á supressão da ponte de Lanhezes; n'esse sentido requereram ao governo alteração das clausulas respectivas do contracto, mediante condições compensadoras.

Foi favoravel a essa pretensão o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado. Com o seu pare-

cer conformou-se o governo que levou á camara uma proposta de lei auctorisando as necessarias modificações do contracto.

Tratava-se, não de conceder um beneficio simples a uma empresa, mas de a aliviar de um encargo dispensavel para tornar viavel a concessão. Por essa fórma se tem procedido invariavelmente em relação ás empresas concessionarias de linhas ferreas, ajudando-as benevolmente o Estado a superar as difficuldades que encontram. São numerosos os exemplos e bem se justifica tal proceder em relação a obras que tem capital importancia para a economia do paiz, que ficam pertencendo ao dominio publico, revertendo para o Estado no fim da concessão, e que demandam para a sua realisação capitães avultados, que entre nós não abundam.

Parecia que uma providencia tão simples e justificada, como a que foi proposta ás camaras, nenhum obice encontraria. Bastou uma campanha de suspeições e a absurda timidez de varios, receosos de que os accusassem de serem peitados, para determinar uma solução emanada da commissão de obras publicas, que era um acervo de incongruencias.

Reconhecia-se a necessidade de facilitar o empreendimento dispensando a construcção da ponte, mas reduzia-se ao capital garantido 300:000\$000 réis!! Introduzia-se uma clausula draconiana ácerca do praso para conclusão dos estudos, sancionada com a perda da concessão, ao invéz da pratica invariavelmente seguida de se concederem as prorogações precisas a empresas que nenhum interesse tem em ver passar os annos da concessão sem a utilisarem.

E tudo isso se propunha para modificar um contrato sem ouvir a outra parte contratada, e affirmando-se que só por má fé podia ella deixar de aceitar os alvitres submettidos ao voto da camara.

O protesto energico dos concessionarios, que os leitores da *Gazeta* conhecem, lançou por terra esse castello de cartas anteriormente architectado, e o projecto voltou á commissão.

O publico ficou sufficientemente edificado ácerca do verdadeiro movel de tal campanha.

Seguia-se naturalmente nova negociação com os concessionarios ácerca das bases de um accordo. Eram todos: concessionarios, estações consultivas, governo e commissão de obras publicas da camara, accordes em reconhecer a conveniencia do traçado pela margem direita com a dispensada construcção da ponte; as condições d'essa alteração propostas pelo governo tinham sido modificadas pela commissão em termos que eram declarados inaceitaveis. Restava, pois, diligenciar novo accordo e entretanto estava suspenso o contrato no que respeitava á linha do Valle do Lima, visto ter o governo submettido o assunto da directriz a resolução do poder legislativo.

Não se fez o que se devia fazer. O projecto foi para o limbo da commissão. Tratou-se apenas de surpreender a boa fé do ministro, arrancando-lhe o compromisso de não conceder mais prorogações de praso para elaboraço do projecto.

Vieram os concessionarios ponderar que julgavam a execuço do contrato, e portanto os estudos, suspensos em relação á linha do Valle do Lima, visto que a directriz pela margem direita, que todos eram accordes em preferir, estava dependente do voto das camaras, sendo prematuro o seu estudo e não sendo por outro lado razoavel elaborar um projecto pela margem esquerda, que estava destinado a ser posto de parte.

Pediam por isso se lhes considerasse suspenso relativamente ao troço de Lanhezes a Ponte de Barca, até que as camaras resolvessem.

Foi indeferido o pedido, como se tratasse da concessão graciosa de nova prorogação e não do reconhecimento equitativo de uma situação creada pela apresentaçã da pro-

posta da lei, ou como se fosse admissivel n'um paiz regularmente administrado o adiamento indefinido, pelas camaras, de um assunto que se prende com a execuço de de um contrato.

Havia manifesta divergencia, na interpretaço d'este, entre o governo e os concessionarios, ácerca do praso de apresentaçã dos estudos do troço de Lanhezes a Ponte de Barca.

Recorreram pois aquelles ao juizo arbitral, que lhes é explicitamente facultado pelo seu contrato. Foi-lhes negado!

Forçoso lhes foi pois mandar elaborar precipitadamente um projecto segundo a directriz por todos condemnada e que não dispensa ulterior estudo pela margem direita.

A combinaço financeira que permittiria a construcção das linhas, alem de presupôr a supressão do oneroso encargo apresentado pela ponte de Lanhezes, baseava-se na fusão das Companhias da Povoá e de Guimarães com a empresa do Alto Minho, alargando-se para 1 metro a linha da Povoá e construindo-se a ligaçã precisa para assegurar a continuidade de todas as linhas e utilizaço de material circulante e officinas communs.

Depende essa base da resolução do poder executivo que importa seja tomada para que se possa caminhar.

Quando o paiz precisa orientar a sua economia é indispensavel que longe de se crearem estorvos á iniciativa particular, quando honesta e accorde com o interesse geral, se lhe proporcionem todas as facilidades e que se tomem resoluções com a prestesa exigida pela oportunidade de combinações financeiras, sujeitas a multiplas contingencias, mormente na presente situaço dos mercados e separadamente no nosso.

Bom serviço prestará o governo ao paiz auctorisando a fusão das empresas. Importa egualmente preparar e provocar uma resolução das camaras, ácerca da directriz da linha do Lima, fazendo para isso as precisas negociações com os concessionarios, arredando com energia do seu caminho suspeições cavilosas que só desdem merecem a quem se norteie exclusivamente pelo interesse publico e tenha para as desprezar a precisa coragem civica.

J. Fernando de Souza.

O ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL

Como de costume, fazemos a analise do relatorio que no mez passado foi, pelo director geral da Companhia o sr. engenheiro Leproux apresentado ao conselho de administração e por este aprovado na sua ultima sessão annual.

Fazendo referencia aos factos que tanto emocionaram o paiz nos primeiros mezes do anno passado e á pessima situaço que elles nos crearam, augmentada pelas más colheitas de 1907 que continuaram em 1908, o distincto engenheiro prevê, comtudo, que, visto o melhoramento que as receitas apresentaram nos ultimos mezes, o saldo do anno sera, bem que levemente, favoravel.

Assim succedeu, confôrme se vê do nosso quadro da pagina 29, com toda a rêde, excepto unicamente na linha de Louzã onde a differença é, afinal, sem importancia.

Se, pois, os resultados da exploraço de tão importante rêde não são para assustar, são, comtudo um conselho de prudencia para as previsões do futuro, e neste terreno se mantem o relator, fazendo um orçamento para o anno corrente, onde as despesas extraordinarias por trabalhos complementares e augmento de inventario, que para 1908 foram previstas em 561 contos, dos quaes se se despenderam proximamente 500, não passarão 515 contos.

Pela mesma ordem de ideias, o sr. Leproux mantem o orçamento ordinario na mesma somma total, fazendo leves modificações na parte respeitante a cada serviço, melhorando levemente a situaço de alguns agentes, pelas verbas resultantes da supressão de logares vagos.

RELATORIO

Sobre caminhos de ferro, fazendo parte do livro «Notas sobre Portugal» feito pelo Ministerio das Obras Publicas para a Exposição Nacional no Rio de Janeiro, em 1908

(C. nclusão do n.º 505)

Exploração

As unicas diferenças de valor são nos serviços de material e tracção e de via e obras; naquelle, representados por uma importante diminuição que se conseguiu em 1908, de cerca de 40 contos, resultante de economias no combustivel feitas em virtude de um estudo profundo das qualidades e das misturas do carvão, economia que tão importante foi que produziu aquelle resultado e cobriu em parte as diferenças de custo, pelo agravamento dos cambios, nos ultimos mezes.

Esta verba é applicada a necessidades impreteriveis de outro serviço, tendentes a melhorar a circulação e a garantir-lhe a sua segurança: a renovação da via com carris novos.

São assim applicados 15 contos á substituição de balastro em diferentes pontos da linha, onde a velocidade e o peso dos comboios rapidos exigem uma superstructura perfeita e segura; e 40 contos, juntos a igual somma pelo orçamento complementar, para substituição de carris pelos de 40 kilogramms sobre 15 a 20 kilometros da linha de Cascaes, esperando-se chegar a Carcavellos e uns 10 kilometros na linha de Leste, desde o Entroncamento.

No orçamento suplementar fixam se, como acima dizemos, as despesas em 515 contos, embora esta verba deva melhor ser considerada em 409 contos, porque 61 contos pertencem ao orçamento de 1908, e 45 são representados pelo deposito de direitos que o Goverdo exigiu á Companhia pela entrada de 4 das 6 machinas locomotivas novas, que tão grandes serviços estão prestando na exploração, fundando-se em que só duas correspondiam ao augmento de dupla via construida.

D'essa verba total, são applicados 100 contos á continuação da construcção da dupla via na linha do Norte e augmento de installações das estações de Coimbra B e Alfarellos, entre as quaes já a dupla via foi aberta á exploração.

Entra nesta verba, tambem, o necessario para a continuação dos trabalhos de implantação da dupla via entre Albergaria e Pombal, secção que se torna urgente prover deste melhoramento, por ser ali o cruzamento dos rapidos, a meia distancia Lisboa-Porto.

O relatorio consigna, sobre o thema — renovação da via — o parecer de que convém ir procedendo sem descanço a este trabalho, para não aglomerar de futuro as exigencias de renovação, que mais custoso será executar em bloco. Vae neste sistema tambem a segurança da circulação em que a companhia é a primeira interessada.

Para o mesmo fim se prevê um gasto de 61 contos, dos quaes 33 para substituição de caldeiras em locomotivas, e o restante em transformação de material de passageiros.

Nota, com razão o relatorio, que material mais moderno, munido de todo o conforto que se encontra habitualmente nas rédes bem organizadas «é um meio de augmentar o trafego de passageiros».

Sobre machinas, prevê que em não menos de 100, terão que ser reformadas as caldeiras nos dez mais proximos annos, excepção feita das da série 40 que terão que ser, por completo, postas de parte.

Finalmente figura no orçamento uma previsão de 15 contos para trabalhos na estação de Lisboa, Santa Apolonia.

As previsões do sr. Leproux, a que nos referimos no começo d'este artigo com respeito ao augmento de productos, completamente se realizaram, segundo se vê do ultimo boletim de receitas, cujos totaes reproduzimos na tabella do costume.

As receitas por linhas foram, em contos de réis:

	1908	1907	a mais
Antiga rede	5.042	5.018	24
Torres Figueira Alfarellos.....	447	442	5
Beira Baixa	295	293	2
Vendas Novas.....	100	96	4
Louzã.....	26	26	—
Totaes	5.910	5.875	35

O serviço de passageiros é feito por comboios rapidos, correios e mistos. Nos arredores de Lisboa e Porto e nalgumas regiões de população mais densa ha ainda o serviço de comboios *tramways*.

Nos comboios correios, a velocidade commercial oscilla entre 30 e 35 kilometros, e as velocidades medias entre 40 e 50 kilometros. Entre Lisboa e Porto ha dois comboios rapidos diarios em cada sentido, com velocidade commercial superior a 60 kilometros. A um d'esses grupos corresponde o *Sud-Express* diario, que por Pampilhosa, Villar Formoso e Salamanca, estabelece a communicacão directa entre Lisboa e Paris em 36 horas. Nas linhas do Douro e Salamanca ha um comboio rapido bi-semanal, que dá em Medina correspondencia ao *Sud-Express*.

A exploração commercial é regulada por tarifas geraes e especiaes, sendo os contratos particulares prohibidos tantos nas linhas do Estado como nas concessões com garantia de juro e outras feitas desde 1882. As empresas teem plena liberdade de iniciativa na organização das tarifas, mas não as podem pôr em vigor, nem annullar, sem homologação do Governo.

Os preços comprehendem o imposto de transito, que o Estado cobra, na importancia de 5 por cento do custo do transporte, com exclusão das despesas accessorias. E' cobrado á parte o de sello, representando os dois cerca de 7 a 7,5 por cento do custo do transporte.

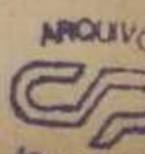
Trafego

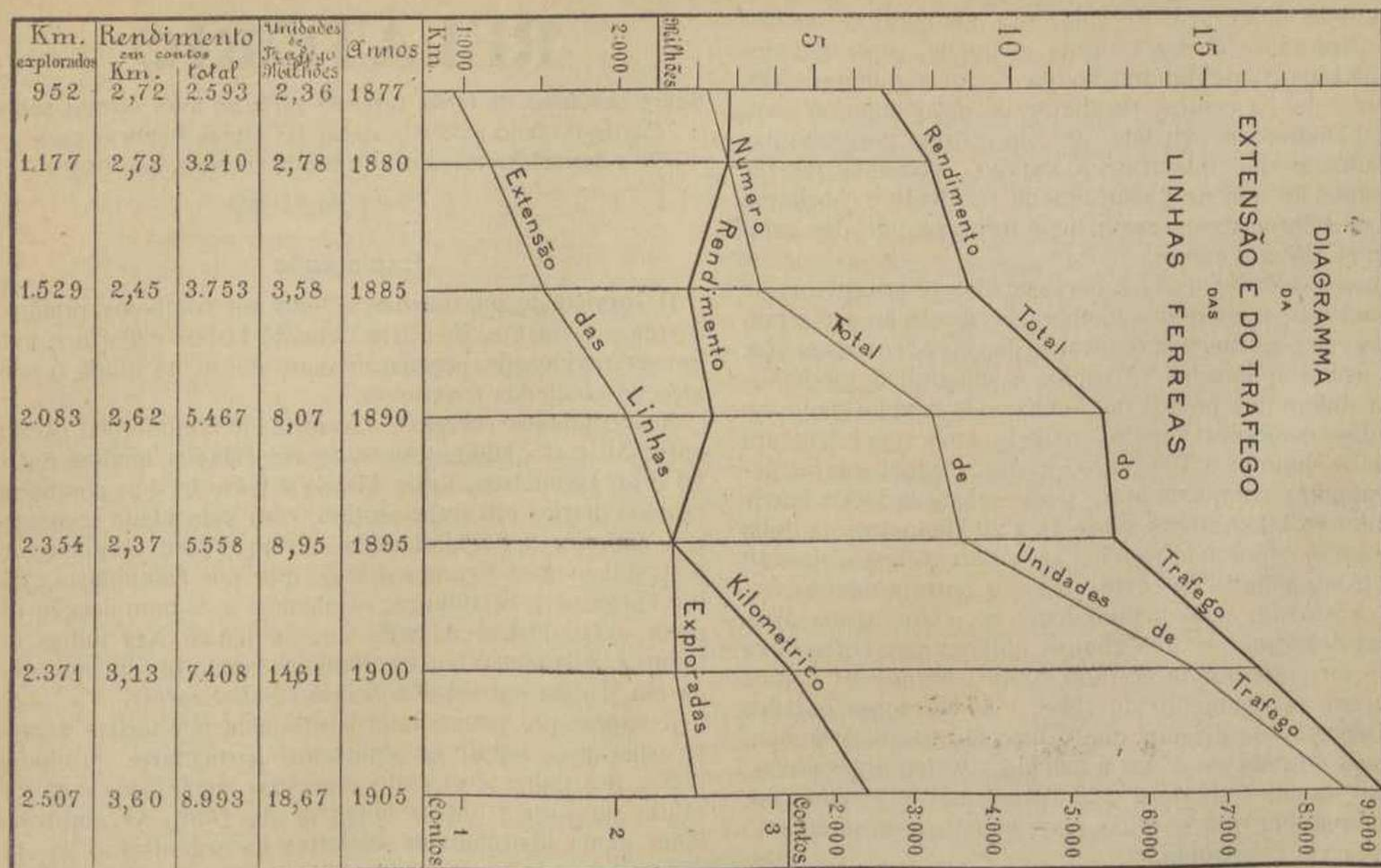
O trafego das linhas portuguezas tem-se desenvolvido rapidamente, como se conclue dos mappas seguintes, organisados por quinquennios até 1905, ultimo anno da estatistica official publicada:

NUMERO DE UNIDADES DO TRAFEGO

Annos	Natrreza das linhas	Kilometros explorados	Passageiros	Toneladas de mercadorias		Total	Total das unidades do trafego
				G. V.	P. V.		
1880.	V. l.—E..	587	971:053	10:122	211:513	221:635	1.192:688
	V. l.—C..	516	952:609	17:565	400:877	418:442	1.371:051
	V. e.—C..	44	205:908	694	8:633	9:327	215:235
	Total..	1:147	2.129:570	28:381	621:023	649:404	2.778:974
1885.	V. l.—E..	606	969:018	12:568	294:096	307:204	1.276:222
	V. l.—C..	832	1.240:118	21:683	594:504	616:187	1.856:305
	V. e.—C..	91	408:269	3:933	34:888	38:821	447:090
	Total..	1:529	2.617:405	38:124	924:088	962:212	3.579:617
1890.	V. l.—E..	828	1.241:204	17:436	396:247	413:683	1.654:887
	V. l.—C..	1:104	3.973:977	44:794	1.767:329	1.812:123	5.786:100
	V. e.—C..	151	567:381	6:122	58:397	64:519	631:900
	Total..	2:083	5.782:562	68:352	2.221:973	2.290:325	8.072:887
1895.	V. l.—E..	828	1.257:046	16:589	459:946	476:535	1.734:181
	V. l.—C..	1:324	5.298:366	68:190	1.094:766	1.162:956	6.461:322
	V. e.—C..	202	633:171	4:978	78:976	83:954	747:125
	Total..	2:354	7.219:183	89:757	1.633:688	1.723:445	8.942:628
1900.	V. l.—E..	843	1.760:195	36:540	694:859	694:859	2.455:054
	V. l.—C..	1:325	9.149:166	79:518	1.870:570	1.870:570	11.019:736
	V. e.—C..	203	999:711	8:206	140:152	140:152	1.139:863
	Total..	2:371	11.909:072	124:264	2.705:581	2.705:581	14.614:653
1905.	V. l.—E..	899	2.640:871	48:786	934:764	934:764	3.575:635
	V. l.—C..	1:395	10.805:172	119:993	2.849:795	2.849:795	13.645:967
	V. e.—C..	213	1.283:580	9:078	167:175	167:175	1.469:755
	Total..	2:507	14.729:623	177:857	3.942:734	3.842:734	18.672:357

V. l. — Via larga. V. e. — Via estreita. E. — Estado. C — Companhia.





Vê-se que em 25 anos, enquanto a extensão de linhas cresceu 113 por cento, o numero de passageiros cresceu 592 por cento e o de toneladas de mercadorias 507 por cento.

Em 1905 houve 2,94 passageiros por habitante.

A estatística das receitas resultantes do tráfego é igualmente elucidativa e acha-se resumida por quinquennios no mappa seguinte:

RENDIMENTO

Anos	Natureza das linhas	Kilometros explorados	Rendimento total em contos de réis			Por kilometro (mil réis)		Coeficiente
			Passageiros	Mercadorias		Rendimento bruto	Despesa de exploração	
				G. V.	P. V.			
1880.	V. l.-E.	587	502,2	70,5	500,5	1:838	938	0,51
	V. l.-C.	540	806,4	173,1	1052,5	3:831	1:207	0,31
	V. e.-C.	44	34,6	1,3	9,1	1:002	932	0,91
	Total.	1:177	1403,2	244,9	1562,1	2:727	1:062	0,39
1885.	V. l.-E.	606	527,3	83,3	537,4	1:894	1:083	0,57
	V. l.-C.	832	1009,8	183,4	1301,1	2:098	1:064	0,35
	V. e.-C.	91	78,7	9,9	22,3	1:218	869	0,71
	Total.	1:529	1615,8	276,6	1860,8	2:455	1:060	0,43
1890.	V. l.-E.	828	722,6	133,8	719,5	1:903	1:099	0,58
	V. l.-C.	1:104	1687,9	283,6	1738,5	3:361	1:493	0,44
	V. e.-C.	151	115,0	15,2	50,4	1:196	753	0,63
	Total.	2:083	2525,5	432,6	2508,4	2:624	1:283	0,49
1895.	V. l.-E.	228	722,8	143,4	806,9	2:021	1:073	0,54
	V. l.-C.	1:324	1733,3	290,5	1673,9	2:793	1:310	0,47
	V. e.-C.	302	420,0	16,2	72,7	1:078	652	0,60
	Total.	2:354	2585,1	450,1	2553,5	2:374	1:170	0,49
1900.	V. l.-E.	843	879,3	219,4	901,8	2:468	1:335	0,54
	V. l.-C.	1:325	2300,8	375,4	2354,0	3:796	1:807	0,47
	V. e.-C.	203	165,6	23,4	108,4	1:466	845	0,57
	Total.	2:371	3345,7	618,2	3454,2	3:124	1:556	0,49
1905.	V. l.-E.	899	1024,7	297,4	1272,0	2:886	1:649	0,57
	V. l.-C.	1:395	2092,2	697,4	2861,5	4:338	1:875	0,43
	V. e.-C.	243	192,5	26,9	128,6	1:633	871	0,53
	Total.	2:507	3909,4	821,7	4262,1	3:587	1:708	0,47

No periodo de 25 anos, que a estatística abrange, o rendimento bruto cresceu 180 por cento.

O rendimento kilometrico, depois de se ter mantido es-

tacionario e descido até um pouco de 1880 a 1895, em que a extensão das linhas duplicou e foram abertos á exploração varios troços de pequeno tráfego, cresceu 51 por cento de 1895 a 1905, enquanto a extensão da rede crescia no mesmo periodo 6,5 por cento. A benéfica influencia da viação acelerada na economia do pais resalta dos numeros relativos ao segundo periodo, em que a um acrescimo de 153 kilometros correspondeu um aumento de 7.510.440 passageiros, 2.219.289 toneladas e 3.405 contos de rendimento. Aos 8.894 contos de rendimento do tráfego em 1905, ha que juntar a importante quantia de 530.683\$451 réis de impostos de transito e sello, sem falar nos rendimentos indirectos que para o Estado proveem do augmento de materia collectavel, de economias de transportes, de facilidades do serviço postal e outros.

Na falta de calculo da tarifa e percunso medios de toda a rede, referiremos aqui estes dados relativos ás linhas da Companhia Real e do Sul e Sueste em 1906, ás primeiras das quaes pertencem as linhas de maior tráfego, e que pela variedade das suas condições dão elementos para uma média applicavel a toda a rede.

	Percunso medio		Tarifas—Medias	
	Kilometros		Réis	
	Companhia Real	Sul e Sueste	Companhia Real	Sul e Sueste
Passageiros.....	34,8	44,30	10,51	10,66
Recoavagem.....	123,5	121,9	71,97	49,40
Mercadorias.....	147,9	134	14,19	12,10
	Numero de passageiros		Rendimento	
	—		—	
	Percentagem		Percentagem	
Proporções das diffe- (1.ª classe	6,50	4,42	21,43	16,82
rentes classes de (2.ª classe	18,42	18,16	29,54	26,83
passageiros..... (3.ª classe	75,08	77,42	49,03	56,35
Relação de logares occupados e oferecidos.....			21,10	
	Rendimento		Despesa	
	—		—	
	Réis		Réis	
Comholo e kilometro.....	760	730	413	502

Pessoal

O recrutamento e promoção do pessoal estão sujeitos a regras consagradas pela pratica. As principaes administrações teem criado escolas para a instrucção profissional de algumas classes e caixas de aposentações e soccorros, para as quaes os empregados contribuem com um dia de vencimento por mez, proximamente, e que são largamente subsidiadas pela administração, assegurando-lhes soccorros na doença, pensões de aposentação, que variam com o tempo de serviço até o maximo de 75 por cento do vencimento, só em casos muito excepçionaes excedido, pensões de sobrevivencia á viuva, filhos menores e filhas solteiras, fornecimento de generos, vestuario e calçado a crédito, pagos por desconto nos vencimentos, emprestimos a prazo não superior a um anno.

* * *

A presente noticia refere-se unicamente aos caminhos de ferro da metropole. Como simples esclarecimento, lembraremos que estão em exploração e construcção no ultramar os seguintes caminhos de ferro, todos de via estreita:

	Kilometros
Africa occidental . . .	Loanda a Ambaca 364
	Ambaca e Malange 140
	Benguella 1:400
Africa Oriental	Mossamedes 230
	Lourenço Marques 89
	Swazilandia 75
India	Beira 339
	Mormugão 82

Estão em construcção por conta do Estado os troços de Motete a Malange e de Mossamedes ao interior, com 107 kilometros já construidos, o de Swazilandia, e por uma companhia concessionaria o de Benguella.

O rendimento kilometrico da linha de Lourenço Marques attingiu 14:000\$000 em 1906, com o coeeficiente de exploração de 0,56.

A presente noticia mostra que Portugal não tem descuidado a obra necessaria do fomento pela viação acelerada, cujos resultados são frisantemente accusados pelo consideravel incremento do trafego de anno para anno.

J. FERNANDO DE SOUZA
Engenheiro.

Nota—Como esclarecimento a este artigo, damos em anexo a este numero uma carta de Portugal na escala de 1 : 4000000 indicando a rede geral dos Caminhos de ferro em 1908.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LI

O pessoal superior da exploração foi modificado sendo nomeados: sub-director, o engenheiro Augusto Luciano de Carvalho, antigo director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro; para chefe dos armazens, o engenheiro José Guedes de Queiroz; para engenheiro chefe do serviço de material e tracção, o antigo chefe d'esses serviços na Companhia Madrid-Caceres, Tiraubois; para engenheiro chefe de via e obras, o antigo chefe d'esse serviço na Companhia Ciudad Real e Badajoz, Cachelièvre; e tendo pedido a sua reforma o chefe do movimento Pedro Rebello Carneiro, foi este substituido pelo sub-chefe d'esse serviço, Julio Monteiro.

Ficaram apenas como chefes do serviço os antigos chefes do Trafego e o da Fiscalisação Estatistica, que mais tarde foram substituidos por terem sido reformados.

Para o serviço de construcção, foi nomeado engenheiro chefe o eminente engenheiro Xavier Cordeiro, um dos mais distinctos membros da corporação de engenharia civil portugueza, a quem o celebre engenheiro francez Picquart, quando membro do congresso dos caminhos de ferro celebrado em Lisboa, classificou de *un vrai savant*.

Effectivamente, na construcção e consolidação do tunel á saída da estação do Rocio, atentas as condições geologicas que tinha de atravessar, o engenheiro Xavier Cordeiro cumpriu a sua missão da maneira mais consentanea com os preceitos technicos, nas mais difficeis conjuncturas que o seu saber profissional soube vencer.

Nas descida de Campolide para Alcantara que o engenheiro Ravet tinha deixado em condições perigosas para a exploração, o distincto engenheiro Xavier Cordeiro soube consolidar e tornar facil a exploração naquelle troço da linha.

Não é nosso intento descrever as difficuldades que o saudoso engenheiro, com a modestia que caracterizava o seu character mas profundo saber profissional, aplanou e resolveu, mas aos que com elle collaboraram nestes difficeis trabalhos incumbe descrevê-los, não só como acatamento á memoria do celebre extinto, mas em proveito da engenharia que Xavier Cordeiro tanto honrou.

Como engenheiro adjunto ao engenheiro chefe da construcção, foi nomeado o official de engenharia militar e professor laureado da escola do exercito, Antonio Vasconcellos Porto.

Estudioso e conhecedor de todas as theorias scientificas da sua profissão, faltou-lhe, porém o exercicio pratico em trabalhos.

Tendo por director o eminente engenheiro Xavier Cordeiro e por campo do exercicio a difficilima parte da linha do Rocio a Campolide, o engenheiro Vasconcellos Porto, com a maxima dedicacão, e amor pelo trabalho, seguia passo a passo as operações da perfuração do tunnel, sua consolidação e seguimento normal de aterros e desaterros.

Não era raro encontrar o engenheiro Porto com o fato enlameado da greda e lódo, de lanterna acesa, saindo do tunnel onde os operarios eram animados no trabalho pelo exemplo e conselhos do seu chefe.

A' collaboração do engenheiro Vasconcellos Porto, confessava o engenheiro chefe Xavier Cordeiro, ser devido em grande parte o bom exito dos planos elaborados, a boa execução, pelos esforços que o seu engenheiro adjunto empregara solícita e intelligentemente.

Pela morte tão precoce do notavel engenheiro Xavier Cordeiro, provou Vasconcellos Porto quanto o seu valor era necessario nas difficeis conjuncturas em que a aptidão e saber de um engenheiro conhecedor da sua profissional missão se impõem.

A antiguidade no serviço, e frequencia do movimento da pezados e consecutivos comboios sobre a via, haviam deteriorado o material das pontes primitivas nas linhas E. N., do sistema Kenhard, com grave risco para a circulação e que por isso se tornava urgente substituil-as.

A que mais perigo offerecia e urgia construir era a ponte sobre o Tejo, em Constança; o problema para que, sem suspender o serviço regular de comboios, se construísse simultaneamente a nova ponte sem demolir a antiga, foi resolvido pelo engenheiro Eiffel, a quem o director do serviço da exploração, Pedro Ignacio Lopes, que na Ponte Maria Pia, sobre o Douro, havia apreciado o seu valor como constructor, incumbiu a nova construcção; resolveu-o por modo tal que se determinou seguir seu projecto.

O constructor Eiffel tomou a seu cargo a construcção e montagem da nova ponte, unicamente na parte metallica.

Os pegões e obra de maçonaria deviam ser contractados com empreiteiro de reconhecida capacidade e experiencia.

Nos fundamentos, o empreiteiro empregou pedra impropria, que os fiscaes da obra não escrupulizaram aceitar e

que mais tarde poderia trazer, como effectivamente trouxe, grave risco para a nova construcção.

Concluida a construcção de obra de maçonaria, o engenheiro Eiffel deu começo aos seus trabalhos metallicos e foi admiravel o serviço d'esta substituição da velha pela nova ponte, sem a menor interrupção do serviço da circulação ordinaria.

Posta em serviço a nova ponte e pouco depois de por ella circular os comboios da linha do sul, um dos pérgões começou a ameaçar ruina por deficiencia na construcção dos alicerces; foi o engenheiro Vasconcellos Porto o incumbido de remediar o inconveniente de ter que se interromper a circulação dos comboios para nova reconstrucção do pérgão, ou correr o risco de um completo desmoronamento de toda a ponte.

O engenheiro Vasconcellos Porto, já experiente no serviço pratico, como o era no theorico que professava, procedeu á reconstrucção do pérgão avariado, empregando meios que sem obstem á circulação ordinaria, a ponte ficou em condições de perfeita solidez.

O publico que nunca foi privado das communicações pela linha de Este, nem sequer de noticia d'este importante serviço e que de um perigo eminente era salvo pela pericia, solicitude e dedicacção do engenheiro Vasconcellos Porto.



IV

Águas de entre-os-Rios. — O estabelecimento e o hotel. — Falta de iniciativa. — Passeios e diversões. — Árouca. — Um enterro de mula.

Mais adiante das Caldas de S. Vicente é a já afamada estancia da Torre, pertencente á mesma região de Entre-os-Rios e que é verdadeiramente a que tem feito a vulgarisacção destas aguas.

Situada junto á estrada que segue da estação de Cete á confluencia do Tamega, no Douro, está a 11 kilometros d'aquella e a 11 e meio desta, num dos planaltos das margens do Douro, a 160 metros de altura do leito deste rio, e a 200 do nivel do mar; esta estancia, pela sua situação e a eficacia das suas aguas, poderia ser das primeiras do paiz.

Da profilaxia destas aguas para o tratamento das doenças dos bronchios dizem os relatorios medicos, mas mais alto falam os doentes que as têm usado e todos são concordes em lhes preconisar os maravilhosos effectos.

São as aguas mais fortemenie carregadas de sulfureto de sodio, que nellas é representado por 625 quando, na sua immediata; a agua do Arsenal da Marinha, em Lisboa, apenas attinge 475, Caldas da Rainha 250, e Vouzella 160.

Graças á fama de que justamente gosam, a affluencia de banhistas é enorme, na epoca propria, e o hotel, o unico que existe além de umas duas hospedarias assaz primitivas, é insufficiente para os receber.

Familias que ali querem ir tratar-se têm que esperar oito, dez e mais dias que haja lugar; os que não tendo encommendado alojamento com antecipaçao, ali se apresentam, passam pelo dissabor de ter que voltar para traz, por que não ha lugar.

Como se vê, é um estabelecimento em plena prosperidade, do qual não ha que ter o dó que tantas vezes nos faz desculpar qualquer falta de conforto, quando os resultados financeiros não são animadores.

Com iniciativa arrojada, com actividade, com *savoir faire*, a estancia de Entre-os-Rios chegaria até a ser um atractivo do paiz; uma villa attrahente, mais tarde uma cidadinha encantadora, cheia de movimento, de animação e de bem estar.

Como aquillo está, só lá vão com sacrificio os bronchiticos, os economicos, ou os que não podem ir para outra parte.

Mas os que não duvidariam gastar para ter commodidades têm que conformarse com o mal estar, com o ordinario e a semsaboria, fazendo ali a sua estação aguista com sacrificio.

O edificio balnear é annexo ao hotel e está modestamente provido dos aparelhos hydroterapicos, não os mais modernos, mas ainda em uso em muitas partes. Os quartos de banho são de uma simplicidade que rasteja pela pobreza.

O hotel, bem construido, com quartos bons e bem dispostos, prestava-se a uma exploração á altura d'uma vida elegante, embora não faustosa.

Mas o mobiliario é improprio.

No decreto de concessão diz-se, na condição 2.^a do regulamento para a exploração, que se deverá: «Evitar o mais possivel os angulos e recantos, irregularidades e rugosidades nas paredes, empregar mobílias e fazer guarnecimentos com madeiras polidas, facilmente lavaveis, desinfectaveis e envernizaveis.»

Vê-se que este regulamento foi redigido por quem conhece as exigencias dos modernos sanatorios e outras estancias destinadas a receber doentes.

Pois as paredes têm tantos angulos como todas e quaesquer outras; não são pintadas a oleo ou rebocadas a estuque polido, como se adopta hoje. E quanto á mobilia «facilmente lavavel, desinfectavel e envernizavel» consta ella de amostras de todos os tipos vulgares de moveis polidos, em que ha frisos, florões, conchas e outros ornatos onde o espanador, ou qualquer meio de limpeza não entra, se o escasso pessoal d'isso podesse occupar-se.

As diferentes peças de mobilia de cada quarto não formam guarnição, e em cada um são diferentes; nas camas, não se usam colchões de arame nem sequer de fôfa palha de milho; são duras como taboas, e quando os nossos ossos protestam, o hospedeiro, muito amavel, promette substituir os colchões, e cumpre a promessa, mandando pôr outros... por serem mais duros.

A cosinha é positivamente a do *Triplepatte*: todos os dias sopa de estrelinha, e só uma vez por excepção, macarronete.

Gabinete de leitura é... a sala commum e de bilhar. E para mais ruido, os creados são chamados por meio de uma sineta, por numero de badaladas, á porta d'essa sala; ora quando chamam o creado n.^o 6 e a creada n.^o 5 são 11 as badaladas; e logo após chamam o creado 5 e a creada 4 — é de perder a cabeça.

Pela noite, as familias reúnem-se no salão, muito divertidas, a olhar umas para as outras, fazendo grupos, em conversações da vida do proximo, ou do distante, unico entretenimento possivel, visto que não ha um pianista contratado para tocar, ou um gerente do hotel bom cavaqueador, como na Felgueira.

A empresa tem vastos terrenos em volta do hotel, mas só uma pequena parte está arborisada formando um parque diminuto; tem-os tambem entre o hotel e a nascente onde se vae tomar a agua, mas prefere conserval-os em cultivo, em vez de os ensombrar com arvores e fazer um caminho facil e convidativo. Resultado é que, durante o dia, o banhista tem como unico refugio do calor metter-se no quarto e fechar as janellas.

E faz pena que assim seja explorado por uma fórmula puramente gananciosa uma estação que tanto se prestava a ser estancia agradavel de aquistas e veraneadores.

O panorama que se gosa do belveder do hotel é encantador; o passeio a Entre-os-Rios é delicioso, a visita á

primorosa quinta que, nos parece, se chama «do Paraizo» é apreciabilíssima; a excursão a Sobrado de Paiva é muito interessante. Falta só que haja para isso um serviço de automoveis, porque as estradas são boas e os trens maus.

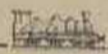
A elegante e extensa ponte que atravessa o Douro dá ainda accesso a outras povoações que offerecem agradáveis digressões, sendo a principal a que se dirige ao celebre mosteiro de Arouca, um dos mais colossaes e magostosos do paiz, e possuidor ainda de preciosidades que devem ver-se, entre as quaes o tumulo da rainha Santa Mafalda, a virtuosa filha de D. Sancho I.

Como o corpo da boa rainha para ali veio, conta-o uma lenda curiosa do local.

D. Mafalda, como boa abadesa do convento, fôra a Rio Tinto cobrar as rendas, fóros e pertenças do mosteiro, e ali morreu. O povo quiz sepultar o corpo da que já então classificavam por santa, no cemiterio da villa, mas o povo de Arouca não esteve pelos ajustes e foi a Rio Tinto disputar o cadaver.

A lucta promettia ser terrivel quando para resolver a pendencia, alguém (que por certo era de Arouca) lembrou que visto a freira costumar viajar sempre montada n'uma mulinha, se collocasse o caixão sobre a mulinha e ella que o levasse. Assim se fez, e a alimaria não só se dirigiu a Arouca, mas entrou até ao altar de S. Pedro onde caiu extenuada, morrendo.

E aqui está como no seculo XIII as mulas faziam concorrência aos cangalheiros.



Os caminhos de ferro na Suissa

Devidamente auctorizados publicamos hoje um trecho do relatório acerca da organização dos serviços de fiscalisação e estatística nos caminhos de ferro federaes da Suissa, apresentado pelo chefe d'esses serviços na Direcção do Sul e Sueste, o sr. Carlos Coelho Vasconcellos Porto, em resultado da missão de estudo que lhe foi confiada.

Esse valioso trabalho está proficientemente redigido, demonstrando um estudo attento e consciencioso, como era de esperar da competencia e zelo de tão distincto funcionario, tendo sido louvado pelo conselho de Administração.

«Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Director

A benevola apreciação de V. Ex.^a tenho a honra de submeter o resultado dos estudos a que procedi nos Caminhos de ferro Federaes da Suissa, confôrme a ordem que me nomeou para tão honrosa como difficil commissão.

Terei de tratar de dois pontos distinctos, mas que se ligam: taes são os do serviço propriamente interno e o das suas relações com o publico.

E' sem duvida este um dos mais importantes e espinhosos de tratar, mas pela sua capital importancia entendi indispensavel adquirir, quanto possivel, os conhecimentos do meio, e nisto se compreende o grau de cultura moral e intellectual do povo suisso.

Todos reconhecem a Suissa como um grande povo, não pela extensão do seu territorio, mas pela sua educação, pela sua illustração e pelos seus habitos e costumes, que o tornam admirado e respeitado pelas nações mais cultas e civilizadas.

Permitta-me, pois, V. Ex.^a que muito succintamente e sem pretensões de estilo eu exponha, sem duvida impressionado pelo que vi, o que seja o povo suisso.

Não são os dotes de uma grande intelligencia que os distingue, aos suissos, entre os outros povos, mas sim a fórma cuidada da sua educação moral e da sua esmerada instrução.

Para esse fim a creança aos seis annos é obrigada a entrar nas escolas, onde se conserva durante nove annos

e onde adquire não só a leitura e escripta, mas os conhecimentos das noções de tudo quanto é pratico e util, tal como a historia, a arithmetica, o desenho, a botanica etc, a par do verdadeiro amor pela patria, ou seja o culto pela bandeira e o amor pelo seu himno.

Sucedeu ha bem pouco ainda, que num dos cantões italianos appareceu um individuo que ao casar não soube assignar o nome, e não se faz ideia da grande impressão que esse facto, reputado gravissimo, causou em todo o paiz, occupando-se d'elle não só a imprensa como o proprio governo, que immediatamente ordenou sindicancias para se apurar a quem cabia a responsabilidade!

Nas festividades mais singelas ou nos anniversarios mais faustosos da Suissa, é commovente a fórma como se apresenta aquelle povo, entoando com a maior unccão a par do maior enthusiasmo, o seu himno!

No dia 15 do mez passado inaugurou-se no jardim em frente da Universidade o busto, em bronze, d'um professor d'aquelle estabelecimento scientifico, e a essa festa tão simples concorreram não só os ministros e auctoridades, mas o povo todo que quiz tambem consagrar, não um vulto eminentemente guerreiro ou um estadista, mas sim o simples mestre que para aquelle povo representava a instrução, que elle tão distinctamente aproveita.

Foi uma festa encantadora e impressionante a d'aquelles milhares de individuos de todas as classes cantando o seu himno, apoz os discursos das individualidades que a ella presidiam.

E não se supponha, que nesse paiz tão democrata não haja a inteira separação das classes, talvez mais distincta ainda que n'outros paizes menos liberaes.

A burguezia está inteiramente áparte do povo e por tal fórma que até tem um hospital especial para os seus membros.

Nos armazens, como nos escriptorios ou nas repartições, a disciplina é rigorosa e cada um toma o logar que lhe compete, sempre respeitoso e submisso, mas com a mais distincta correccão.

O respeito por si mesmo e pelos outros é norma adoptada por todos e que se reconhece nos proprios hoteis, onde a par da maior seriedade existe a mais encantadora amisade.

Num dos dias que estava em Berne, appareceram no hotel algumas dezenas de aspirantes do exercito que se dirigiam para as escolas militares. Fizeram-se brindes com a alegria propria das edades e entoaram-se canções do paiz que impressionavam pela fórma distincta e correcta d'aquelle punhado de rapazes, que envergavam uma farda a que representando o futuro da sua patria sabiam já bem medir as suas responsabilidades

Nas escolas em tudo se pensa; ensina-se á creança os trabalhos manuaes desde o simples brinquedo de papel, com que poderá entreter em casa os seus irmãos mais novos, até ao trabalho em cartão ou em madeira que lhe porporcionará não só divertimento, como mais tarde será um meio de usufruir proventos.

O desenho é sempre uma lição de coisas que a todos dá a noção do bello, e ao domingo esse povo que professa varias religiões, depois de prestar o seu mais commovente e impressionante culto, parte todo em debandada a procurar na natureza os seus pontos da admiravel belleza, ou os seus frondosos bosques que nos seduzem pelas suas bellas e copadas arvores.

Não se julgue por isto que as creanças não coadjuvam os paes nos seus mistéres agricolas. Em cada cantão os trabalhos estão regulados, por modo a terem ferias nas epocas proprias em que a agricultura demanda o auxilio dos menores para os seus trabalhos.

A policia, illustradissima, prestando todos os esclarecimentos com a maior boa vontade e conhecimento, é quasi desnecessaria naquelle paiz, em que o povo tanto se respeita.

É vulgar encontrar-se uma arvore isolada que pela sua configuração ou natureza precisaria protecção, ou lugar situado em ponto cuja visita merece a collocação de um banco, e um simples letreiro *ao cuidado do publico* é sufficiente para o defender da malevolencia de qualquer.

As ruas de um aceio extraordinario merecem especial cuidado de todos. Não se encontra nellas um simples papel, pois que em quasi todas ha caixas destinadas a lançar papeis ou cascas.

Por toda a parte a ordem, a disciplina, a correcção, ou antes, em todos o divino amor da sua patria, o respeito e acatamento por tudo e por todos.

Ex.^{mo} Sr. — A via acelerada representa nos povos a civilização, mas para ser completa e para surtir os seus effeitos é necessario que seja acompanhada pela educação moral e intellectual do publico.

Nos paizes retardatario, a instrucção não acompanha o progresso.

Póde o vapor ter substituido o motor de sangue, a electricidade supplantar o vapor, que a grande massa continuará nos seus habitos rotineiros, desconfiada de todos e sem respeito por si e pelos outros.

N'esses povos, arrancam-se pedaços á bandeira para melhor a compôr ao sabor das paixões, e o povo, ou passa impassivel, ou mesmo sorri, porque não lhe ensinaram que a bandeira representa a historia do passado, a honra do presente e o porvir do paiz.

O himno nacional é por vezes assobiado para se pedir a sua substituição por outro que suppõem representar um ideal que lhe inspiraram, porque a grande massa nunca teve quem lhe dissesse que as nações desabafam as suas dôres nas horas de desventura cantando o seu himno, ou o entoam nas suas festas de alegria.

O povo que apenas sabe ler e não tem a menor noção de tudo que o rodeia ha de ser sempre desconfiado e apenas póde aprender (?) o que colhe das leituras que mais aprecia e são com certesa as que deprimem e insultam as classes mais elevadas.

Na Suissa o contrato feito nos caminhos de ferro para o transporte da mercadoria é, como na Allemanha que lhe segue o mesmo sistema, um documento sagrado, e o povo confiante nada exige, nem recibo nem qualquer outro papel.

É a empresa que honradamente tratou de cumprir aquillo a que se obrigou, que entrega a mercadoria e o proprio contrato ao destinatario, para assim liquidar de vez os seus compromissos.

O caminho de ferro tem contratos com casas commerciaes e, ou por deposito, ou a credito, faz-lhes o transporte das suas mercadorias. Os proprios chefes de estação entregam a credito as mercadorias aos destinatarios, que por qualquer motivo não pagam na occasião de as receberem e na sua conta corrente mencionam esse credito.

É esta confiança mutua, é este respeito da propriedade, o fructo da instrucção moral e intellectual dos povos, que acompanham todos os graus de civilização na maior expansão.

Que se poderá esperar do serviço interno de caminhos de ferro de uma nação, onde todos conhecem tanto os seus deveres?

Nada se pode imaginar de mais perfeito; a ordem, o aceio, o uniforme irreprehensivel, desde o do *porteur* ao chefe de gare, tudo com inexcedivel brilho, além da disciplina rigorosa, alliada á mais perfeita educação. Ha factos dignos de menção e que tive occasião de apreciar, não só officialmente, visitando estações acompanhado por um mui illustre *Revisour* (Inspector de fiscalização), mas mesmo como simples *touriste*, que por dever do cargo procurava por todas as fórmas cumprir com o seu dever.

Entra-se em qualquer escriptorio, quer no serviço central, quer nas gares, e a arrumação é tão cuidada e tal o habito da boa disposição em tudo, que o chapeu, ou a

bengala descuidadamente deixada pelo estrangeiro sobre uma cadeira, eram immediatamente collocados no cabide appropriado.

Não vi fumar dentro das repartições; os empregados, todos, trabalhavam nos seus logares, sempre com a maior compostura, tendo em prateleiras muito simples, os seus livros e papeis.

Mencionarei um facto que julgo interessante, sob o ponto de vista da disciplina.

N'um dos dias que, na estação de Berne, esperava o meu guia, Mr. Ummerich, propositadamente travei conversa com o revisor do comboio em que devia seguir, faltando ainda dez minutos para a partida. Offereci-lhe um cigarro, que agradeceu e aceitou. Propositadamente dei-lhe phosphoros e a resposta muito delicada mas concisa, é que não fumava n'aquella occasião porque se achava em serviço. Escusado será dizer, que ignorava quem eu era.

Mais vezes repeti este *pequenino suborno*, fazendo-o até só no compartimento dos *fumeurs*, depois de conversar com os empregados, e sempre recebi a mesma resposta.

Todos os revisores dos Federaes têm obrigação de falar tres linguas: francez, alemão e italiano, e no S. Gothard Bahn têm ainda de saber o inglez. Pois tive occasião de falar com um revisor, que sabendo a minha nacionalidade se exprimiu no mais puro castelhano.

Sempre a educação e a instrucção mostrando os seus magnificos resultados.

Este revisor que falava quatro linguas, só pelo amor de saber tinha aprendido por seu mutu proprio o hespanhol.

Não desejo tornar-me fastidioso, citando muitos outros factos interessantes da vida d'este sympathico povo, e vou passar a explanar, pela melhor fórma que saiba, o systema porque está organizado o serviço.

Antes porém devo dizer com a consciencia de quem quer cumprir, que muito nós podemos e devemos fazer para a educação dos nossos empregados, e para levar o publico aos bons habitos dos paizes civilizados.

Procurar instruir e mesmo educar os nossos, e diligenciar por todas as fórmas tornar o povo confiante, aperfeiçoando a sua educação, é tarefa difficil, mas que se impõe, não só para o bem da collectividade mas para o progresso do paiz.

Talvez não seja nos nossos dias que vejamos o resultado d'esse trabalho, mas é bem certo que mal avisado é o lavrador que só deita a semente á terra para lhe colher os fructos, sem se lembrar das gerações futuras que lhe bendirão seu nome.

É aos Caminhos de Ferro do Estado, que por todos os modos estão constantemente afirmando os mais ardentes desejos de prosperar, que eu, do fundo d'alma, desejo que sejam os iniciadores d'esta tão util como proficua campanha, e se nós obreiros do presente não lhe podermos alcançar os resultados, morreremos com a grata e ineffavel esperanza que os nossos vindouros abençoarão a nossa memoria.



Caminho de ferro de Lourenço Marques

Reuniu no dia 14 do mez ultimo o conselho de administração d'estes caminhos de ferro tendo tomado as seguintes deliberações:

Abrir concurso limitado entre varias firmas de Lourenço Marques para o fornecimento do arroz da Zambezia.

Approvar a tabella das taxas a cobrar aos indigenas pelo transporte de bagagem entre Lourenço Marques e Ressaño Garcia logo que estejam ao serviço as novas carruagens para indigenas.

Approvar por conta da despeza da dragagem as obras de collocação de duas estacas-balisas no esparcelado da Catembe e montagem do maregrafo na ponte da capitania.

Auctorisar a applicação da tarifa de 2d por tonelada e milha ao transporte da sucata de ferro para fundição, em trafego combinado ascendente em substituição da actual tarifa.

Alugar uma britadeira e respectiva machina motora nas condições propostas pelo sr. director do C. F. L. M. e mais as duas seguintes:

Que o aluguer cessará logo que a direcção do porto e C. F. L. M. carecendo para seu uso da machina e da britadeiras assim o communique ao alugador; e que tanto n'este caso como no da entrega ao C. F. L. M. do dito material, por não carecer mais d'elle o alugador, seja de conta d'este a despeza com o transporte do material até ao local onde o recebeu, e que na hypothese de vir a realisar-se por concurso, de conta do Estado, o fornecimento de pedra britada para as suas obras, ou para estas e mais para as da camara municipal de Lourenco Marques cesse o aluguel do material ao requerente para ser feito nas mesmas condições, ao concorrente d'aquelle concurso a quem foi feita a adjudicação, isto no caso d'este adjudicatario assim o requerer.

Approvou a proposta do director do porto e C. F. L. M. relativa ao quadro do pessoal a empregar no serviço de dragagem do canal da Polana.



Melhoramentos na estação de Lisboa-R.

Ainda não estão completas, como se sabe, as reformas a que se tem procedido na estação de Lisboa-Rocio, tendo-se feito até hoje só o que se referia ás disposições necessarias, indispensaveis mesmo, para o servipo de passageiros, entrada e saída e respectivas bagagens.

No vestibulo superior, tem ainda que se proceder a uma reparação geral de tectos e paredes que estão já em antiga pintura, mostrando as avarias do tempo.

Por occasião d'essas reparações um melhoramento será introduzido que por certo agradaará ao publico que frequenta a estação.

N'um dos intervallos das portas, por debaixo do relógio, vae ser pintado um grande mappa do paiz, que indicará:

Todas as vias ferreas existentes, destacando-se na rede geral as da companhia, e as das demais administrações por differentes traços; estações principaes e as de entroncamento ou ligação entre umas e outras linhas;

As principaes terras, tanto como capitaes de districto como por serem pontos de importancia;

Todas as estações de aguas mineraes, praias de banhos e sitios de villegiatura;

Os principoes rios;

As montanhas.

Mappas n'este genero já se encontram nas principaes estações inglezas e francezas, e servem para instruir não só os que se dispõem a viajar, como o publico em geral, sobre a topographia do paiz. São um energico meio educativo ao alcance de todos, porque são, em geral, collocados em sitio accessivel ao publico, e assim succederá em Lisboa, o que representa um bom serviço que vae prestar ao publico a direcção da Companhia Real, approvando a boa iniciativa do seu engenheiro-chefe da via e obras, o sr. Ferreira de Mesquita.

N'algumas linhas inglezas é costume aproveitarem-se os cortinados das carruagens para n'elles por transparencia, se desenhar o mappa da região, visto que, sendo complicadissima a rêde ingleza, não podia ser desenhada, por completo, n'um tecido em tão diminutas dimensões.

Na America do Norte o sistema educativo, neste genero, é bem outro e bem facil:

As companhias de caminhos de ferro — todas — distribuem por anno milhões de folhetos em que dão o mappa

da sua rêde, quasi sempre completo com o do resto do paiz.

Por isso o mais simples popular não ignora a posição de qualquer cidade, o curso dos rios, as regiões, que se atravessam de um a outro extremo do continente americano, e até — havendo tantas vias ferreas em concorrência servindo pontos afastados — não deixam de conhecer qual a a via mais directa, qual a que tem serviço mais rapido e mesmo o nome da companhia.

Entre nós, até ha um anno, abstraiu-se por completo de dar ao publico estas elementares noções de chorographia, o que tem concorrido para a ignorancia cabal em que elle labora.

Lembrou-se a Sociedade Propaganda de Portugal de fazer affixar cartas do paiz em todas as carruagens das linhas ferreas e nas estações do correio, e de quanto esses mappas são apreciados e aproveitam é testemunho a frequencia com que temos visto gente do povo esforçando-se por percebê-los, pedindo auxilio aos que se lhe aproximam ou caprichando, com os conhecimentos proprios em vencer a dificuldade de interpretarem os traços e as indicações.

AUTOMOBILISMO

Comboios automoveis

O automobilismo, utilizando os meios de tracção mecnica que substituem a tracção animal e estabelecem, com vantagem, uma real competencia com os caminhos de ferro, parece chamado a produzir num futuro mais ou menos proximo uma verdadeira revolução nos transportes e nas communicações.

Os comboios automoveis, dispensando as custosas installações dos caminhos de ferro, permitem fazer, em certas zonas, o mesmo serviço que estes fazem, com a vantagem de menores despesas e menores complicações.

O comboio automovel não precisa de carris, nem de obras d'arte, e para pequenas distancias substitue com vantagem a locomotiva a vapor circulando apenas sobre via apropriada.

A primeira experiencia d'este sistema vae ser realisada na Argentina. Está dependente do Parlamento a auctorisação para o estabelecimento de uma rêde de linhas de automoveis, sobre o qual a comissão da camara dos deputados deu já o seu parecer favoravel á pretensão.

A experiencia realisar-se na provincia de Buenos Aires, empregando-se carruagens Renard.

A EXPOSIÇÃO DE AUTOMOVEIS EM PARIS

A primeira época de exposição de automoveis terminou a 13 do mez passado, tendo-se os expositores declarado satisfeitos com as transacções effectuadas.

Como já aqui dissemos em uma noticia succinta, o vehiculo automovel mais em voga foi a *voiturette*. No entanto, bastantes carruagens de grandes dimensões foram vendidas.

De *voiturettes* apresentaram-se noventa e dois constructores, o que torna impossivel fallar de todos. Os que mais se destacaram foi o tipo «Alcyon», de quatro cilindros, monobloco; e o «Joyeuse», de quatro cilindros de 76^{mm} de diametro.

Tambem chamou as attensões um monocylindro «Otto» de 105 × 130, com um bello sistema de refrigeração, bem como um «Prima» monocylindrico, d'uma extraordinaria leveza.

A casa «Doriot» apresentou tres typos, de dois, tres e quatro cylindros, que foram muito admirados. Um «Bezier» tornou-se notavel pelo systema de mudança de velocidade que apresenta.

A India ao pé da porta

Dizem os jornaes russos, que a alliança anglo-russa trará como consequencia a construcção de um caminho de ferro que ligará as linhas russas com a India ingleza.

Com effeito, tendo o grande imperio moscovita desde muito a linha caucasica até Baku, e a India a que, de Sakkar e Chikarpam entra no Afghanistam até Randahar, hoje já ligada com a linha do Bombaim a Calcuttá, trata-se de construir uma linha que de Baku desça a margem do mar Caspio, entrando na Persia pelo Chilau, até se prolongar na direcção NO. SE., passando a fronteira em direcção a Kandahan.

Desta fórma, o trajecto que hoje se faz por mar pelo canal de Suez, em 18 dias de Londres a Bombaim, e mais dois d'ahi a Calcutta, ficará reduzido, tanto para um como para outro destino, a uns simples 10 dias.

De Lisboa a India será tambem mais facil ir, pela Austria, atravessando por Cracovia a Sember, tomar a linha russa de Birsaula a Rostaff sobre o Dom, onde se entrará no caminho da India, no que levaremos pouco mais de uma semana.

Ir a India passa, assim, a ser uma excursão. Pode-se dispôr de um mez: 10 dias para ida, 10 para estada lá e 10 para o regresso. E ainda fica 1, se se fôr em mez de 31, para contar a familia as bellezas d'aquelle paiz das riquezas, dos fakirs, dos grandes rajhas e dos grandes pagodes.

E pensar-se que Vasco da Gama levou tantos mezes para conseguir avistar-se com o Çamorim!

Decididamente, os caminhos de ferro democratizam as divindades, mesmo que ellas sejam do tamanho do Himalaia.



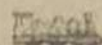
As linhas transpyrinaicas

Os empreiteiros do tunel de Somport, na linha de Canfranc propõem-se a activar quanto possivel os trabalhos, para terem a certeza de que a obra estará terminada no prazo contratado de quatro annos.

Por seu lado, a Companhia do Norte emprega os maiores esforços para que os trabalhos a seu cargo estejam acabados logo que o tunel e a estação internacional sejam abertos á exploração.

A companhia tem de construir os vinte e quatro kilometros que separam Jaca da estação internacional dos Arañones, e um ramal de quarenta kilometros de Zeura a a venta de Turuñana.

A distancia entre Jaca e França é dividida em tres partes: uma desde Jaca até á estação de Arañones, cuja despeza está a cargo da Companhia do Norte; outra é a estação de Arañones, cujas despezas são partilhadas egualmente entra a França e a Espanha; e a ultima o tunel internacional, que mede 7800 metros e que será feito metade por conta da França e a outra metade por conta da Espanha.



O terramoto da Calabria e as linhas ferreas

A catastrophe que no dia 28 de dezembro ultimo enlutou as costas de Messina e Reggio, e varias povoações da Calabria, paralisou o serviço ferroviario n'aquella região.

Na Calabria, o terramoto danificou muitissimo a linha ferrea de Palmi a Villa S. Giovanni; os effeitos do terramoto e do maremoto conjugados impediram a circulação dos comboios entre Reggio e Bianconovo, derrubando as estações e casas dos guardas e destruindo os trabalhos feitos no Fiumarella, proximo de Lazzoro.

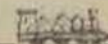
Na Scililia soffreu graves prejuizos a linha de Messina a Rometta, abatendo a estação e as officinas de Messina.

Entre as victimas do terrível cataclismo conta-se gran-

de quantidade de empregados dos caminhos de ferro e suas familias.

A linha de Messina a Catania tinha ficado reparada no dia seguinte, prestando já importantes serviços, quer para o transporte de soccorros, quer para o exodo dos feridos e dos fugitivos.

A linha Jonica ficou reparada até Lazzaro, no dia 1 d'este mez, tendo começado o serviço no dia 2 com trasbordo no Fiumarella. No dia 20 já os comboios poderão transporto-lo.



As carruagens-leito da Companhia d'Orleans

Esta companhia poz em serviço nos seus comboios da noite, entre Paris, Biarritz, e a fronteira espanhola, bem como entre Paris e Pau, umas carruagens-leito de grande luxo, d'um tipo absolutamente novo e do maior conforto possivel.

Teem tres categorias de logares: compartimentos com tres camas, quarto de vestir e retrete particular; compartimentos com duas camas; e logares de camas.

Para os primeiros, o passageiro paga mais 50 % do preço do logar em 1.^a classe, podendo no entanto o salão ser tomado por um só ou por dois passageiros quando paguem dois bilhetes de 1.^a classe e paguem 3 supplementos.

Para os segundos, o passageiro paga mais 33 % do preço do logar de 1.^a classe.

Para os terceiros, o viajante paga 6 francos pelos primeiros 250 kilometros ou fracção d'elles, e mais 10 francos pelo que exceda aquella distancia.

Os logares n'estas carruagens podem ser marcados com anticipação na estação do Quais d'Orsay, ou nas agencias da Companhia dos Vagons-Lits.

O rapido de que fazem parte estas carruagens sae de Paris às 7,^h40 da tarde, chegando a Biarritz ou a Pau, doze horas depois; de Biarritz sae às 6,^h7 da tarde, e de Pau às 6,^h12, chegando a Paris às 7,^h58 da manhã.

A companhia vae tornar extensivo aos seus principaes expressos da noite este serviço com as novas carruagens-leito.



Os tremvias no Japão

Foi em 1882 que se estabeleceram no Japão, em Tokio, o primeiro serviço de tremvias. A tracção era a sangue.

Em 1905 existiam já tres companhias explorando o serviço de tremvias na capital japonesa.

Em 1906 estas fundiram-se numa grande companhia, a «Tokio Tetsudo Kaisha» ou Companhia de Tremvias electricos de Tokio, constituída por capitaes japoneses montando a trinta e tres milhões de yen.

A estensão total das linhas urbanas sobe hoje a cento e cincoenta e um kilometros, estando em construcção, alem d'estas já em exploração, mais cento e trinta e cinco kilometros.

A via mede cem centimetros de largura.

As carruagens electricas foram construidas no paiz, o que denota o grande adeantamento da industria electrica no Japão.

No serviço dos tremvias de Tokio dá nas vistas a frequencia com que os carros se succedem; para fazer ideia basta dizer que, nos cento e cincoenta e um kilometros em exploração, circulam simultaneamente setecentos carros.

Nos primeiros tres annos decorridos desde que foi installado o serviço dos tremvias electricos, desappareceram da circulação quarenta mil carruagens de tracção animal.

Os carros electricos teem paragens determinadas que distam uma da outra uns trescentos metros, aproximadamente.

Para diminuir a possibilidade dos desastres, o pessoal

de cada carro é composto de tres empregados: um guarda freio, um conductor, e um guarda. A este ultimo compete fazer o signal de paragem, de marcha, vigiar o trolley, e ajudar as senhoras, as crianças, os velhos, e os doentes, a subir e a descer.

Devido a esta circumstancia, o pessoal da Companhia é enorme. Em Janeiro de 1907, havia 250 inspectores, 1975 guarda freios, 2110 guardas e conductores e 126 aprendizes de guardas, não contando os agulheiros, machinistas, limpa calhas, encarregados das linhas aereas, da central, da illuminação, da construcção, da limpeza e artifices, os quaes ascendem ao todo a uns tres mil.

Os guarda freios, conductores e guardas trabalham de dez a doze horas por dia; os restantes empregados trabalham dez horas.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de janeiro de 1909.

O quadro que damos em seguida, segundo costume de todos os annos desde a fundação do nosso jornal — que foi, diga-se a verdade, o primeiro que publicou entre nós estas tabellas annuaes — permite num simples golpe de vista apreciar as oscillações que em cada mez fizeram os fundos publicos, os titulos de caminhos de ferro e os principaes valores portuguezes que circulam no mercado, tanto no de Lisboa como nos dos principaes centros financeiros da Europa.

A varias comparações se presta esse mappa. Uma d'ellas já d'elle mesmo consta, a maior e menor cotação em todo o anno, que se reproduz nas ultimas columnas.

Outra deve fazer-se jogando o mez de dezembro com o de igual mappa que publicamos no anno passado, referente a 1907.

Ellas nos mostram que o nosso fundo interno de 3 % ass. teve pequenas oscillações desde o principio do anno, e attingiu em junho a maxima cotação, ainda assim sem alcançar a maxima do anno anterior que foi de quasi mais um ponto, nem sequer a de dezembro d'esse anno.

As de coupon tambem não chegaram, na sua maior alta, em maio, á maxima de abril de 1907.

Só o externo 3 % attingiu maior cotação em virtude do agio do ouro lhe prometter augmento no juro, mas sem se aproximar da cotação que lhe estabeleceria a paridade com o juro que tinham ha um anno, o que seria 71\$300 ou mais 4\$300 do que o valor que o mercado lhe deu.

Ainda pondo em relação o anno de 1908 com o de 1907, vemos que as obrigações dos tabacos perderam 4 pontos, o que não se justifica vistas as garantias especiaes d'este titulo.

Em relação a acções, as do Banco de Portugal tiveram continuas tendencias para baixa, e dos tres bancos, Commercial Ultramarino e Lisboa & Açores, só o segundo conseguiu não perder, antes ganhar, 300 réis por acção, na maxima cotação annual; mas na minima todos tres tiveram baixa.

As acções dos tabacos, com a suspensão de dividendo, foram o papel que mais soffreu, desde janeiro em que se fixou a maxima no minimo do anno anterior, até março em que tocaram a mais baixa cotação, elevando-se depois, a custo, vista a pouca esperança de um dividendo, só fortalecida em dezembro e confirmada ha poucos dias.

As acções da Companhia Real, que em abril de 1908 alcançaram a cifra de 100\$000 réis, devido ás consideraveis compras que para esse fim se fizeram, tendo ficado em dezembro em 68\$100 réis, tiveram durante o anno successivas oscillações provenientes de jogo de bolsa, elevando-se a 71\$000 réis, para, em novembro baixarem até 49\$500 réis; mas a procura de papel a tão bom preço foi logo tal, que rapidamente ascenderam a 59\$500 e fecharam o anno a 71\$500 réis. Felizes dos que aproveitaram a offerta do mez anterior, que lhes deu uma operação bem remuneradora, 21 1/2 em um mez.

As acções Nacional, na presença de uma diminuição de receitas proveniente da crise duriense e transmontana, cahiram a metade do valor que haviam attingido no anno passado, e conservam-se nas proximidades d'essas cotações.

Das obrigações, as da Companhia Real, 1.º grau, tiveram alta desde janeiro por influencias da subida do cambio; as do 2.º grau, pelo contrario, soffreram com a diminuição de receitas que até os fins de dezembro apresentaram os boletins da Companhia. E' natural que o boletim final, que demonstra um saldo positivo, embora leve, restabeleça o socego dos espiritos e a boa cotação no mercado.

Tambem pela alta dos cambios, as Ambacas ultrapassaram o par, em novembro, facto que, cremos, nunca se deu, ficando quasi nessa cotação no fim do mez.

Os cambios seguiram o curso da situação financeira que os factos occorridos no paiz tanto vieram agravar.

O anno passado, destinado, como estava, a produzir a mais benefica impressão na nossa vida internacional, pela viagem de El-Rei ao Brazil, transformou-se, pelos horrosos assassinatos de 1 de fevereiro, num anno de incertezas, de desanimo e até certo ponto de descredito.

O resultado d'essa viagem, da recepção que ali teria o representante supremo do nosso paiz e o brillantismo que attingiria a nossa exposição, tudo caiu por terra ante esse crime, muito mais que de lesa-majestade, porque foi de lesa-patria!

Em seguida, a incerteza nos negocios, a sobreexcitação nos es-

O «record» dos transatlanticos

Até agora, os dois monstruosos barcos da Cunard Line, «Lusitania» e «Mauritania», eram considerados como os mais gigantescos do mundo.

A White Star deliberou, porém, bater o «record» da monstruosidade mantido pela Cunard. Mandou construir dois immensos barcos que terão os nomes de «Titanico» e «Olympico», medindo duzentos e sessenta e dois metros de comprimento, e deslocando 45:000 toneladas, isto é, mais 14:000 toneladas do que os barcos já citados da Cunard Line.

O «Olympico» está já bastante adeantado, esperando-se que entre em serviço nos fins de 1910.

Conta-se com que a velocidade d'estes colossos do Atlantico seja de vinte nós por hora, a sufficiente para fazer o trajecto entre Southampton e Queenstown em sete dias, e sem o menor incommodo para quem soffra de enjôo no mar.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de janeiro a dezembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	2.391.617	2.606.972
Materias primas para as artes e industrias	27.097.670	24.037.219
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	7.443.700	6.901.070
Substancias alimenticias.....	12.682.606	15.595.879
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	6.683.146	6.126.941
Manufacturas diversas.....	5.378.486	5.014.817
Taras.....	105.927	108.297
Total.....	61.453.212	60.391.195

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	3.745.836	3.683.379
Materias primas para as artes e industrias	6.812.639	6.773.570
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.614.269	1.703.701
Substancias alimenticias.....	15.990.240	16.296.894
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	120.853	101.402
Manufacturas diversas.....	2.126.132	2.033.792
Total.....	30.409.989	30.592.738

piritos e, por sobre tudo, a detestavel politica interna esterilizando todas as forças e occupando todas as actividades, mantem o paiz num marasmo que lhe acarreta os maiores prejuizos, e as mais graves complicações.

Como consequencia d'isto os cambios foram-se agravando mais e mais, e a comparaçãodos dois fins de annos é pouco animadora,

como passamos a demonstrar:

	Comprador	Vendedor
Londres cheque — fim de 1907.....	49 1/8	49
" " " " 1908.....	44	43 7/8
Paris cheque — fim de 1907.....	581	584
" " " " 1908.....	651	654

Maior e mernor cotação mensal e annual, em 1907, de fundos portuguezes

Bolsas	Titulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa..	Inscripções de assentamento..	43,60	42,40	43,05	42,44	42,40	41,50	42,20	40,50	43,65	41,80	43,95	42
	" de coupon.....	43,20	42,35	42,80	42,26	42,27	41,20	42	40,30	43,60	41,90	43,30	42
	Obrigações 4 0/0, 1888.....	21,950	21,500	21,700	21,300	21,450	21,400	21,450	21,350	22,000	21,400	21,650	21,250
	" 4 0/0, 1890, assent.	54,500	54,500	53,500	53,500	54,000	53,500	—	—	—	—	51,300	51,300
	" 4 0/0, 1890, coup..	54,000	53,800	53,100	53,100	53,000	52,800	49,800	48,000	—	—	—	—
	" 4 1/2 0/0, assentam.	62,800	62,200	62,500	61,500	60,600	59,800	60,000	58,500	59,500	58,000	60,000	59,000
	" 4 1/2 0/0, cou. int..	61,700	61,700	61,600	60,500	60,500	59,800	58,400	57,200	59,400	58,000	59,500	58,800
	" externo, 1.ª série.	63,000	62,500	62,900	62,000	63,900	62,200	64,500	63,800	66,000	63,900	67,000	64,300
	" 3 0/0, 1905.....	9,500	9,450	9,500	9,400	9,550	9,450	9,500	9,100	9,350	9,150	9,400	9,300
	" Tabacos coupon..	—	—	—	—	—	—	101,500	101,500	100,600	100,500	100,500	100,500
	Acções Banco de Portugal...	180,000	177,000	176,500	174,500	168,500	168,000	174,000	164,500	166,000	164,000	169,000	169,000
	" " Commercial...	135,500	135,000	135,000	130,000	129,500	128,500	128,500	128,000	130,000	128,000	127,500	127,000
	" " Nacion. Ultram.	93,500	92,600	93,000	90,000	96,500	89,500	90,500	90,000	92,500	91,000	92,500	91,500
	" " Lisboa & Açor.	114,000	111,500	114,500	108,600	109,500	108,500	109,000	109,000	113,000	110,500	113,500	112,500
	" Tabacos coupon.....	92,800	83,500	84,000	74,000	73,500	65,600	75,000	73,000	80,000	73,800	76,500	71,000
	" Comp. phosphoros...	69,000	68,500	68,800	68,000	67,500	64,200	64,000	63,000	66,000	64,500	66,000	65,500
	" " Real.....	68,500	64,100	66,500	64,000	66,500	63,000	70,000	68,200	71,000	70,000	67,500	65,500
	" " Nacional.....	11,500	11,100	11,000	10,000	10,000	9,000	9,500	8,000	8,500	8,150	8,700	8,400
	Obrigações predias 6 0/0.....	91,550	91,300	91,650	91,000	91,300	91,000	91,500	91,000	92,400	91,300	92,500	92,500
	" " 5 0/0.....	89,200	87,000	87,150	86,900	86,800	86,000	86,150	86,000	88,500	85,900	88,500	87,800
" C.ª Beira Alta....	58,200	58,000	—	—	59,200	59,200	59,500	59,100	59,600	59,300	59,800	59,500	
" " Real 3 0/0 1.º g.	68,000	66,000	—	—	—	—	69,700	68,100	71,000	70,400	73,000	73,000	
" " " 3 0/0 2.º g.	51,200	48,200	49,400	48,300	51,200	48,300	53,500	51,000	52,900	51,900	52,600	52,050	
" " Nac. (1.ª sér.)..	76,000	75,000	76,000	70,000	75,500	73,000	73,000	72,800	73,000	73,000	73,000	73,000	
" " Atrav. Africa..	85,700	84,600	85,900	85,300	85,900	85,600	86,800	85,800	89,000	87,300	88,500	87,000	
Paris....	3 0/0 portuguez (1.ª série)....	65,15	61,25	63,25	61,20	62,50	61,40	62,57	61,75	64,75	62,20	66,50	64,90
Acções Companhia Real.....	354	310	—	—	330	319	355	328	353	340	350	348	
" Madrid-Caceres.....	44,50	38,50	40	38,50	41	35,50	38	36	47	36	48	42	
" Madrid-Zaragoza....	380	373	381	373,50	384	375	384	378	398	376	414	391	
" Andaluzes.....	164	160	164,50	155	164,50	159	180	163	188	174	217	188	
Obrigações C.ª Real (1.º grau).	347,50	340	345,50	335	342	333,50	350	345	350	345	350	345,50	
" " (2.º grau).	263	232	235	235,75	257	240	265	249	259	255	262	256	
" Beira Alta....	300	296	300	294	298	294	295	294	295	293,50	299,50	294,50	
" Madrid-Caceres..	161	156	160	156	160	156	157,25	151	167	152	171	161,50	
3 0/0 portuguez.....	64	61,75	63,50	61,25	62,25	61,50	62,50	61,50	65	62,25	66,50	65	
Londres.	Obrigações Através d'África..	87,93	86,06	87,06	85,25	85,50	83,50	85	83,25	86,50	84	—	—
Amsterd.													

♣ Nos mezes de março, setembro e outubro. ♠ Nos mezes de janeiro e outubro.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO													
	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa: Inscripções de assentamento..	39,80	39,80	39,80	—	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,80	39,90	—
" coupon.....	35,55	39,60	39,60	—	39,60	30,60	39,60	39,60	39,80	39,60	39,60	39,60	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	21,000	21,000	—	—	21,100	—	21,100	21,100	21,200	21,200	21,200	21,200	—	—
" 4 0/0 1890 assentamento.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 0/0 1890 coupon.....	—	49,500	—	—	—	—	—	—	—	—	49,500	49,500	—	—
" 4 1/2 0/0 assentamento.....	—	—	—	—	—	—	58,500	57,000	57,600	58,000	57,700	—	—	—
" 4 1/2 0/0 coupon interno.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externo, 1.ª série.....	64,700	65,100	65,200	—	65,000	64,800	—	64,800	64,800	64,800	64,700	—	—	—
" 3 0/0 1905.....	—	9,300	9,850	—	9,350	—	9,400	—	9,350	—	—	—	—	—
" Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	167,500	167,500	167,500	—	167,500	—	—	—	167,500	167,500	167,500	167,500	—	—
" Banco Commercial de Lisboa....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	81,500	91,500	92,000	91,500	—	—	—	—
" Banco Lisboa & Açores.....	—	116,000	—	—	—	116,900	—	—	116,500	—	—	—	—	—
" Tabacos, coupon.....	85,500	85,500	85,600	—	—	88,000	84,000	82,000	—	81,000	81,000	81,000	—	—
" Companhia dos Phosphoros.....	64,100	—	—	—	64,500	64,500	64,600	65,000	64,500	64,500	64,500	—	—	—
" Companhia Real.....	—	—	—	—	—	67,000	—	68,000	67,000	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	7,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. predias 6 0/0.....	90,000	90,000	90,000	—	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	—	—	—
" " 5 0/0.....	83,000	81,000	—	—	84,800	85,000	85,150	85,000	85,000	85,000	85,100	85,000	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	59,900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 0/0 1.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 0/0 2.º grau...	47,600	47,600	—	—	—	—	—	—	—	—	46,000	—	—	—
" Companhia Nacional 1.ª série....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Através d'África.....	86,800	—	86,300	—	86,500	86,500	86,500	—	86,800	86,300	—	—	—	—
Paris: 3 0/0 portuguez 1.ª série.....	—	60,21	60,15	68,80	58,60	58,65	58,52	58,50	58,15	57,17	57,07	—	—	—
Acções Companhia Real.....	—	—	—	—	360	205	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	38,01	37	37	—	38	37,50	—	—	36,50	37	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	416	417	419	415	410	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau.....	—	336	338	231,50	337,75	332	333	331	333	332	332	—	—	—
" Companhia Real, 2.º grau.....	—	215	214,25	214,25	214	215	—	214	211	204	204	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	273	275	274	275	277	278	276,50	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	148	152	150	—	151	—	150,25	150	—	148,25	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez.....	59,25	59,25	59,25	59	59	59	59	59	58,50	57,50	57,75	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'África..	—	79	—	—	79,06	79,50	—	79,43	—	—	79	—	—	—

Berlim — cheque — fim de 1907.....	Comprador 237	Vendedor 238 1/2	Premio da libra fim de 1907.....	Comprador 45850	Vendedor 45900
Amsterdã " " " 1908.....	266 1/2	267 1/2	" " " " 1908.....	55410	55460
" " " 1907.....	403	405	Na ultima quinzena os cambios voltaram a agravar-se, ficando o cheque sobre Londres hoje a venda a 42 15/16, sobre Paris a 667, o prego da libra em 5.600 réis		
" " " 1908.....	452	454			
Madrid " " " 1907.....	850	860			
" " " 1908.....	970	980			

e titulos de Caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Dtrante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor		
42	41,20	41,20	40,95	42,20	41,20	42,25	42	42,50	40	40,30	39,25	Junho.....	43,95	Dezembro..	39,25
42	41,20	41,10	40,90	42,95	41	42,25	41,90	41,90	39,70	40,10	39,10	Maió.....	43,60	"	39,40
21.800	21.400	21.400	21.250	21.550	21.350	21.700	21.550	21.800	21.600	21.350	21.200	"	22.000	"	21.200
51.500	50.500					49.500	49.500	49.300	49.300	48.000	48.000	Janeiro....	54.500	"	48.000
51.000	50.500	50.500	50.000	50.000	50.000	50.200	49.500	49.500	49.300	49.500	49.000	"	54.000	Abril.....	48.000
59.800	58.000	59.000	58.000	60.000	59.300	58.900	57.000	57.500	57.000	57.500	57.000	"	62.800	Dezembro..	57.000
59.800	58.200	58.500	58.200	59.500	58.200	58.100	57.500	58.000	57.000	57.400	57.000	"	61.700	"	57.000
65.900	64.100	65.100	64.500	66.100	65.000	67.800	65.500	67.900	65.000	67.000	66.200	Novembro..	67.900	Fevereiro..	62.000
9.450	9.400	9.500	9.400	9.550	9.500	9.550	9.250	9.300	9.250	9.500	9.150	"	9.550	Abril.....	9.100
99.260	96.500	102.500	102.500	103.000	102.000							Setembro..	103.000	Julho.....	96.500
169.000	156.000	162.650	162.000	162.150	162.000	162.650	162.000	165.000	161.500	167.500	165.000	Fevereiro..	176.500	Novembro..	161.500
127.000	123.500	124.500	124.100	124.800	124.500	126.500	126.500			138.000	136.000	Dezembro..	138.000	Agosto....	124.100
91.500	89.300	89.700	89.000	89.000	88.000	89.700	89.200	89.500	89.000	92.000	89.500	Março.....	96.500	Setembro..	88.000
112.500	109.500	110.000	109.000	109.000	109.000	109.200	108.500	113.300	112.500	115.000	114.000	Dezembro..	115.000	Outubro...	108.500
70.000	66.500	76.000	69.000	78.600	75.000	80.000	76.500	79.500	75.500	85.500	76.500	Janeiro....	92.800	Março.....	65.500
66.000	65.600	66.000	63.500	65.000	63.500	63.800	61.400	64.700	62.500	74.000	63.000	"	69.000	Outubro...	61.400
61.500	61.500	61.100	61.100			62.000	60.000	59.300	49.500	71.500	58.000	Dezembro..	71.500	Novembro..	49.500
8.200	8.000			8.000	7.750	7.500	7.500	7.400	6.000	7.200	6.000	Janeiro....	41.500	Dezembro..	6.000
92.500	89.600	90.300	90.000	91.000	90.300	91.500	91.000	91.500	90.800	92.350	91.300	Julho.....	92.500	Novembro..	90.000
87.800	84.500	84.800	84.500	84.500	84.450	84.200	82.500	84.500	82.000	86.500	84.150	Janeiro....	89.200	"	82.000
58.500	58.000	58.500	58.200	58.200	58.000	59.500	58.500	61.000	59.000	60.900	60.900	Dezembro..	60.900	*	58.000
68.000	67.800											Junho.....	73.000	Julho.....	67.800
49.200	47.500	48.000	47.200	47.400	46.900	46.800	44.500	45.800	43.500	47.500	45.000	Abril.....	53.500	Dezembro..	45.000
73.000	72.500	73.000	73.000	73.000	72.800	71.500	71.300	71.000	71.000	71.500	70.800	"	76.000	Fevereiro..	70.000
87.800	85.000	87.300	87.000	87.800	87.100	89.000	88.000	90.200	86.000	89.900	88.500	Novembro..	90.200	Janeiro....	84.600
65.40	62,50	62,85	61,61	63	62,20	62,40	59,55	58,95	57,80	60,60	58,70	Junho.....	66,50	Novembro..	57,80
310	305	310	310	305	300					318	225	Abril.....	355	Dezembro..	225
44,75	40	44,50	39	44	41,25	42,75	36	40,25	37	38,75	36,25	Julho.....	44,75	Março.....	35,50
413	394	411	393	417	407	417	387	423	400	422	416	Novembro..	423	Janeiro....	373
211	192	217	189	220	210	220	198	230	205	224	216	Dezembro..	224	Março.....	159
349,50	334	353	340,50	350	344	350	338	339	325	348	330	Agosto....	353	Novembro..	325
258	233	238	229	228	222	222,25	200	205	185	217	197	Abril.....	265	"	185
292	288	290	285	282	276	285	270	270	206	278	271	"	300	"	267
164,50	159	166,50	155	173,75	160	159	149	156	146,75	155	148	Junho.....	171	"	146,75
64	62,75	64,50	61,50	63,75	71,75	62,62	59,50	59,75	58,50	61	59,50	"	66,50	"	58,50
86,75	86	86,18	83,70			83,87	81,93	80,93	66	80,93	76,93	Janeiro....	87,93	Dezembro..	76,93

* Nos mezes de janeiro e fevereiro. * Nos mezes de janeiro e fevereiro.

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907	Diferença em 1908	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis		Réis		Réis	
Companhia Real	Rêde geral.....	31 Dezembro	1.073	5.784.645.000	4.073	5.753.846.754	+ 30.768.246	5.383.611	5.362.394	+ 21.372
	Vendas Novas....	" "	70	99.587.000	70	95.787.129	+ 3.799.871	1.442.671	1.368.387	+ 44.284
	Coimbra a Louzã	" "	29	26.410.000	29	25.756.565	+ 653.435	910.789	888.157	+ 22.638
	Sul e Sueste.....	" "	638	1.429.766.595	612	1.386.014.262	+ 43.752.333	2.241.013	2.264.729	+ 16.284
	Minho e Douro.....	" "	405	1.718.056.000	405	1.612.284.496	+105.771.504	4.242.111	3.980.949	+261.162
	Beira Alta.....	25 "	253	438.089.523	253	430.547.623	+ 7.541.900	1.731.579	1.701.769	+ 29.810
	Companhia Nacional.....	31 "	185	161.175.513	185	166.492.723	- 5.317.210	871.219	899.961	- 28.742
	Guimarães.....	31 Outubro	56	113.788.827	40	96.187.319	+ 37.601.513	2.404.683	2.031.943	+372.740
	Porto á Pova e Famalicão.....	" "	64	139.257.480	64	134.294.918	+ 4.962.562	2.175.898	2.098.358	+ 77.540
Espanholas				Pesetas		Pesetas		Pesetas		Pesetas
	Norte de Espanha.....	20 Dezembro	3.681	125.991.024	3.681	122.354.993	+ 3.636.031	34.230	33.240	+ 990
	Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.650	110.480.615	3.650	107.181.123	+ 3.296.492	30.271	29.366	+ 905
	Andaluzes.....	" "	1.083	21.035.452	1.083	18.910.908	+ 2.124.544	19.423	17.407	+ 2.016
	Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31 "	777	8.591.069	777	8.488.870	+ 102.139	11.056	10.927	+ 129
	Zafra a Huelva.....	" "	180	3.424.454	180	3.234.922	- 189.532	19.025	17.972	+ 1.350

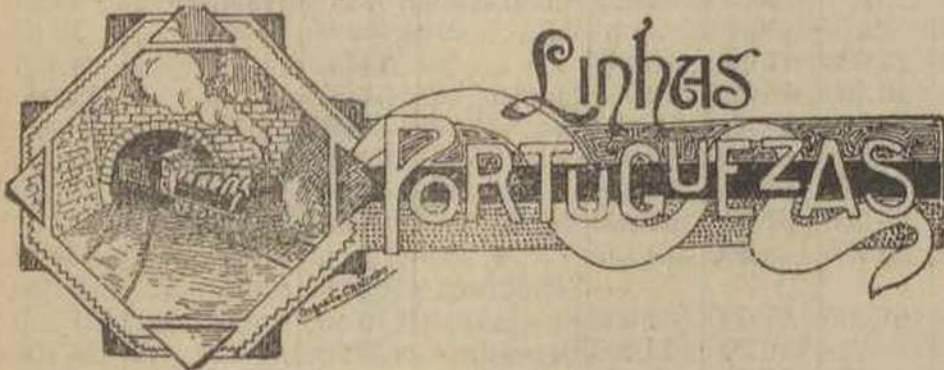


BRINDES E CALENDARIOS

Da casa Harker, Sumner & C.^{as}, depositaria de machinas, recebemos um grande calendario annunciador para escritorio.

—Da Fabrica da Pampulha, bolachas e biscoitos, do nosso amigo Eduardo Costa, recebemos um elegante calendario artistico, que n'uma primorosa chromogravura representa a batalha do Bussaco, em que as aguias de Napoleão levantaram vôo para França assombradas pelo heroismo do povo portuguez.

Agradecemos as ofertas.



Linha de Cezimbra. — A Direcção do Sul e Sueste está procedendo á elaboração do projecto da linha do Seixal por Azeitão e Cezimbra, estudo que é preceituado pelo decreto de 6 de outubro de 1898 para as linhas classificadas.

Aquella importante linha foi incluída no plano da rede complementar, approvado por decreto de 27 de novembro de 1902. Logo que se ache concluído o prolongamento do Barreiro a Cacilhas justifica-se a sua construcção, devendo ser uma linha suburbana de valioso trafego.

A unica difficuldade a vencer é a descida de Sant'Anna a Cezimbra para o qual terá talvez que se recorrer á cremalheira ou a um plano inclinado.

Estarreja a Bestide. — A companhia do caminho de ferro do Valle do Vouga propõe-se explorar esta linha cuja concessão foi ha tempos requerida e outorgada.

Companhia Real. — Vae ser estabelecida uma linha telefonica entre as estações do Entroncamento e de Castello Branco.

Vae tratar-se do alargamenté dos Caes de mercadorias em Santa Apollonia.

Na linha de Leste vão ser substituídos os carris de trinta kilogrammas por carris de quarenta.

Valle do Tamega. — Só no proximo mez de febreiro ou em março, poderá ser inaugurado o troço entre Livração e Amarante, que se esperava podesse ser aberto á exploração ainda este mez.

Valle do Corgo. — Ha dias que entrou em serviço n'esta linha um fourgon moderno, medindo quatorze metros de comprimento, destinado a bagagens e mercadorias de grande velocidade.



Espanha

Continuam activamente os trabalhos de campo para a construcção da linha de Colmenar Viego, estando empregados actualmente duzentos e trinta operarios.

França

No dia 1 d'este mez inaugurou-se a linha de Brikaville a Tananarive, na ilha de Madagascar, costa oriental.

Foi aberta ao serviço publico a nova estação de Villeneuve-saint-George-Triage, na linha de Paris a Lyon.

Bolivia

Foi approvado o projecto para a construcção d'uma linha entre Santa Cruz e o rio Paraguay, na extensão de 680,6 kilometros. No percurso haverá vinte e tres estações.

Guiné franceza

Desde o principio de agosto ultimo que a linha de Konakry ao Niger está em exploração até Mamu, kilometro 296.

Espera-se que a linha chegue a Kurusso no ultimo trimestre de 1910. Mais de dez mil indigenas estão empregados nos trabalhos.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1908

(Continuado do n.º 505)

Convem esclarecer, que a razão de se frustrarem as negociações com o representante do governo, foi este entender que não podia apreciar a proposta da Companhia, porque não lhe reconhecia o direito á reclamação por differenças cambias.

Ora a negação d'este direito só podia ser feita pelo tribunal arbitral. Mas contrariamente a isso, o Governo, com a apreciação da proposta *detalhada* da Companhia, e com o facto da nomeação d'esse representante, tinha reconhecido tacitamente esse direito, do contrario teria respondido á Companhia que não podia considerar a sua proposta, nem nomear representante seu para dar parecer sobre ella.

Portanto, a missão dos representantes da Companhia e do Governo limitava-se restrictamente á apreciação da proposta não podendo ter seguimento, logo que se tratava de apreciar o direito de a fazer, que, como dissemos, estava reconhecido pelo Governo.

Frustradas as negociações e tendo o representante da Companhia conhecimento de que o Governo não lhes dava seguimento, nem concordava com a arbitragem por não querer ficar com o encargo do pagamento da subvenção em ouro, apresentou extra-officialmente ao Ex.^{mo} Ministro da Marinha, em 19 d'agosto proximo passado a seguinte proposta, que completaria a primeira, se, submettida ao tribunal arbitral a reclamação da Companhia contida no officio de 1 de junho, esta desse sentença favoravel aquella.

Projecto de proposta apresentado extra-officialmente ao Ex.^{mo} Ministro da Marinha em 19 de agosto de 1908

Mantem-se a proposta contida no officio de 1 de junho, modificada pelo officio de 12 de julho, sendo o saldo a favor do Estado a pagar pelo excesso de rendimento da linha pelas primitivas tarifas sobre o total da garantia de juro e subvenção computadas pelos artigos 22.º e 23.º do contracto de 25 de setembro de 1885 e vencendo o juro de 2 %/a, pago semestralmente até liquidação final e retirado da subvenção pelo Governo.

O contracto de aumento de tarifas de 1897 diz que esse augmento será applicado a *completar* as despesas de construcção e de exploração de *qualquer natureza que sejam*, e os encargos provenientes do pagamento em ouro do juro e amortização das obrigações da Companhia.

Vê-se dos balanços e relatorios que o augmento de tarifas ainda não completa os encargos da exploração, não podendo ainda distrahir-se verba alguma para a differença cambial das obrigações. Liquidadas, porém, as contas e voltando a Companhia a receber, por esse facto, a subvenção por inteiro, augmentando-se a tarifa da borracha para o triplo, conforme a proposta já apresentada pela Companhia e que ainda não teve a approvação do Governo, e sendo esse augmento na linha de Loanda a Ambaca destinado igualmente a occorrer aquellas differenças cambias, obtem-se um saldo já applicavel a essas differenças.

E' possível que assim, e não subindo a media d'aquellas differenças acima da que tem havido até agora, sejam 158 contos por anno, se possa por esta forma e sem encargo algum para o Thesouro fazer face a esse encargo.

Liquidadas, portanto, as contas, continuaria vigorando o contracto de 1897, renovado com o augmento da tarifa da borracha e com a clausula de que as differenças cambias serão pagas pelo augmento de tarifas, ficando para o futuro o Estado isento da responsabilidade do pagamento da subvenção em ouro, e não podendo nunca a Companhia fazer reclamação alguma sobre ella.

Por esta forma, fica o Estado sem o encargo das differenças cambias, não se alterando coisa alguma do que vigora actualmente, a não ser augmentar-se a tarifa da borracha, o que está já ha muito proposto ao Governo, augmento com que esse genero pôde perfeitamente.

E' claro que esse augmento vae fazer subir sensivelmente o rendimento da linha de Malange, unicamente em beneficio do Estado, e sem o qual essa linha será sempre absolutamente improductiva, visto que a unica mercadoria que a ella pôde concorrer é a borracha e essa mesma em pequena escala enquanto a linha não chegar ao Cuango.

Supposto essa segunda parte da proposta fosse considerada vantajosa, nunca mais teve seguimento, apesar da boa-vontade e decidido empenho que sempre mostrou o Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Augusto de Castilho, dignissimo Ministro da Marinha, em liquidar pelos meios legaes tão irritante questão.

Sossobrou ella no Ministerio da Fazenda, onde ainda se encontra sem solução, conforme se vê do officio do Ministerio da Marinha transcripto a pag. 52.

Chegada a occasião de se organizar o nosso balanço e relatorio, sem que o Governo desse indicações de querer tomar qualquer resolução sobre o assunto enviamos ainda o seguinte officio:

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Terminou em 8 do corrente, um anno de exploração da linha de Malange, que esta Companhia tem feito nos termos do contracto de 6 de julho de 1907.

Pelo officio de 25 de janeiro de 1908 communicou a Companhia a V. Ex.^a que lhe não convinha continuar essa exploração; mas, em vista dos officios de V. Ex.^a de 5 de março e 23 de abril do corrente anno, ficou ajustado e estabelecido, que a Companhia continuaria a fazer a exploração da dita linha de Malange nos termos do contracto de 6 de julho de 1907 até se liquidarem as cou-

tas do Thesouro com a Companhia. Nesse sentido estabeleceram e entablaram negociações, que contra a expectativa da Companhia, e crêmos que de V. Ex.^a não deram até hoje resultado, apesar da evidente vantagem de liquidar e definir um assunto que interessa por igual ao Estado e à Companhia.

Tem a Companhia esperado até hoje, pela razão de ver o Governo empenhado na solução de muitos assumptos importantes e urgentes; mas no momento presente cessando esses inconvenientes, não tendo a Companhia recebido comunicação alguma de V. Ex.^a acerca d'este debatido assumpto, vem novamente lembrar a urgencia de se pôr termo à situação difficil em que se encontram o Estado e a Companhia, quer pela combinação proposta no officio de 1 de junho proximo passado, quer pelo accordo extra-officialmente apresentado a V. Ex.^a

Espera pois a Companhia, confiada na lealdade de V. Ex.^a, que tendo ella transigido em continuar a fazer a exploração da linha de Malange até que se liquidassem as suas contas e a sua situação, não será esta questão protelada por mais tempo, o que seria corresponder ás facilidades e desinteresse da Companhia por uma forma menos primorosa, que de certo não está no animo de V. Ex.^a

Accresce ainda a justificar a urgencia, que em novembro temos a assembleia geral, tendo de organizar o respectivo relatório documentado até 10 do proximo mez de outubro, o que é trabalho de consideração para uma Companhia que tem ligações intimas com as pracas estrangeiras, e que conhecem como o demonstra o relatório de 1907 as divergencias existentes entre o Estado e a Companhia.

Depois das conferencias havidas com V. Ex.^a, não é crível que V. Ex.^a queira abandonar as negociações encetadas, em que sempre mostrou o maior interesse e solicitude, e que é tão importante para os interesses d'aquella colonia; mas se assim acontecer que V. Ex.^a tenha mudado de parecer, pedimos-lhe se digno communicar-nos essa nova orientação, até a indicada data de 10 de outubro, por isso que dadas taes circumstancias vê-se-ha a Companhia forçada a não continuar com a exploração da linha de Malange, por lhe não convir em taes condições, como por vezes o temos insinuado a V. Ex.^a

Estamos convencidos de que a Companhia tem dado constantes provas de querer transigir com o Governo, facilitando a liquidação de contas, submettendo-se a arbitragem, ha muito pedida, e reclamada, prestando-se a explorar uma linha que sem o seu concurso seria ruinosa para o Estado, e afastando a intervenção de terceiros nas suas reclamações. Parece-nos portanto que a Companhia tem direito de esperar ser attendida com justiça; se o Governo porém não quizer tomar a responsabilidade de qualquer accordo com ella, não terá razão de eximir-se a conceder-lhe a arbitragem, dando assim o exemplo de cumprimento da lei. Mas, por ultimo, se nem este caminho legal se quizer adoptar, rogamos a V. Ex.^a se digno dar-nos uma resposta em breve, para podermos proceder em conformidade, como entendermos necessario para salvaguardar os interesses, quer dos accionistas, quer dos obrigacionistas. — Deus guarde a V. Ex.^a — Porto, 30 de Setembro de 1908.

Ill.^{llos} e Ex.^{llos} Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

(Continúa.)



Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tarifa especial N. B. n.º 7 — Grande Velocidade — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

Desde 10 de janeiro de 1909 o § 3.º d'esta tarifa que estabelece a venda de bilhetes de ida e volta das estações de Maiorca até Mortagua para Coimbra é tornado de effeito recíproco, sendo estabelecida a venda diaria de bilhetes de ida e volta de Coimbra para aquellas estações com a validade de dois dias.

Desde a mesma data o prazo de validade dos bilhetes dos § 1.º, 2.º e 3.º d'esta tarifa a que se refere a sua condição primeira é alterado pela fórma seguinte:

Quando o prazo é de 1 dia, o bilhete é válido no dia da venda e no immediato; de 2 dias, nos 2 seguintes; de 3 dias, nos 3 seguintes; de 4 dias, nos 4 seguintes; de 5 dias, nos 5 seguintes;

Ficam em vigor em tudo que não seja contrario ao disposto no presente as condições da tarifa N. B. n.º 7 de grande velocidade em applicação desde 20 do Agosto de 1898 e os avisos ao publico B. 1.098 de 29 de março de 1901 e B. 1183 de 19 de junho de 1902.

Horario dos comboios

A partir de 15 de janeiro de 1909 o comboio n.º 240, que, segundo o cartaz horario D. 107 em vigor, sae de Alfarellos com destino a Figueira da Foz ás 11 horas e 38 minutos da manhã, terá, no apeadeiro de Santo Aleixo, onde passa ás 12 horas e 6 minutos da tarde, uma paragem de 30 segundos para serviço de passageiros.



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Compra de caíro, de linho e de pita-estopa-fillelifo linho em rama-lona-mealhar-merlim

Dia 3 de fevereiro de 1909 pela 1 hora da tarde.
Local de abertura de propostas: — Direcção do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, 22.

Deposito provisorio: 27\$500 réis.
Condições estão patentes: nas secretarias da direcção, Largo de S. Roque e na dos armazens geraes do Barreiro, todos os dias uteis das onze da manhã ás quatro da tarde.

Venda do rebocador « Leão »

No dia 23 de janeiro pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua séde, Largo

de S. Roque n.º 22, se ha de de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda do rebocador « Leão », pertencente a estes caminhos de ferro.

Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio de 75\$000 réis ou sejam 2 1/2 % sobre 3:000\$000 réis, base de licitação.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para prefazer 5 % da importancia total da adjudicação, constituindo assim, para garantia do respectivo contrato, um deposito definitivo que ficará á ordem da direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral dos Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria onde tiver sido realizado o deposito provisorio. O rebocador pôde ser examinado no Barreiro, na doca d'esta administração.

O programma do concurso e respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque n.º 22) na do serviço de tracção e officinas — Barreiro — e na da direcção do Minho e Douro — Porto — onde podem ser examinados, em todos os dias uteis das 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 360 toneladas de oleo mineral escuro

Dia 1 de fevereiro de 1909 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Estação central de Lisboa Rocio perante a Commissão Executiva.

Condições estão patentes: Repartição central ao serviço dos armazens geraes (Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde; e em Paris, no escriptorio da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

Deposito provisorio: deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso.

Empreitadas n.º 2 e 3 de construcção de terraplenagens, obras de arte e revestimentos de taludes do 2.º lanço do prolongamento do Barreiro a Cacilhas

No dia 3 do mez de fevereiro de 1909, pela uma hora da tarde, na séde do conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado, se procederá á arrematação das empreitadas seguintes:

Empreitada n.º 2 Terraplenagens e revestimento de taludes. Base de licitação 57:170\$000. Deposito provisorio 1:430\$000 réis.

Empreitada n.º 3 Obras de arte (pontes sobre os rios Coima e Judeu — taboleiros metallicos e respectivos apoios e fundações). Base de licitação 83:500\$000, réis mais 370.000 francos. Deposito provisorio 4.175\$000 réis.

As propostas podem dizer respeito a uma só empreitada ou a ambas.

As medições, desenhos, orçamentos e demais condições para a arrematação e execução d'estas empreitadas acham-se patentes na secretaria dos serviços de construcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, largo de S. Roque, Lisboa e dos do Minho e Douro, Porto, todos os dias uteis, das dez horas e meia da manhã ás quatro da tarde.

Leilão de remessas retardadas e volumes encontrados nas carruagens

No dia 27 do corrente e seguintes ás 11 horas da manhã por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados e em virtude do art.º 108.º da tarifa geral d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 27 de novembro de 1908 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 26 do corrente inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Remessas n.º 33.161 de Mogofores a Villa Nova de Gaia, 4 peças ferro peso 100 kilos, consignatarios Paiva & Irmãos — n.º 72.175 de Lisboa P. a Ponte de Sôr, 8 saccos carvão pedra peso 500 kilos, a Luiz Rau — n.º 97.936 de Porto de Alfandega a Soure, 1 caixa de ferragens, peso 141 kilos, a Fabrica Viacção Thomar — n.º 76.906 de Regoa a Lisboa P. 8 caixas garrafas vinho e 2 barris de vinho, peso 337 kilos; a João Ribeiro de Carvalho — n.º 52.755 de Santarem a Villa Franca, 1 carroça, peso 280 kilos a Carlos Dallot —

E mais 1 casco de vinho, peso 684 kilos — 14 transmissões de 2 direcções, 14 despertadores, 49 receptores, 29 quadros de 2 direcções, 1 quadro de 10 direcções.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaados, almogós e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO Hotel Particular.—Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas.—Prop., Serafim Pereira.

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

HAMBURGO Sautier & C.^a—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

LISBOA Grande Hotel d'Inglaterra.—Em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.^a ordem. Ascensor. Luz electrica. Recomendado pela Propaganda de Portugal.

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commissões, 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 15000 reis por dia a 18500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

PORTALEGRE Hotel Caraca.—O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e acaiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

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

PORTO Hotel Real.—Rua do Bomjardim, 21— Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel.—Prop. Serafim Pereira.

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Jueloz.—Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMPANHIA REAL				Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.				Lisboa-R. Moura Lisboa-R.				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Lisboa-R. Povoas Lisboa-R.				Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa-R. Vendas Novas Setil				Lisboa-R. Cascaes C. Sodré				Entre. Lisb-R. Entronc. Setil				Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				Figueira Porto Figueira				Aveiro Porto Aveiro				Ovar Porto Ovar				Esmoriz Porto Esmoriz				Espinho Porto Espinho				Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.				Lisboa-R. Louzã Lisboa				Lisboa-R. Coimbra Figueira Coimbra				Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.																																																																																																																																																																																																																																																			
7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	3 53	3 33	7 18	8	3 25	5 55	1	8	3 25	5 55	1	7 33	12 34	6 20	11 19	7 30	2 26	—	—	11 51	12 49	7 36	8 34	11	11 58	1 15	2 13	4 28	5 37	5 29	6 30	4 35	5 37	5 29	6 50	6	7 15	7 54	9 22	6 50	8 26	7 23	9 8	4 58	8 25	4 15	7 8	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	8 15	7 15	6	7	8 10	9 3	8 46	9 32	9 45	10 38	9 15	10 5	10 40	11 16	9 36	10 32	10 45	11 52	10 50	11 54	12 15	1 22	11 26	12 2	1 40	2 16	12 15	1 10	1 45	2 52	1 50	2 54	3 10	3 46	2 26	3 2	3 15	4 15	3 15	4 19	4 40	5 16	3 56	4 32	4 47	5 37	4 28	5 15	5 20	6 10	5 26	6 2	6 10	6 46	6 15	7 19	6 15	7 22	6 56	7 32	7 40	8 16	7 5	7 52	7 45	8 52	8	9 4	9 15	10 22	9 20	10 24	10 40	11 16	9 56	10 32	10 45	11 52	10 50	11 54	12 15	1 15	11 26	12 2	9 20	9 51	10 14	10 42	11 20	11 51	12 14	12 42	1 20	1 51	2 20	2 48	3 10	3 41	4	4 28	7 32	8 12	6 17	6 35	6 35	7 38	5 2	6 1	8	9 4	6 44	7 43	10 20	11 23	7 42	8 42	11 45	12 20	8 35	9 5	12 20	1 23	8 45	9 42	2 20	3 23	10 41	11 38	4 35	5 10	12 45	1 42	4 48	5 45	2 43	3 40	5 43	6 47	3 35	4 13	6 21	7 25	4 40	5 37	8 20	9 23	5 28	6	9 37	10 21	7 5	8 4	10 50	11 53	8 32	9 30	12 23	1 26	10 23	11 20	5 54	6 5	5 27	5 38	6 42	8 24	5 55	7 40	10 10	12 12	11 20	12 55	3 55	5 54	8	9 11	5 45	7 40	10 55	12 38	7 3	9 27	2	4 20	12 15	5 1	—	—	10 27	7 35	6 15	2 40	8 10	7 10	6 15	5 15	—	—	6 5	6 25	10 27	6 33	6	11 45	7 25	12 50	7 20	2 40	8 10	7 6	7 20	5 15	—	—	6 35	6 25	6 5	6 5	5 27	5 38	6 42	8 24	5 55	7 40	10 10	12 12	11 20	12 55	3 55	5 54	8	9 11	5 45	7 40	10 55	12 38	7 3	9 27	2	4 20	12 15	5 1	—	—	10 27	7 35	6 15	2 40	8 10	7 10	6 15	5 15	—	—	6 5	6 25	10 27	6 33	6	11 45	7 25	12 50	7 20	2 40	8 10	7 6	7 20	5 15	—	—	6 35	6 25

● Directos ou rapidos.
 ○ Directo a ou de Paço d'Arcos.
 * Directo a ou de Amadora.
 ⊙ Lisboa-Caes dos Soldados.
 ⊙ Porto-Campanhã.
 ☆ Dias uteis.
 ✱ Domingos e dias santificados.
 ⊕ Segundas, quartas e sextas.
 ⊖ Terças e sextas-feiras.
 ⊗ Quartas e sabados.
 ⊘ Sabados.
 ⊙ 1.^o dia seguinte aos santificados.
 ⊕ Segundas-feiras.
 ☆ 3.^a classe.
 ✱ Dias 3, 12, 20 e 27.
 ⊙ Quartas-feiras.
 ⊖ Excepto ás segundas-feiras.