

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 519

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegouaria, 27

LISBOA, 1 de Agosto de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Real — Aviso ao publico sobre o apeadeiro da Matta.

SUMMARIO

	Paginas
Porto de Leixões, por Fernando de Souza.....	225
André Leproux.....	227
André Leproux, por Miguel Queriol.....	228
Tarifas de transporte.....	228
A industria e a Engenharia, por Mello de Mattos.....	228
D. Juan de Bona.....	231
A proposito do Cincoentenário — LXIV.....	231
Caminho de ferro da Swazilandia, (Continuação).....	232
Notas de viagem — Conversando — Como se crearia um rapido Lisboa-Paris — (1) Porto modernisa-se — Um melhoramento a realizar.....	233
Um melhoramento no Estoril.....	234
Africa do Sul.....	234
Traction electrica — Belgica — Inglaterra — Romania — Estados Unidos.....	234
Aviação e aerostação.....	235
Publicações recebidas.....	235
Las locomotivas Compound de Luis Olivares.....	235
Associação Commercial do Porto.....	235
Comercio portuguez.....	235
Linhas Portuguezas — Peniche — Companhia Real — Gaya a Sobrado de Paiva — Vagões do Sul e Sueste — Pocinho a Carvições — Salão-Restaurante no rapido Porto-Medina — Admissão nas gares das linhas do Estado — Braga aos Arcos de Val de Vez — Barreiro a Cacilhas — Interrupção de linha — Valle do Vouga.....	236
Parte financeira.....	236
Boletim Commercial e Financeiro.....	237
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	237
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	238
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração (Conclusão).....	239
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação).....	239
Avisos de serviço.....	239
Arrematações.....	239
Agenda do Viajante e Horario dos comboios.....	240

Porto de Leixões

Passam semanas, mezes e annos. Multiplicam-se relatorios e representações; succedem-se os governos e a questão de Leixões permanece, não direi insolavel, mas sem solução pratica e definitiva.

Porquê? Será acaso obscura e intrincada, pertencendo à categoria dos assumptos de tal modo controversos que não é possível assentar conclusões seguras e incontestáveis? Faltarão dados technicos e economicos em que se baseie a solução que haja de adoptar-se? Não. Se ha questão assás ventilada e esclarecida para os espiritos cultos e imparciaes, é esta. O que tem faltado é a coragem civica para arrostar com interesses parasitarios, com prejuizos que obcecaram a opinião publica, com paixões inconfessaveis. Mais commodo é pois adiar, legando-a aos successores, a lucta inevitavel, e agravar por esses adiamentos a situação commercial do Porto.

Duas correntes se desenham, pretendendo influenciar a opinião e os poderes publicos.

De um lado estão os que vêem na conclusão do porto de Leixões, na sua adaptação cabal ás exigencias da navegação moderna, na organização methodica da sua exploração como porto commercial, a unica solução para a expansão da actividade economica do norte do paiz.

Do outro estão os que acceitaram Leixões unicamente como porto de abrigo e que, levados por essa orientação, ainda hoje, quando já não podem attribuir-lhe função tão restricta, pretendem subalternisal-o ao porto interior do Douro, do qual seria complemento secundario.

Os primeiros reclamam em Leixões as obras necessarias para o desempenho da sua função e um caminho de ferro criteriosamente escolhido, que ligue o porto com a rede ferroviaria nas melhores condições. Os outros pedem obras em Leixões, mas põem no primeiro plano os melhoramentos no Douro e declaram de importancia vital para a cidade o prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões; pretendem annullar a Companhia das Docas e Caminhos de ferro Peninsulares, menosprezando direitos adquiridos e interesses creados, ou pelo menos reduzil-a a funções subalternas, esbulhando-a da principal missão que a sua lei organica lhe atribue.

A influencia de uma oligarchia na Associação Commercial dá a esta segunda tendencia a força e prestigio que pertencem à corporação em nome da qual se falla. O publico, facilmente suggestionavel, deixa-se levar por meia duzia de phrases de effeito sobre as necessidades vitales do commercio da cidade, sobre a ruina que occasionariam desvios das correntes do trafego, e acompanha docilmente, como rebanho de Panurgio, os que se arvoraram em guias e mentores da opinião, em representantes encartados dos interesses do Porto. A politica vem por fim, com as suas illegitimas influencias pessoaes, complicar uma questão meramente technica e economica, para cuja solução ha apenas que ter em conta as considerações que derivam da natureza das coisas e dos interesses do Porto e do paiz.

Por mais de uma vez tenho exposto aqui o que julgo ser a melhor solução. Não será ocioso voltar ao assumpto, mesmo com risco de repetição de argumentos, agora que se pretende levar os poderes publicos à adopção de alvitre inadmissiveis, em desacordo com o resultado dos estudos feitos.

A questão é extremamente simples. E' preciso que a capital do norte do paiz disponha de um porto seguro, de facil accesso à grande navegação, em condições de nelle se effectuarem com rapidez e comodidade as operações commerciaes, porto que tem de ser de abrigo, de escala, e tambem terminus.

A Companhia das Docas, reconhecendo que as obras previstas na lei de 1889 não correspondiam ás indicações da experiencia e ás exigencias actuaes da navegação, encarregou dois distinctissimos engenheiros de elaborar novo projecto, que se acha pendente da aprovação do Governo, tendo já obtido parecer favoravel do Conselho superior de Obras Publicas.

D'esse notavel trabalho, firmado pelos srs. Conselheiro Adolpho Loureiro, cuja auctoridade na materia nenhuma outra sobreleva e pelo sr. Santos Viegas, notabilisado já pela sua brilhantissima folha de serviços como engenheiro, já aqui demos pormenorizada noticia.

Mostrámos como, sem restringir a area do porto de Leixões e melhorando as condições de abrigo no interior d'elle, se creava um porto interior por meio de duas docas de marés na bacia do Leça, precedidas de um ante-porto para o serviço de escala.

Esse plano de que a imprensa deu larga noticia, reproduzindo até a sua planta varias publicações periodicas,

parece ignorado pelos que mais interesse tinham em o conhecer, porque ainda hoje ha quem venha lembrar a conveniencia de se fazer uma doca de fluctuação no estuario do Leça!

E' indispensavel ligar esse porto com a rede dos caminhos de ferro, para facilitar o commercio de exportação, importação e transito, e com o centro commercial da cidade do Porto, servido pela estação da Alfandega. Uma linha basta para isso, devendo-se pois escolher entre as ligações possíveis a que mais util fôr e menos custar.

Tres têm sido previstas: a Ermezinde pelo valle do Leça; á Alfandega pelo prolongamento do ramal; a Contumil pela circumvallação da cidade. A primeira foi em tempos objecto de viva opposição por parte do commercio da cidade. A segunda é cara, não se presta ao serviço de passageiros, prejudica o serviço da estação da Alfandega, sobrecarrega de trafego o ramal da Alfandega em peores condições de tracção com as suas rampas de 20 $\frac{m}{m}$ e com tunneis, e não permite alliviar de serviço, que mal comporta, a estação de Campanhã.

A terceira, constituida pela linha de circumvallação, é de construcção economica; serve o movimento suburbano da cidade, facilitando a sua expansão; tem a origem numa estação de triagem, onde se procede á classificação dos vagões, á formação e decomposição dos comboios de mercadorias, desviando da estação de Campanhã movimento que não comporta; deixa o actual ramal da Alfandega para o serviço privativo da cidade; assegura, com um excesso de percurso, que é indifferente para a mercadoria, quando a distancia da applicação seja a mesma para as tarifas, a ligação de Leixões com a Alfandega.

Portanto, o porto de abrigo e commercial de Leixões, com as obras necessarias para o habilitar a desempenhar cabalmente a sua função, ligado com as linhas do Minho e Douro e a Alfandega pela linha de circumvallação, é o conjuncto de obras que urge emprehender para assegurar ao Porto a primazia a que tem direito entre os portos do norte na costa occidental da Peninsula.

Poderia o porto de Leixões ser mero porto de abrigo, com funções commerciaes secundarias como subsidiario do porto interior do Douro, se este fosse susceptivel, que não é nem pôde vir a ser, de satisfazer as hodiernas exigencias da navegação.

Infelizmente a experiencia de seculos mostra que a barra do Douro, faça-se o que se fizer, nunca dará accesso facil e seguro a navios de certa lotação.

As variações de secção do rio, que se traduzem por irregularidades da corrente; as do caudal, que vão de 20^{ma} por segundo a 30.000; a enorme velocidade da corrente na occasião das cheias, attingindo 16 milhas e pondo por vezes em perigo as embarcações surtas no rio; os assoariamentos junto da margem em frente da Alfandega; a existencia do cabedello, cujas areias se deslocam sob a acção das vagas e das correntes; a estreiteza e sinuosidade do canal da barra; a sua exigua profundidade, não permitindo a entrada a navios com mais de 20 pés e sujeitando-a ás marés; a arrebentação das ondas; as rochas e restingas existentes dentro e fóra da barra; todo esse conjuncto de circumstancias desfavoraveis torna pouco accessivel o porto do Douro.

Desde remotas eras se tem procurado melhorar as condições da barra e regularisar a corrente do rio, mórmente desde os fins do seculo XVIII. Aos mais abalisados engenheiros nacionaes e estrangeiros foi successivamente confiado o estudo do problema. Não cabe nos limites d'este artigo referir e criticar os projectos por elles elaborados, desde Monteiro Salazar, Reynaldo Oudinot e Luiz Monteiro de Carvalho até Freebody, J. Rennie, conselheiro Espregueira, Nogueira Soares, Thomaz da Costa e Guimarães.

Teem sido innumerados os alvitres apresentados na sequencia dos tempos; preconizam uns as obras da margem

esquerda, dão outros a preferencia ás da direita, indica a maior parte trabalhos de rectificação em ambas.

Segundo os ultimos planos aprovados, ha que dispender cerca de 7:000 contos com as obras da barra e de rectificação das duas margens, sendo 1:000 das obras projectadas por Arthur Guimarães, 3:130 das do projecto de Thomaz da Costa, 2:000 na margem esquerda e 700 no prolongamento do ramal de Alfandega.

Feitos elles, supondo que o melhoramento previsto na barra se obtinha, ficava sempre a influencia das cheias e das correntes, as difficuldades da entrada, a impossibilidade de accesso de transatlanticos, a sujeição ás marés, a falta de abrigo.

O juizo, a que leva o estudo consciencioso e reflectido do problema, acha-se synthetizado nestes periodos de uma notavel carta de D. Pedro V a José Jorge Loureiro em 26 de junho de 1856:

«Ha outro ponto que alguma attenção merece e que no anno de 1857 deve entrar no programma do governo. E' a maneira de animar o commercio maritimo do Porto. Tenho a profunda convicção de que tudo quanto se gaste com as obras da barra do Porto é em pura perda. O Douro é um arreoio no verão e uma torrente no inverno, e enquanto não se extirparem completamente os rochedos que obstruem a foz do rio, existirá sempre o grande banco de areia. Ora, essa operação é dispendiosa e não assegura ao Porto uma boa barra. Empregar a força das aguas para o melhoramento do alveo do rio é um trabalho inefficaz e inutil. Que resta fazer? Sem duvida alguma construir um porto artificial sobre a costa e posteriormente ligal-o com o Porto por meio de um canal o que eu não aconselharia, ou então uma via-ferrea.»

«Esta ideia é do coronel Folque, e minha ha muito tempo; mas foi necessario que viesse sir John Rennie perfilha-la e fazel-a valer como sua, para se comecar a crer n'ella.»

«De Leça ao Porto vão dez kilometros; e a linha-ferrea que ligasse o porto artificial com a segunda capital do reino teria, pois, a mesma extensão e é acompanhada das mais favoraveis condições de execução, de maneira a poder-se contar com o preço kilometrico entre 35 e 40 contos de réis.»

A opinião de J. Cood sobre o assumpto foi formulada nos termos seguintes, que convém recordar:

«Depois de considerar com o maximo cuidado esta materia em todos os aspectos, com um vivo desejo de descobrir, se fôsse possível, algum modo de evitar as anormaes difficuldades que se offerecem para a construcção de um porto satisfatorio dentro ou muito proximo da entrada do Douro, sou forçado, com a maior reluctancia, a chegar á conclusão de que não ha sufficientes fundamentos para justificar o governo portuguez de tentar crear, quer na entrada, quer no interior do rio, um porto commercial por forma que satisfaça as necessidades da epoca, certo estou de que as condições physicas são tão desfavoraveis, que o resultado seria uma desillusão, e que é muito mais conveniente aos interesses da cidade e suburbios do Porto que se construa um porto commercial em logar visinho.

«Estabelecido este ponto, creio que pouco ou nenhuma duvida haverá de que o local a que se deve dar a preferencia é o que fica defronte de Leca da Palmeira onde as rochas de Leixões offerrecem, em consideravel extensão, um abrigo natural contra os ventos do N. e do W.»

Não admira pois que de certa data em diante se concentrassem as attensões no porto artificial de Leixões, cuja construcção já era adiantada no reinado de D. João V.

Tambem não farei a historia, mesmo succinta, d'este porto desde o plano de Freebody e Rennie, até o do sr. Espregueira completado por Nogueira Soares, que serviu de base á construcção.

Os que desejarem profundar o assumpto encontram todos os esclarecimentos desejaveis nas magnificas monographias consagradas aos portos do Douro e de Leixões pelo eminente engenheiro e distinto escriptor, sr. conselheiro Loureiro.

Predominava a principio a ideia de fazer apenas um porto de abrigo ligado por caminho de ferro e por um canal com o porto interior do Douro. As exigencias imperiosas da logica derivadas das condições naturaes de um e outro porto e de requisitos que nelles carece de encontrar a navegação, fizeram vêr a breve trecho que Leixões tinha de ser um porto commercial, dotado com todas as installações precisas.

Elaboraram-se três planos de obras complementares: um de Nogueira Soares, mais modesto e hoje insufficiente que serviu de base à lei de 1889; outro de Pereira Dias e Thomaz da Costa, com docas de flutuação no rio Leça, restringindo-se à area do actual porto; e ultimamente o dos srs. Conselheiro Loureiro e Santos Viegas. Chegou-se à conclusão de que ha que gastar successivamente com Leixões mais de 6.000 contos, despesa inevitavel para assegurar a conservação dos molhes actuaes, melhorar as condições de abrigo e adaptar cabalmente o porto às suas funções commerciaes.

Os que pretendiam attribuir a Leixões um papel secundario e viam n'elle apenas o anteporto do Douro, preconizando até alguns a dispendiosa construcção de um canal marginal, mal teem hoje a coragem de tal opinião e por isso reclamam as obras projectadas nos dois.

Perguntarei agora: póde e deve o paiz gastar, além da consideravel quantia que representa a conclusão de Leixões e a sua ligação com as linhas do Minho e Douro, os 7:000 contos em que se acham orçados os trabalhos no rio Douro?

E' acaso razoavel construir uma extensa e dispendiosa linha de caes acostaveis com 7 metros de agua ao longo da margem do Douro e crear ao mesmo tempo a 9 kilometros de distancia um importante posto commercial com as suas docas?

Tão fartos de recursos estão os cofres publicos e tão adeantado está o paiz em melhoramentos que possa duplicar as obras de um porto?

Evidentemente não. O que se gastaria nessa inutil e condemnavel duplicação de obras teria incontestavelmente mais fructuoso emprego na construcção de caminhos de ferro e estradas, que, barateando os transportes alimentem com o seu trafego o emporio commercial do norte do paiz.

Não quero dizer com isto que nenhuma obra se faça dentro do Douro. A ampliação do terrapleno da estação da Alfandega, quasi concluida e que custa mais de 250 contos, é obra modesta, mas de incontestavel utilidade.

Em Monchique, logo a jusante da Alfandega, foi projectado um caes com 324 metros d'extensão, orçado em 480 contos. Seria facil ligal-o com a estação da Alfandega assentando a linha ferrea pela frente d'esta, no que não havia inconveniente para o serviço aduaneiro, podendo-se limitar a determinadas horas a passagem de comboios na linha.

A area disponivel para armazens e operações de trafego seria reduzida, mas o aproveitamento da Alfandega e do terrapleno da estação, ligada, com esses caes, remediava o inconveniente. O optimo é inimigo do bom. Essa obra modesta, tão facil de executar seria já um melhoramento apreciavel de utilização immediata.

A rectificação da margem entre Lordello e a Insua do Ouro, segundo o projecto Guimarães, dá lugar à construcção de 690^m de caes acostaveis e à conquista de alguns hectares de terrapleno. Não é a sua situação a mais favoravel para o trafego commercial, a curta distancia da barra, devendo pois faltar ameude a necessaria tranquillidade das aguas junto do caes.

Pensa-se em construir ali armazens, e de uma installação modesta pretendeu-se fazer pomposamente um entreposto de tal importancia, que era preciso nada menos que a via dupla entre elle e o porto de Leixões. Para 700^m de caes batidos pelas ondas que se propaga desde a barra proxima!!

Mal se comprehende como é que ali e não em Leixões se localisariam operações commerciaes de vulto, mediando tão pequena distancia entre os dois locaes.

E todavia, apesar de não haver nenhum parecer das estações consultivas competentes, nem resolução governativa, o entre-posto do Ouro passou a ser considerado como um dos elixires indispensaveis para a prosperidade commercial do Porto.

A Junta de obras da barra dispõe de recursos; usufrue a Associação Commercial um rendimento consideravel, proveniente do imposto, para gastar o qual já não pode inventar mais alindamentos da sua sede, e que deveria ter applicação util em beneficio dos contribuintes, que pagam o respectivo imposto.

Com esses recursos obviar-se-ia largamente aos encargos da construcção dos caes indicados, ligando-os por linha ferrea rigorosamente marginal com a Alfandega, (como propunha A. Guimarães), o que não seria difficil de realizar com pequeno dispendio, depois de rectificada a margem nas condições mais economicas possivel.

O que é preciso é definir de vez as situações e assentar definitivamente no objectivo que se pretende attingir: estabelecer em Leixões um bom porto commercial dotado com as installações necessarias, tendo o porto interior do Douro como subsidiario, especialmente pelo que respeita à grande navegação, e gastando-se n'este o menos possivel em vez de se levar a effeito um plano orçado em milhares de contos.

(Conclue).

J. Fernando de Souza.

André Leproux

A familia ferroviaria e a engenharia franceza acabam de perder um dos seus membros mais valiosos.

Na quarta feira 21, depois de um prolongado soffrimento que ha muito o detinha em continuo perigo de vida mr. André Leproux terminou o seu martyrio.

A tuberculose fez mais uma victima, não respeitando os cuidados da familia nem a sciencia dos medicos!

Mr. Leproux era parisiense, tendo apenas 42 annos de idade.

Terminados os seus estudos preparatorios, matriculou-se na Escola Polytechnica, onde se distinguiu sobre todos os seus condiscipulos. O mesmo lhe succedeu na Escola Superior de Minas, para onde passou feitos os seus brilhantes exames naquella.

Entrou então na vida publica, exercendo varias missões, algumas de grande responsabilidade, no Oural, no Turkestan, e nos Estados Unidos.

De regresso ao seu paiz foi alguns annos professor das cadeiras de minas e de caminhos de ferro na Escola de St. Etienne, sendo depois encarregado da fiscalização das minas d'aquella importante região, serviço de grande importancia por ter sido recentemente reorganizado com o fim de pôr termo às repetidas catastrophes que se haviam dado.

Encarregado de varias missões de estudo na Inglaterra e Allemanha, passou depois ao cargo de engenheiro da companhia de Orleans, e d'ahi ao de engenheiro da fiscalização da P. L. M.

Uma grave doença affectara-o por longo tempo, e aquelle organismo, robusto apenas na apparencia, aconselhava a permanencia num clima mais benigno. Foi assim que escolheu o nosso paiz, como o Conselho de administração da Companhia Real o escolheu, pela sua muita competencia, para o cargo de director geral, que exerceu desde 1905.

Neste logar se evidenciaram bem as suas qualidades de character e a sua intelligencia de funcionario.

Pelo seu tracto afavel e o seu espirito benevolo facilmente conquistou as sympathias do pessoal, como entre a sociedade lisbonense soube merecer a maior consideração pelos seus dotes pessoaes.

A breve trecho se devotou com interesse ao nosso paiz que estimava como sua segunda patria.

Haia vista que quando em 1906 se fundou a Sociedade Propaganda de Portugal, André Leproux foi um dos pri-

meiros a associar-se e a acompanhar todos os trabalhos com o maior entusiasmo, sendo por isso eleito, com toda a justiça, para o cargo de vice-presidente da direcção. E a bem poucas sessões elle faltou, e sempre pronto estava a acompanhar os demais vogaes da direcção nas suas instancias, junto dos poderes publicos, para o conseguimento dos varios fins d'aquella associação.

Do resultado da sua gerencia naquelle importante cargo da Companhia Real, dão testemunho inequivoco os melhoramentos que hoje se notam nos serviços da Companhia e tem merecido o applauso geral.

A essa gerencia se devem a realização do *sud-express* diario; a aceleração da marcha dos comboios pelo emprego de locomotivas de maior potencia; a adopção de carruagens de intercommunição em todos os comboios do Norte e Leste; a substituição da absoleta iluminação de azeite pela de gaz a incandescencia; a construção de grande parte da segunda via; a de casas de abrigo para o pessoal de vigilancia; o augmento consideravel de circulação de comboios; etc.

Entre a colonia franceza em Lisboa como entre a primeira sociedade da capital, mr. Leproux era muito estimado, sendo, por isso, grande o sentimento que a sua morte causou.

O sahimto demonstrou bem esse facto, vendo-se no prestito representadas todas as classes, por igual desejando render a ultima homenagem a quem em vida foi um prestante funcionario, um bom chefe e um vulto distincto na sociedade. E foi, sobretudo um bom coração.

O feretro seguiu no *sud-express* de 27 para Avalon a fim de ser deposto no seu jazigo de familia, ao lado da filha estremecida que ha um anno se finou, victima, tambem, da terrivel doenca.

André Leproux

R. I. P.

Mais um golpe doloroso veio affectar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Dizemos a Companhia, porque a morte do seu engenheiro director geral, mr. André Leproux, é geralmente sentida com profundo pezar, não só pelos membros da administração superior como por todos os agentes de toda a ordem e classe, que cooperam no funcionamento do primeiro e principal elemento promotor da riqueza publica do paiz, e professavam pelo director geral a maxima consideração.

Engenheiro distincto, laureado pela Escola Polytechnica, André Leproux aliava á mais indiscutivel aptidão profissional a distincção do mais fino trato pessoal, que o tornavam altamente considerado no desempenho de seu cargo como nas relações pessoases que em Portugal soube conquistar.

Tendo exercido o importante cargo de fiscal por parte do Governo junto da rede da Companhia de Orleans, desempenhou com honroso aplauso diversas commissões de serviço official, em que sempre patenteou a sua mais inconcussa probidade e notavel aptidão professional.

Nomeado director geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a sua posse de serviço foi festejada por inequivocas provas de sympathia.

Depositando a maxima confiança nos chefes de serviço seus subordinados, recebeu sempre d'elles a mais leal e dedicada cooperação, tornando o serviço de exploração da Companhia Real da mais modelar e perfeita execução.

Amante cordeal de sua patria, e como tal considerado pelo representante official de França e pelos principaes membros da colonia franceza em Lisboa, não era menos respeitado e carinhosamente acolhido pela sociedade portugueza que muito affectuosamente elle queria, e que com dedicado affecto lhe retribuia.

O seu zeloso e activo trabalho em aperfeiçoar o importante serviço que lhe estava a cargo constituam o seu

melhor goso e satisfação, que a administração superior da Companhia se comprazia em manifestar-lhe.

Novo em idade pois apenas contava 42 annos, de porte gentil e agradável, a sua individualidade tornou-se sympathica em Portugal, e por isso a sua perda é geralmente sentida, official e particularmente, com o mais profundo pezar.

Catholico convicto, a educação de seus filhos baseava-se nas doutrinas da mais sã moral christan.

Ferido nos seus mais queridos affectos de pae extremosissimo e chefe exemplar de familia, pela morte prematura de sua filha, a saude de André Leproux já de natureza delicada de constituição, soffreu grande abalo, tão grande que lhe desenvolve o mal incuravel, a ponto de nem os esforços da sciencia nem os disvelos dos seus poderes evitar o triste desenlace que a final veio enlutar-lhe a familia e a Companhia Real.

Como honrado homem de bem, a morte veio surprehendel-o no seu posto em zeloso cumprimento de seu dever e activa execução de trabalho.

A' desolada e tão dolorosamente provada em soffrimentos virtuosa viuva do illustre extinto e a todos os agentes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes envia a sincera expressão de sua saudade e respeitosa consideração pela memoria do finado engenheiro director geral mr. André Leproux,

O decano dos funcionarios ferroviarios de Portugal

Miguel Queriol.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Apeadeiro da Matta. — O aviso que distribuímos com este numero é o que determina a applicação de tarifas a este apeadeiro que fica habilitado a todo o serviço de grande e pequena velocidade, pagando pela estação mais alem, excepto o de metallico, valores e generos deterioraveis ou de infimo valor.

A Industria e a Engenharia

No dia 19 de este mez tive a honra de fazer uma communicação na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes relativa a uma das industrias que mais radicada está no paiz.

O illustre presidente de aquella agremiação deixou-me inteira liberdade de escolha no objecto da minha palestra, mas julguei compreender que lhe não seria desagradavel que tratasse de um assumpto industrial.

Procedendo de esta maneira, o preclaro engenheiro e estadista a quem estão confiados os destinos da Associação dos Engenheiros evidenciou o interesse que toma pelas manifestações do trabalho nacional e tanto mais é para apreciar esta orientação que o sr. conselheiro Pereira dos Santos quer dar á engenharia que mal se divisa no mundo industrial quem ali pense de este modo.

No emtanto, a lucta industrial hoje em dia corresponde a uma verdadeira batalha em que é preciso estar bem apercebido, com vigorosos conhecimentos technicos e até que tudo quanto se refere á industria se saiba tanto em extensão como em profundidade.

O engenheiro industrial não póde hoje limitar-se a saber de mecanica ou de chimica exclusivamente. E' mister que não desconheça as operações de commercio, que saiba compulsar estatisticas, que possa de prompto manobrar com noções de botanica ou de metallurgia; em summa, que seja ao mesmo tempo encyclopedico e especialista.

Nem sequer as questões sociaes lhe pôdem ser extranhas e um dos assumptos que mais deve prender a sua attenção é o da paga condigna ao operario, relativamente á qualidade e quantidade de trabalho effectivo. Outro ponto capital a que tem que prestar a sua attenção é o de velar pelo futuro e pelo bem estar do operariado.

Innumeras são as fórmulas que se teem proposto para estabelecer a equação entre o trabalho effectivo e a remuneração a elle correspondente. Diversissimas são as fórmulas de assistencia e de previdencia, mas até agora nenhuma conseguiu harmonizar a contenda, no fundo mais apparente que real, do capital e do trabalho.

Ainda porém não basta a um engenheiro industrial esta vastissima illustração. Torna-se indispensavel que elle seja um administrador de primeira ordem e que procure as maximas economias no fabrico, aproveitando a barateza das materias primas.

Tanto deve ser esta a orientação do engenheiro industrial que hoje ha industrias onde o que mais se procura é o aproveitamento dos sub-productos.

No fabrico do gaz de illuminação, apoz a destillação a secco da hulha gorda, fica o coke e no gaz veem productos que na depuração physica, por meio de simples lavagens em agua, se dissolvem dando um liquido que durante muitos annos foi a sombra negra de este fabrico.

Não se sabia o uso que havia de dar-se ao alcatrão da hulha. Extraia-se-lhe o ammoniaco, mas quasi que não havia já cisternas para conterem o que depreciativamente se chama ainda hoje em muita parte em Portugal a *borra de gaz*. A esta depuração physica segue-se aquella que se faz chimicamente com a mistura de Laming.

Ora só o alcatrão da hulha dá origem a um grande numero de productos, taes como a naphalina ($C^{10} H^8$), a anthracena ($C^{14} H^{10}$), a metilanthracena ($C^{15} H^{12}$) e a chrisena ($C^{18} H^{12}$), que constituem hydrocarbonetos neutros solidos. Entre os hydrocarbonetos liquidos neutros conta-se a benzina ($C^6 H^6$) a toluena ($C^7 H^8$) e os innumeros da série $C^n H^{2n+2}$. Nos que contem oxygenio, temos o phenol ($C^6 H^5 O H$) e o totuol ($C^7 H^7 O H$). Quanto ás bases azotadas dão ellas origem a uma das mais importantes industrias modernas, a das anilinas ou materias corantes artificiaes.

Das aguas ammoniacaes extraem-se adubos chimicos de alta valia e, por seu lado, a simples venda do coke como combustivel nas casas particulares compensa largamente os gastos de esta industria, em que não ha quasi que desperdicios.

E' pois o typo de uma industria perfeita, mas quantas mais poderiamos ter nos mesmos casos?

Quantas de resto poderiamos fundar no paiz desde que o empreendedor que arrisca os seus capitaes na lucta industrial recorresse aos technicos?

Infelizmente não é por enquanto essa a orientação no paiz e assim succede de resto em tudo.

Innumeras são as construcções que nos ultimos annos se teem feito em Lisboa e no Porto e comtudo podem apontar-se sem difficuldade aquellas cujos projectos se devem a architectos. Em geral, é o mestre d'obras sem educação artistica, mal sabendo sequer pegar n'um lapis e n'um esquadro, desconhecendo até os rudimentos da resistencia de materiaes, ignorando o partido que de elles se pode tirar quem se encarrega de *dar o risco* das construcções.

Por isso vemos na Rotunda da Avenida, nos prolongamentos de Lisboa para os lados do Campo Grande algumas edificações que fazem sorrir pela pretensão e que provocam um sentimento doloroso pelo malbaratado dinheiro n'ellas empregado.

Ora, assim como o capitalista confia a execução de casas para rendimento a quem technicamente não offerece garantia alguma na maioria dos casos, assim o industrial se entrega na mão do primeiro curioso que elle suponha que *tem habilidade*.

Se alguma industria dá resultados na mão de quem sabe administra-la, ou porque encontra o mercado bem disposto a receber o artefacto, ou porque teve a sorte de topar com um pratico que não era de todo hospede na materia, logo todos procuram estabelecer fabricas de productos analogos e assim succede que em breve o mercado se satura e, como consequencia, dá-se o desperdicio de haveres e a ruina dos que confiaram no que não podia ter futuro.

Ha pois na engenharia industrial tantas e tão complicadas variaveis que urge que os que abi teem os seus haveres recorram aos technicos, se querem continuar a viver.

Pedir protecção pautal unicamente, a torto e a direito para tudo, é pelo menos infantil e tão ridiculo quasi como a estupidez do avestruz que esconde a cabeça debaixo das azas quando se sabe perseguido. De facto, é não ver que um paiz que fecha os seus mercados á concorrência extranhã, a proposito ou a desproposito de tudo, aguça nos concorrentes estrangeiros o desejo de procurarem embaratecer os productos de tal maneira que, a despeito da protecção pautal, possam vir a esse mercado que os repelle.

A industria dos cimentos artificiaes, por exemplo, é uma das poucas que recorre entre nós aos conhecimentos dos technicos, mas é tão pobre que pequena margem de lucros dá quando não seja racionalmente dirigida e não haja um trabalho aturado de estudos e investigações.

Se o mercado fôr restricto, claro está que uma industria n'estas condições mal pode viver, especialmente quando tenha a concorrência interna e a correlativa *over production*. Só extensissimos mercados podem salva-la, porque então o somatorio de pequenos lucros representa o constante aproveitamento dos machinismos, que só quando não estão inactivos é que dão proveito, ao passo que de quando fazem sempre despeza, por vezes maior do que em actividade.

Ha portanto na industria moderna em Portugal a necessidade impreterivel de recorrer aos technicos para que se aproveitem os sub-productos e se reduzam ao minimo os desperdicios do fabrico.

Certamente que foi orientado por estes principios que o sr. Conselheiro Pereira dos Santos quiz que na primeira serie, neste anno, das conferencias da Associação dos Engenheiros figurasse, pelo menos, uma palestra sobre assumptos industriaes.

Não podia nem devia quem isto escreve escusar-se do encargo honroso que lhe era commettido.

Filho e neto de industriaes e não sendo elle proprio industrial por circumstancias em que intervieram factores que o obrigaram a orientar os seus estudos para rumo um tanto diverso, que talvez comportasse tambem uma parcela de descabido orgulho senão de vaidade, não possuía motivos ponderaveis para desculpas.

Por isso falei de uma industria que de perto conheço e que só para as fabricas de alguma importancia deu ha pouco a seguinte estatistica:

Circumscripções industriaes	Varões	Femeas	Menores		Total
			Varões	Femeas	
1.º Porto.....	171	615	92	29	907
2.º Coimbra....	4.864	1.572	1.541	1.311	9.288
3.º Lisboa.....	1.660	1.258	217		3.135
Totaes.....	6.695	3.445	3.190		13.330

E' esta industria a dos lanificios e, pelos algarismos apontados, se vê que na segunda circumscripção industrial conta ella quasi que o triplo do operariado da circumscripção de Lisboa. E' isto devido a que á inspecção conimbricense pertencem os grandes centros fabris da Covilhã e Gouveia e ainda todos os mais que se distribuem nas duas vertentes da serra da Estrella.

Demais, a industria dos lanificios é tradicional na Covilhã a ponto tal que já dos pannos finos de aquella localidade fala a tragicomedia pastoril da Serra da Estrella devida a Gil Vicente.

Suppõe-se até que muito antes da fundação da monarchia ali se encontrava já a industria do fabrico de pannos. No emtanto o foral de D. Sancho I parece que a tal não allude. Não é de presumir todavia que D. Manuel I classificando-a de principal no centro de outras villas do reino e D. Sebastião conferindo-lhe em provisão de 1570 o titulo de *notavel* não fossem a isso levados pela importancia fabril de aquella terra.

Depois ainda motivos de ordem pessoal me obrigaram a occupar-me da industria dos lanificios, pois quiz patentear toda a riqueza de um vocabulario tecnico genuinamente portuguez que tem resistido á invasão de technicos belgas, franceses e catalães e ainda á introdução de machinismos de proveniencia allemã, belga, inglesa e francesa.

A despeito de todas estas causas de desnacionalização o operario covilhanense tem mantido o termo portuguez e quando não existe, sabe encontrar na propria lingua o correspondente á expressão de lingua extranha.

Começa logo de principio por exprimir pela palavra *guedelha* o conjunto das operações necessarias para transformar a lã em tecido. Depois veem os termos locais para representar os veios de transmissão das forças motrizes.

Chamam-lhe *linhas de transmissão* ou simplesmente *linhas*.

Ao lado do *carrico* tão vulgar nas lãs de La Plata e da Australia, teem a *arqueiradeira* ou *variadeira* para a designação da machina que separa a fibra animal do producto vegetal, que por largos annos foi impedimento para a applicação de aquellas lãs.

Aquella perigosa machina dotada de agudos dentes metallicos bem afiados, a que os franceses deram o nome de *loup*, não se contentaram os industriaes covilhanenses da traducção da palavra estrangeira e muitos lhe chamam *diabo*. Bem posto é o nome, porque a vista dos dentes da caixa por entre os quaes passam com enorme velocidade os do cylindro é bem propria para incutir medo, especialmente quando se observa a maneira como toda aquella afiada armação de dentes abre os flocos de lã, parecendo que os dilacera. E demais alguns operarios ali teem perdido as mãos, embora o taboleiro sem fim alimentador concorra para atenuar o perigo.

Toda a nomenclatura das peças componentes do surtido de cardas é totalmente independente dos termos estrangeiros e quando os operarios da Covilhã se acharam perante uma fiação do systema *self-acting*, não quizeram saber se isto significava *auto-motor*.

Na *fiandeira*, que é a palavra correspondente ao *mull-jenny*, havia um operario encarregado da manobra do volante que punha o *carro* em movimento, o *self-acting* supprimia o trabalho de esse homem e por isso chamaram *homem de ferro* á peça que automaticamente dá o movimento. Demais, onde estava aquelle operario na fiandeira é que se encontrava o governo do machinismo, e como do cerebro veem as deliberações que tomamos, chamam *cabeça* ao sitio onde está o movimento.

Se agora passarmos para as urdideiras, a estante onde se dispõem as canellas destinadas a formar o urdido denomina-se *casal*, porque de facto é de ella que saem reunidos, *acasalados* os fios da teia.

Nos teares, apenas, os operarios deixaram um nome estrangeiro e esse é a justa homenagem a um dos maiores inventores que conta a humanidade. Chamam-lhes *jacquards* (pronunciam *jacár*, no plural *jacáres*), mas a todas as peças de esta complicadissima e bem combinada machina deram nomes portuguezes. *Lançadeira*, *chospa*, *perchada*, *liço*, *remettido*, *cylindro*, *pesos*, *rastilho*, *agulhas*, *prumos*, *molhas*, *arcadas*, *navalhas*, *cartões*, *tempeiros*, etc.

No emtanto, a industria nacional não fornece teares ás

fabricas do paiz. Todos veem ou de Inglaterra, ou de França ou da Allemanha, e na sua grande maioria, da Belgica. Pois a despeito de toda a nomenclatura de que são acompanhadas estas machinas, sempre descriptas em lingua diversa da nossa, o operario covilhanense num apêgo que não teem muitos escriptores pelo idioma patrio, sempre procura a palavra que ha-de corresponder á nova peça desconhecida de cada um de estes machinismos engenhosos.

Instinctivamente elle reconhece que os poderes publicos olham com indiferença, senão com desamor para todas as manifestações do trabalho nacional, e por isso luctam para mostrar que o instrumento de trabalho que tem vivido de remotos tempos até hoje naquella região é bem uma industria portugueza e é preciso que fique bem portugueza na sua expressão.

Não teem olhado os poderes publicos a sério para o nosso ensino industrial. A nossa nomenclatura tecnologica não pôde ser mais cahotica do que o que é. Os estrangeirismos pullulam nella a ponto tal que de terra para terra muda o termo correspondente a uma mesma peça de machina.

Fixar os termos que constituem vocabulario nosso é pois um dever dos technicos e uma necessidade imperterivel para obstar ao abastardamento da lingua patria.

A Allemanha, por exemplo, substitue ás vezes por longas circum-locuções os termos estrangeiros que se introduziram na lingua, ou dá formas germanicas bem caracteristicas a palavras derivadas do latim ou das linguas neo-latinas. Entre nós, aos que velam pela pureza da lingua chamam-lhes *caturras* e chega-se até a dizer que Pina Manique devia ter encarcerado Francisco Manuel do Nascimento antes de elle ter escripto coisa alguma, para não moer com os seus elogios da lingua portugueza quem frequenta as escolas.

Demais, aquelles que deviam consagrar-se ao ensino tecnico são ou desconhecidos dos que governam ou por elles desprezados.

Em geral, são os burocratas, mangas d'alpaca que nunca souberam o que era ensinar e por vezes ignoram até como se estuda, aquelles que gizam as reformas das escolas industriaes e assim nomeiam para ellas outros burocratas que, em geral, se enkistam no ensino de generalidades.

Emygdio Navarro traçou um rasgado programma para o ensino industrial e soube encontrar collaboradores que compreenderam o alcance das medidas que elle decretava. Infelizmente não conseguiu aquelle illustre estadista conservar-se bastante tempo no poder para que se patenteasse a proficuidade das suas medidas. Depois veio a acanhada noção de que economizar é não gastar, nem sequer acertadamente.

O que se pretendia era que houvesse saldos nos orçamentos e mandava-se parar com as empreitadas de estradas, denunciar os contractos com os professores especialistas, reduzir sem criterio o numero de disciplinas professadas nas escolas industriaes, criando até as designações de *escolas completas* e *escolas incompletas*.

Quando algum dia se fizer a apreciação do periodo de governo que se seguiu ao ministerio de que fizeram parte Marianno de Carvalho e Emygdio Navarro, é de presumir que bem evidenciada fique a estreiteza de vistas dos que immediatamente se lhes seguiram e que tudo desorganizaram de maneira tal que desde então se tornou impossivel resuscitar o ensino tecnico no paiz.

As vezes lá se acorda com uma ideia que por não estar relacionada com plano algum resulta improficua. Mandam-se para o estrangeiro individuos escolhidos ao acaso, para cursarem escolas de ali e que tudo ignoram do que sabemos fazer. Por isso, os que de lá vierem não levando uma orientação definida, um programma traçado de estudos, não poderão influir sobre o trabalho nacional.

Se aquelles que nos governam estivessem a par dos sacrificios que faz a maioria dos industriaes que se occupam de lanificios, se conhecessem, mesmo ao de leve, as canceiras diarias que os affligem, decerto que voltariam ao programma traçado por Emygdio Navarro, ampliando-o com os progressos que vinte annos de trabalho aturado da humanidade têm trazido a todas as questões technologicas.

Foi pouco mais ou menos n'este sentido que orientei a communicacão que em 19 do corrente fiz na Associação dos Engenheiros.

Por isso, ao concluir, não pude deixar de lembrar a nitida comprehensão que tem o sr. Conselheiro Pereira dos Santos do que deve ao seu grande talento, que desde os bancos das escolas de cada vez se manifestou com maior brilho, e de recordar que, como professor distinctissimo que é no ensino tecnico, certamente defenderá e acudirá ao de uma escola que por falta de orientação definida se estiola n'uma terra de onde teem irradiado no emtanto os mestres que predominam nas fabricas de lanificios do resto do paiz, em Oeiras, Alemquer, Arroyos, Alhandra, Chellas, Campo Grande, Arrentella, Lordello, Santo Antonio de Valle de Piedade, Padornello, Loriga, Gouveia, Portalegre, Castanheira de Pêra e tantos outros centros fabris de Portugal.

Mello de Mattos.

D. JUAN DE BONA

Uma grande dôr nos feriu de surpresa, ao sabermos da desgraça succedida a este nosso querido colega, da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid: a perda da sua querida esposa.

O affecto que liga o nosso director áquella familia faz que sintamos a mais dolorosa impressão ao vêr a serie de infelicidades que nos ultimos tempos a têm perseguido.

Bastante nova, intelligente, activa, aquella exemplar esposa era um anjo do lar, o enlevo do esposo e dos filhos, o encanto de quantos se lhe acercavam.

Calculamos, pois, a enormidade do soffrimento do nosso pobre amigo e depondo as nossas lagrimas sentidas sobre a campa da infeliz D. Carmen de Bona manifestamos ao infeliz viuvo e a seus filhos quanta parte tomamos no seu desgosto.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXIV

O engenheiro Paul Chapuy, a par de um grande merito profissional e da mais activa dedicacão pelo trabalho, tinha o fraco, que constituia uma verdadeira monomania, da grandeza.

Enthusiasmado pela primeira concessão de uma mercê honorifica, com a qual habitualmente o governo portuguez agracia os directores da mais importante instituiçãõ industrial do desenvolvimento material do paiz, a sua vaidade levou-o até buscar apoio do governo para obter uma mercê honorifica estrangeira, que elle entendeu dever pertencer-lhe por haver sido concedida a outro distincto agente ferroviario da Companhia Real, o que elle tomou como desconsideraçãõ pessoal por ser chefe superior d'esse funcionario.

Nas recepções do Paço, a que nunca faltava, teve que

passar pelo dissabôr de não poder tomar logar nos apsentos destinados aos Grandes do Reino e corpo diplomatico a que tinha a pretensãõ de pertencer.

Escolhendo para habitaçãõ — que por seu contracto a companhia tinha a obrigaçãõ de pagar-lhe — um sumptuoso palacete, nem por isso poude conseguir que fosse frequentado pela sociedade principal de Lisboa que não tomou em conta a veleidade do pretendente a notabilidade.

A esta morbida fraqueza aliava uma grande anciedade na acquisiçãõ de meios de fortuna, não duvidando em lesar os justos direitos de seus subordinados em proveito das suas exigencias pessoaes.

Estes defeitos, que frequentemente manifestava, nem por isso impediam que lhe fossem reconhecidos notaveis esforços professionaes em pró do desenvolvimento da exploraçãõ da rêde S. e N. e suas relações com as linhas hespanholas e francezas.

A adopçãõ de material circulante de grande pezo e as velocidades exigidas em servições rapidos e de luxo obrigaram a substituiçãõ da maior parte das antigas pontes metallicas e dos carris da via.

Na actividade, competencia e dedicacão do engenheiro-chefe do serviço de via e obras Vasconcellos Porto, encontrou o engenheiro Chapuy o mais valioso auxiliar para levar a bom exito o seu plano, com o apoio do Conselho de Administraçãõ que para estes dispendiosos melhoramentos previa compensaçãõ renumeradora no augmento das receitas da exploraçãõ.

Convencido o engenheiro Chapuy que da ligaçãõ da regiãõ Sul com a do Norte do paiz adviriam grandes vantagens para a Companhia Real, elaborou um relatorio em que baseava a sua convicçãõ da necessidade de adquirir dos antigos concessionarios da linha de Vendas Novas a Sant'Anna a propriedade d'essa linha para a Companhia Real.

Foi larga a discussãõ entre o Comité de Paris e o Conselho de Administraçãõ de Lisboa, sobre se esta acquisiçãõ não iria de encontro às clausulas do convenio, que estipulam não poder a Companhia empreender novas obras de construcçãõ sem ter solvido seus compromissos com os credores.

Depois de judiciosas considerações foi resolvido aceitar a opiniãõ do director e saldadas as contas com a antiga empresa da linha Vendas Novas a Sant'Anna, ficando a Companhia Real obrigada a concluir essa linha, ligando a rêde S. e S. da administraçãõ do Estado com a rêde E. e N. da Companhia Real.

Os trabalhos executados pela antiga empresa encontravam-se no mais completo estado de deterioraçãõ pelo abandono em que estiveram durante longo tempo.

Foi o distincto engenheiro Vasconcellos Porto encarregado de elaborar o projecto definitivo para conclusãõ da nova linha que ficou denominada dos Meridionaes de Portugal.

Houve que modificar os primitivos projectos da directriz em diversos troços da linha e projectar as importantes obras de pontes metallicas, sendo duas d'estas de notaveis dimensões, sobre os dois troços do Tejo que durante as cheias do inverno tornavam aquella regiãõ um vasto repositorio de aguas com correntes de grande força, que exigiam especiaes esforços não só para garantir a estabilidade das pontes, como para evitar a ruina dos valiosos terrenos agricolas que as cheias inundam.

Tudo previu, conseguindo tornar effectiva a solidez da nova construcçãõ e a defeza dos campos, a proficiencia do insigne engenheiro portuguez Vasconcellos Porto.

Errata — Souza e Vasconcellos foi admittido no serviço do caminho de ferro E. e N. como *praticante telegraphico* e não *lithographo* como erradamente foi publicado no numero anterior da *Gazeta*.

Caminho de ferro da Swazilandia

(Continuação)

Como referimos no artigo publicado na *Gazeta* de 1 de julho ultimo, o Governo portuguez foi obrigado a parar com os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro por desconhecer o ponto da Fronteira onde elle deve ligar na Swazilandia com o do Transwaal.

Foi para este importante assumpto que nos chamou a nossa especial attenção a noticia que lemos de que se ia proceder em breve á delimitação da Fronteira da Swazilandia por parte dos delegados portuguezes e transwalianos.

Não só não vemos infelizmente confirmada esta noticia, como se nos afigura que tão desejada delimitação não terá logar tão cedo e a isso nos leva a crer, pela leitura do *Tratado* ultimamente realisado com o Transwaal onde o caminho de ferro da Swazilandia brilha pela sua completa ausencia.

Não seria a melhor occasião para se definir com as auctoridades do Transwaal a sua situação futura?

Está ou não o Governo do Transwaal disposto a prolongar esta linha até Johannesburgo?

Se não está, para que se deu começo á construcção d'um caminho de ferro antes de se ter a certeza de que elle seria prolongado até se encontrar com a linha que vae de Breyton a Oprings Johannesburgo?

Ousamos ainda perguntar quaes foram os tratados officiaes que determinaram a construcção, por parte do Governo portuguez, d'um caminho de ferro que deve ter custado ao Estado até hoje muitas centenas de contos de réis, vendo-se hoje o Governo obrigado a dispender uma somma importante na conservação d'uns 50 kilometros de linha sem que d'ahi lhe advenha a menor receita visto que como já dissemos o seu trafego é quasi nullo?

Pelas ultimas noticias recebidas do Sul d'África e publicadas no jornal o «*Guardian*» de Lourenço Marques, vê-se que o Governo do Transwaal dentro dos seguintes dois annos tenciona gastar £ 3.000.000 a 4.000.000 na construcção de edificios publicos e no desenvolvimento de caminhos de ferro, especialmente no Norte do Transwaal, mas não consta que naquella verba esteja incluída qualquer quantia destinada á construcção da linha no seu territorio da Swazilandia.

Tudo nos leva a crer que foi um gravissimo erro o ter-se dado começo á construcção d'esta linha sem que se tivesse negociado a serio o seu prolongamento com as auctoridades transwalianas.

Senão veja-se o que se diz no seguinte artigo, que com a devida venia transcrevemos do mesmo jornal «*Guardian*» de Lourenço Marques, sob a epigraphe

Novos Caminhos de Ferro do Transwaal

O ultimo anno economico foi de muito proveito para o Transwaal. O saldo previsto ha um anno foi bastante excedido; não só as receitas foram maiores do que as calculadas, mas as prudentes economias realisadas diminuíram as despesas muito mais do que foi anticipado pelo thesoureiro da colonia. Como a actual sessão do parlamento é a ultima a realisar debaixo do regimen existente, é natural que o ministerio Botha procure empregar os fundos agora disponiveis para construir outros caminhos de ferro. São cinco as novas linhas; mas a unica que affectará Lourenço Marques é a prolongação do ramal de Komatipoort ao Selati. Está votada a quantia de £ 250,000 para a prolongação d'aquella linha durante 150 milhas. A historia da linha de Selati tem pouco d'agradavel. Como muitos outros projectos para que se não encontra uma razão plausivel, o fim dos promotores não era precisamente a exploração de terras novas e o facilitar meios de communicação para o progresso da agricultara e das industrias, e especialmente da mineira; por detraz do entendimento esta-

vam capitalistas ambiciosos, que desejavam fazer dinheiro usando d'expedientes incorrectos, tão communs quando a maré da prosperidade está na enchente. A sordida historia da duplicidade dos homens que fizeram do velho presidente um instrumento e que enganaram o Volksraad, e do papel desempenhado por certos nababos na Europa foi contada ha alguns annos. Seguiu-se um processo legal e o actual Governo do Transwaal ficou o senhor legitimo da parte construida da linha. Escusado é dizer que a modesta quantia de £ 16,000 por milha não tem comparação com as enormes sommas gastas na parte construida da linha; o facto é um frisante commentario das mudanças que se têm dado na Africa do Sul durante os ultimos annos. Os *rails* estão assentes além do rio Sabi; mas só estão construidos os alicerces da ponte sobre aquelle rio. A verba agora, votada, além de completar a ponte, levará a linha até a villa de Leydsdorp e ao rio Klein Letaba. Nada se sabe ainda do verdadeiro traçado a seguir. Ha alguns annos fallava-se em diversos projectos; mas é provavel que os engenheiros, que d'isso se têm occupado durante os ultimos mezes, tenham encontrado um novo caminho que, além de servir Leydsdorp e a esplendida área para cereaes por elle atravessado, possa tambem facilitar as Montanhas de Murchison ao mineiro e ao pesquisador. Aquelles que se lembram do tempo em que não era da moda o não estarem ligados a qualquer syndicato de pesquisas de Murchison, pódem facilmente imaginar o esforço que os meios de communicação com esta localidade póde significar. Só ha poucas semanas se podia indicar as esperanças do povo de Pietersburg de que qualquer ligação com as regiões mineiras de Zoutpansberg seria feita atravez da capital do norte. Mas, comquanto o agradavel sonho de Pietersburg não se possa traduzir em factos, o caminho de ferro do norte com Pretoria, com a sua base ao sul, e Pietersburg como o seu actual *terminus* ao norte, vae avançar umas 70 milhas para a localidade de Bandolierkop. Haverá então duas linhas independentes, tendo o rio Limpopo como o seu objectivo. O futuro nos dirá para onde hão-de convergir mais adiante estas duas linhas, de modo a formar uma linha mestra até Tuli e depois a Bulawayo; um resultado que fará immediatamente de Lourenço Marques o porto de entrada para as cidades mais meridionaes da Rhodesia que actualmente têm alguma importancia. Qualquer avanço em direcção do Limpopo traz tambem este porto mais perto das minas de cobre de Messina, cujos productos devem ser exportados pelo porto de Lourenço Marques. Outras vantagens nos podem advir da prolongação da linha do Selati, e o representante parlamentar de Pietersburg tambem falla muito das grandes possibilidades da região baixa. Por conseguinte a noticia que agora corre é de interesse para Lourenço Marques, e o facto de que ainda uma outra porção da nossa natural zona de commercio vae ser explorada, deve inspirar aos nossos governantes mais zelo para tractar do necessario e ha muito promettido desenvolvimento do porto.

Não foi sem reparos que vimos o Governo do Transwaal, ha bem pouco tempo, dispender uma somma importante no desvio que fez construir entre as estações de Waterval Onder e Waterval Boven, na actual linha de Lourenço Marques-Pretoria, porque um tal melhoramento representa um adiamento inevitavel, por parte do Governo do Transwaal, á construcção do caminho de ferro da Swazilandia.

Torna-se pois indispensavel e inadiavel que o Governo Portuguez tome a peito a importante questão da delimitação da Fronteira da Swazilandia, e exija do Governo do Transwaal o cumprimento da promessa feita por Lord Milner, então alto commissario do Transwaal, ao sr. Raphael Gorjão, ex-Governador Geral da Provincia de Moçambique, pela qual se obrigou a ligar o porto de Lourenço Marques com a grande capital Johannesburgo, por meio d'uma linha ferrea que deve atravessar o importante districto da Swazilandia.



I — (Nova serie)

Conversando. — Como se crearia um rapido Lisboa-Paris. — O Porto modernisa-se. — Um melhoramento a realizar.

A posição geographica da nossa península garante ás duas unicas vias que, por terra, nos communicam com a França, o monopolio da viagem de quantos de Portugal pretendem sahir para o centro da Europa.

Emquanto que o francez, por exemplo, tem a liberdade da escolha para irradiar deste paiz para o estrangeiro, podendo entrar na Belgica por 16 pontos da fronteira servidos por linhas ferreas mais ou menos importantes, por dois no pequeno Luxemburgo, por oito na inimiga Allemanha, por 6 na sympatica Suissa, o portuguez ou o espanhol tem apenas, para ir a França, os dois pontos em que a natureza nos abre exigua passagem, atravez dos Pyreneos, como para se ir da França á Italia, os seus continuadores, os Alpes, nos barram tambem o caminho, obrigando a vir buscar passagem á beira do Mediterraneo ou a forçal-a, atravessando em tunnel o Cenis.

Para demora está ainda a operação cirurgica que atravessará o ventre do Somport sob o seu pico de 1.632 metros.

Tem, pois, quem viaja com frequencia que sujeitar-se a esses unicos dois caminhos, para ultrapassar os Pyreneos, com as pequenas variantes que antes dessas passagens pode fazer, sahindo de Portugal ora por uma, ora por outra fronteira.

Isto para os que vão por caminho de ferro, porque por automovel a passagem de Portugal para Espanha, a não ser por Verim, e depois a por sobre os Pyreneos são quasi impossiveis.

Da sahida por mar não falemos. Não contestamos que ha quem a prefira; mas o que ainda ninguem nos provou foi que ella fosse a mais rapida nem a mais variada. Ora viajar morosamente, tendo apenas ante os olhos agua e ceu, é, quanto a nós, tudo que ha de mais semsaborão e desanimador para uma viagem de recreio.

Vamos, pois, mais uma vez, por terra, e para tomar a via menos transitada, preferamos a sahida pelo Douro, que não é novidade, mas é, enfim, a menos vista.

Depois ha para isso hoje uma forte razão que, até certo ponto, aconselha a preferencia: o bello rapido do Porto a Medina, em doze horas, é uma commodidade.

Pena é que entre a partida delle e a chegada do comboio de Lisboa se perca doze horas, o que, com o facto da ligação, em Medina, se fazer com o expresso n.º 1 do Norte de Espanha origina perdas de tempo, que inutilizam a vantagem da rapidez que podia ser offerecida por este comboio aos passageiros do sul do paiz.

Por esse, ou por outro que poderia crear-se pela linha da Beira Alta, se esta companhia pudesse e quizesse fazer um pouco de sacrificio.

Porque, visto que o Norte de Espanha não consente na alteração da marcha do *Sud-express*, facil seria organizar-se um comboio que levasse os passageiros de Lisboa a alcançarem em Medina o rapido n.º 9, que os poria em Paris ao meio dia seguinte.

Já aqui o dissemos, no estudo que fizemos sobre a mudança de horario do *Sud-express*; o Norte não a consentiu; mas aquella companhia não se pode oppôr a que lhe levemos ao seu comboio 9 os passageiros que entendermos. Logo, basta que entre Lisboa e Medina se faça um

rapido, a horas de ali alcançár o n.º 9 e o problema estará resolvido.

A Companhia Real não duvidaria acelerar a marcha do do seu comboio correio, partindo mesmo ás 8,30 horas, de forma a chegar á Pampilhosa antes da 1 hora da noite.

A Beira Alta, em vez de fazer o seu comboio n.º 1 ás 5 horas 10 minutos da manhã, fal-o-hia á 1 hora, e com marcha mais rapida, chegando á fronteira pelas 7 horas da manhã, Fronteira a Salamanca passaria para esta hora o seu n.º 16 rapido, levando os passageiros a Salamanca em 3 horas, chegando assim ás 11 horas, contando com demoras na fronteira e diferença de meridiano. De Salamanca a Medina 2 horas, e chegaríamos á 1 da tarde, para trahbordar para o n.º 9.

Desta forma haveria:

Os mesmos trahbordos que ha hoje, mas a horas mais commodas; temos hoje:

Um trahbordo na Pampilhosa das 4 ás 9 da manhã:

Outro em Medina, na segunda noite, da meia noite e 19 minutos ás 2,14.

Teríamos: trahbordo na Pampilhosa, na primeira noite, das 12,30 á 1:

Outro em Medina, da 1 á 1 e 38 da tarde.

Gastamos hoje 55 horas e 25 de Lisboa a Paris; gastariamos 40 horas!

E' encantadora a prespectiva.

Para os passageiros do Porto, o comboio partiria á meia noite e 35 (em logar de sahir ao meio dia como hoje) e alcançaria em Boadilla o que ia da Beira Alta.

Assim, os passageiros do Porto que hoje tem 41 horas de trajecto teriam 36 horas só; e em logar de passarem a noite atravez da Espanha, passal-a hiam em transito em Portugal.

Mas, emquanto isto não succede, o meio de reduzir de duas noites a uma a viagem em comboio, entre Lisboa e Bordeus, é aproveitar o rapido da tarde de Lisboa, dormir no Porto e partir no rapido do meio dia seguinte.

Isto facilita tambem, aos que não queiram ir apressadamente directos, poderem, mais uma vez, e antes de partir para o estrangeiro, visitar por umas horas, não o podendo fazer em uns dias, a capital do norte e outras cidades ou pontos de atracção, que os ha á farta n'aquelle jardim de Portugal.

O Porto, já por si, nos apresenta alguns melhoramentos de cada vez que o visitamos.

A sua viação electrica vae-se desenvolvendo, as suas avenidas prolongam-se, o transito nas ruas augmenta.

As portuenses que, ainda não ha muitos annos, não sahiam de casa senão ao domingo, para a missa e algumas vezes para um passeio nos jardins do Palacio, já se mostram hoje pelas ruas, durante a semana. Os excellentes dôces em que ellas applicavam os seus cuidados, substituem-os hoje pelos que compram nas confeitarias; a noite que era passada em familia vai hoje empregar-se no animatographo.

Uma novidade encontrámos que nos faz pensar se um novo grande melhoramento, aliás bem facil de realizar, se vae operar no Porto.

Da rua central da Rotunda da Boa Vista foi retirada a linha de tremvias electricos que hoje circumdam a praça.

Esse pedaço de avenida, com as suas bellas arvores, presta-se excellentemente a constituir ponto de reunião e passeio nas noites calmosas, e o Porto não tinha, e não tem, onde se passeie, a não ser o jardim do Palacio, nem sempre aberto e sempre pago.

Vedar aquelle trecho da bella praça ao transito de vehiculos de qualquer especie, alisar-lhe o chão com cimento, ladeal-o de cadeiras, para os que querem pagar, e de bancos-sofás, para uso gratuito, formar ali um salão ao ar livre como não temos em Lisboa, como ha por todas as cidades, especialmente na Espanha, fazer tocar ali, durante as noites de verão, uma banda regimental, illumi-

nar profusamente toda a rotunda, por arco voltaico, constituiria ou constituirá, um grande serviço prestado aos habitantes da cidade e seus visitantes.

A camara do Porto está agora, mais do que outra qualquer do paiz, no caso de promover uma total transformação da cidade. Não faz politica, não obedece a influencias dos partidos; é um grupo de portuenses a cuidar dos interesses do Porto; pode, fortalecida com essa independencia, caminhar livremente, realisando melhoramentos publicos que sejam verdadeiros beneficios para a cidade.



Um melhoramento no Estoril

Um grupo de capitalistas inglezes vae propôr ao governo a installação de uma ponte metallica na praia do Estoril para embarque e desembarque de passageiros.

Além da ponte, propõe-se aquelle grupo construir um pavilhão para installação de salas de concerto, restaurante, e varias diversões que proporcionem aos frequentadores e visitantes d'aquella estancia balnear e comvisinhas, pasatempos que actualmente não encontram, ao contrario do que succede nas praias do estrangeiro.

Forçoso é confessar que as nossas praias são de uma monotonia desoladora, e se a despeito da superioridade do nosso clima ao das praias francezas, ellas não são como as francezas frequentadas por estrangeiros de todas as nacionalidades, a essa menotonia temos que attribuil-o.

Nas praias portuguezas, quem não achar prazer no jogo, ou mesmo quem frequentando-o não esteja disposto a passar todas as tardes e todas as noites junto do panno verde que os numeros da roleta matizam, morre de tedio por não ter em que passar o tempo.

Proporcionar diversões aos frequentadores das praias é uma empresa que dentro em pouco compensará largamente os capitaes empatados para esse fim, e que se tornará benemerita pela concorrência de estrangeiros que chamará ao paiz e correspondente entrada de ouro que tanta falta nos está fazendo.



Africa do Sul

Durante o mez de maio ultimo foram exportadas pelo porto de Lourenço Marques, sómente 99 toneladas de carvão do Transwaal, sendo 5 para territorio francez; 50 para territorio portuguez; e 44 para territorio inglez. O carvão fornecido para consumo de navios, durante o mez foi de 9.810 tonelladas; sendo assim a exportação total de carvão do Transwaal de 9.909 toneladas.

A receita da colonia do Natal para o presente anno economico está calculada em £ 4.501.184. A despeza total é avaliada em mais £ 475.156 que no anno passado. Para despezas com a *East Coast Fever* são votadas £ 35.500; £ 289.030 para desenvolvimento e melhoramentos de caminhos de ferro, e £ 200.000 para obras do porto.

Seria interessante poder-se comparar estas importancias com as indicadas no respectivo orçamento de receita e despeza da Provincia de Moçambique auctorizadas para o corrente anno economico.

O rendimento dos caminhos de ferro do Natal, durante a semana finda em 12 de junho, foi de £ 36,682 comparado com £ 33,035 em igual semana de 1908.

O rendimento dos caminhos de ferro do Cabo, durante a semana finda em 12 de junho, foi de £ 51,513 comparado com £ 45,974 em igual semana de 1908.

A produção do carvão das minas do Natal, durante maio ultimo, foi de 125,170 toneladas comparado com 136,484 toneladas em igual mez de 1908.

TRACÇÃO ELECTRICA

Belgica

A Camara municipal de Bruxellas está tratando de estudar a municipalisação do serviço de tremvias na capital.

Inlaterra

Os tremvias de Londres vão ser providos de um aparelho que evita os frequentes desastres ocasionados pela partida do carro antes do passageiro ter descido, o que é vulgar entre nós, devido à pressa dos conductores em darem o signal.

Consiste o aparelho em um interceptor electrico que funciona ao pôr-se o pé no estribo. Enquanto o passageiro pesa sob o estribo, uma alavanca estabelece a interrupção da corrente; logo que o estribo está livre de peso a alavanca volta à primitiva posição e o circuito restabelece-se.

Romania

Tambem em Bukarest a camara entrou em negociações para adquirir a rede de tremvias d'aquella cidade.

A companhia que actualmente a explora teve no ultimo exercicio o rendimento liquido de trinta e oito contos.

Estados Unidos

Em City Island foi edificada uma linha com cinco kilometros de extensão, pelo systema de mono carril americano.

As carruagens medem quinze metros de comprimento e terminam em ponta.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

No salão da *Illustração Portuguesa* realizou o sr. José Bedy uma conferencia sobre dirigiveis.

Fez a descripção de dois projectos de direcção dos balões de que é inventor, começando pela historia pormenorizada do seu invento, referindo as difficuldades que encontrou na sua vulgarisação, até que, por falta de recursos, offereceu à Biblioteca Nacional de Lisboa a respectiva memoria descriptiva que ali se encontra ha muitos annos.

Passando á parte descriptiva, demonstrou graphicamente como julga ter resolvido o intrincado problema.

O conferente demonstrou que, até á data da offerta da sua memoria á Bibliotheca Nacional, que elle o saiba, já mais se fez cousa parecida em materia de direcção dos balões.

Sobre o balão do Conde Zappelin, o conferente affirmou que este balão, com as suas duas barquinhas distanciadas não é mais nem menos, salvo detalhes e dispositivos de ordem secundaria, que o mesmo que elle inventou ha mais de quinze annos.

Frisando que não cre n'um plagiato por parte de qualquer inventor estrangeiro, reivindica, não obstante, a prioridade.

E' bom accentuar estes factos para que não queiram roubar-nos a gloria que cabe a Portugal por ter corrido com os seus esforços para o progresso da humanidade.

Se com os balões, os francezes querem antepôr os Montgolfier ao padre Gusmão, que com os dirigiveis não nos succeda o mesmo; que o invento de Zappelin não seja anteposto ao invento do nosso compatriota, que tanto se tem dedicado aos estudos de aerostação.

A industria dos aeroplanos

Os irmãos Wright estão recebendo constantes pedidos de aeroplanos, pedidos a que não podem satisfazer enquanto não derem maior desenvolvimento ás suas officinas.

Não falando nos pedidos recebidos das outras nações, entre os quaes se conta um do rei de Espanha, outro do

Shah da Persia, agora desthronado, e outro d'um mandarin, só dos Estados Unidos do Norte teem recebido ultimamente mais de oitenta encomendas.

Espanha

Está quasi terminada a construcção do aeroplano «Salamanca», devendo as primeiras experiencias ser feitas em Carabanchel.

A nova machina é um biplano, medindo 14 metros de comprimento.

Em vez da structura horizontal do biplano de Wright, o «Salamanca» desereve uma curva.

Belgica

No dia 28 de junho realison-se em Bruxellas uma ascensão do dirigivel «Belgique».

O balão manteve-se no ar durante quarenta minutos, avançando contra o vento, com a velocidade de trinta kilometros á hora, regressando sem incidente ao ponto de partida.

No dia 3 de julho procedeu-se a novas experiencias com o «Belgique», esperando-se que brevemente elle faça uma viagem directa a Paris.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Companhia de Caminhos de ferro de Paris a Orleans. — Recebemos o relatório da gerencia d'esta Companhia respeitante ao anno de 1908, e apresentado a assembleia geral dos accionistas reunida em 30 de março ultimo.

As receitas da Companhia desde a sua installação somnam a 2.610.618:521 fr. ou a respeitavel somma de 469.910 contos de réis, e as despesas a 1.511.884.021 frs. ou 272.139 contos, o que representa um saldo de 197.771 contos.

Para o exercicio de 1908 foi atribuido o dividendo de 59 francos por acção inteira e 44 por acção de usufructo.

O numero de passageiros transportados foi de 50.338.927, ou mais 1.673.260 do que em 1907, produzindo a receita de 86.732.760 francos. O numero de passageiros de 3.^a classe subiu a 45.372:888.

O transporte de mercadorias produziu a receita de 139.580:995 francos.

A extensão das linhas exploradas pela Companhia foi de 7.382 kilometros.

A receita total do exercicio foi de 275.813:717 francos, e a despeza 148.618:736 francos, deixando um saldo de 127.194:981, o que dá um augmento sobre o saldo de 1907 de 9.303:207 francos.

O material circulante era composto no fim do anno de 1908 por 993 locomotivas para comboios de passageiros, 684 para comboios de mercadorias, 75 locomotivas de gare, 12 locomotivas para tracção electrica, 18 carruagens automoveis das quaes 7 electricas e 11 a vapor, 1.631 tenders, 2 guas a vapor, 3.931 carruagens para passageiros, e 39.648 fourgões e vagões diversos, não contando o material circulante adstricto á balastragem e mais serviços especiaes da linha.

Las locomotivas Compound de Luis Olivares

Na Monografia que a Hannoversch Maschinebau-Actien-Gesellschaft publica annualmente vem uma referencia á obra de Luis Zurdo Olivares, obra de que esta *Gazeta* já tratou pela penna autorizada do nosso collaborador o distincto engenheiro Mello de Mattos.

A referencia da Hannoversch Maschinenbau constitue uma honra para o autor da obra, que bem merece a justiça que em toda a parte fazem ao seu magnifico trabalho.

Associação Commercial do Porto

D'esta benemerita e patriotica associação recebemos o Relatório da direcção respectivo ao anno de 1908.

Como de costume, o Relatório é um livro interessantissimo sob o ponto de vista do movimento commercial do Porto, e que merece ser lido com a maxima attenção.

Na parte exclusivamente dedicada á vida administrativa da Associação, vê-se que o numero de socios é de quinhentos e vinte e oito.

As installações da Associação foram visitadas por 12.777 pessoas, das quaes 2.854 de nacionalidade estrangeira.

A receita foi de 17:982\$600 réis, dos quaes 2:206\$067 passaram como saldo para o novo anno.

COMMERCIO PORTUGUEZ

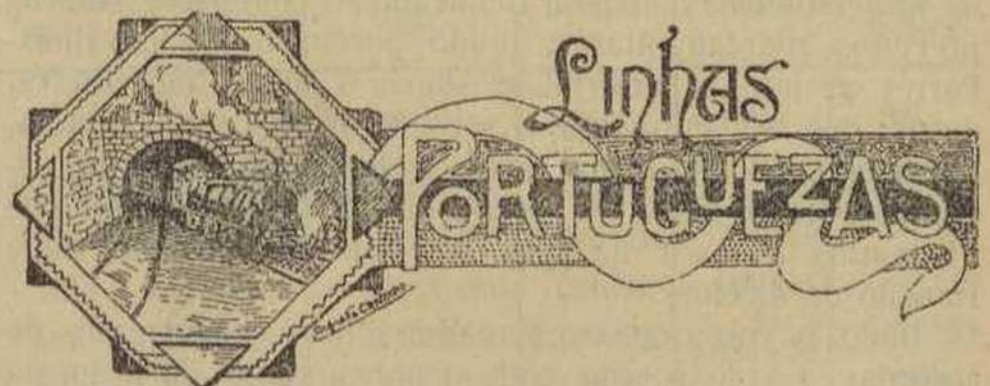
Importação e exportação por classes da pauta nos mezes de janeiro a novembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	3.116.098	2.158.585
Materias primas para as artes e industrias	23.875.616	24.890.379
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	6.209.460	6.720.494
Substancias alimenticias.....	17.212.602	11.652.920
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	5.276.788	6.344.886
Manufacturas diversas.....	4.845.599	4.900.256
Taras.....	104.046	97.624
Total.....	60.640.209	56.765.144

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	3.735.961	3.441.795
Materias primas para as artes e industrias	6.084.954	6.307.151
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.050.213	1.475.741
Substancias alimenticias.....	13.351.880	14.739.059
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	110.594	108.961
Manufacturas diversas.....	1.846.751	1.931.612
Total.....	26.180.353	28.004.319



Peniche. — O nosso presado amigo e distincto engenheiro o sr. conselheiro Oliveira Simões dirigiu á Camara Municipal das Caldas da Rainha um officio, em que pede para aquella corporação se interessar pela construcção da linha de Peniche, estudada em 1904.

Companhia Real. — Esta companhia pediu licença ao governo para fechar contrato cam a Sociedade Torlades, como agente em Lisboa e representante da Compagnie des Messageries Maritimes, para o transporte, por um anno, de passageiros, portadores de bilhetes de 1.^a classe, que das povoações do norte do paiz se dirijam aos portos da America do Sul pelos barcos a vapor da referida Compagnie des Messageries ou vice-versa.

Gaya a Sobrado de Paiva. — Constituiu-se no dia 29 do mez passado, sob a presidencia do sr. ministro das Obras Publicas o tribunal arbitral que ha de resolver a divergencia entre a Companhia Real e o Estado acerca da concessão da linha ferrea de Gaya a Sobrado de Paiva.

Vagões do Sul e Sueste. — Foram mandados fazer nas officinas do Barreiro 10 vagões fechados para as linhas do Sul e Sueste.

Pocinho a Carvições. — Mandou-se proceder desde já ao assentamento da via por administração no troço do Pocinho a Carvições, aproveitando carris de 30 kilogrammas, levantados da via larga na renovação da via.

Salão-restaurante no rapido Porto-Medina. — Mandou-se contractar um serviço com P. Bergamin, adjudicatario do bufete de Campanhã, empregando-se um salão restaurante feito nas officinas do Barreiro pela transformação de uma carruagem de 1.^a classe de bogies.

Admissão nas gares das linhas do Estado. — Foi mandada facultar a entrada nas gares aos officiaes de terra e mar, quando uniformizados, mesmo fóra dos actos do serviço.

Braga aos Arcos de Val de Vez. — Foi remetido pela Direcção do Minho e Douro e vae ser submettido ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas o projecto d'este troço de linha, conscienciosa e proficientemente elaborado pelo distincto engenheiro o sr. J. Vasconcellos e Sá.

Barreiro a Cacilhas. — Foi já tomada a resolução superior acerca da empreitada de construcção das pontes de Coima e Judeu neste troço de caminho de ferro.

No concurso de 3 de fevereiro tinham sido apresentados quatro projectos e propostas, todas superiores á base de licitação.

Reconhecendo-se que não convinha novo concurso, foi resolvido por portaria de 19 do mesmo mez que se convidassem os concorrentes a manter os seus depositos e propostas a fim de se examinarem os projectos e decidir qual estava em melhores condições para servir de base de negociações para o contracto.

Os projectos foram analysados pela Direcção do Sul e Sueste e submettidos á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas que os considerou a todos bem elaborados sob o ponto de vista tecnico. Em quanto o processo seguia estes tramites, dois concorrentes retiraram as suas propostas ficando apenas em confronto os da Empresa Industrial Portugueza e da Sociéte de Levallois-Perret. Ambos os projectos estavam bem delineados e conformes com os preceitos regulamentares, tendo porém o de Levallois-Perret grande superioridade sobre o outro. Não admira, desde que se saiba que o seu auctor fóra mr. Koechlin, talvez a mais alta competencia tecnica de França no assumpto. Havia ainda no preço uma differença de cerca de 21 contos a favor da proposta franceza, que não tinha isenção de direitos.

Dado o compromisso tomado com os concorrentes de accordar a construcção com o apresentante da proposta que fosse julgada melhor, e a superioridade reconhecida e incontestavel de uma d'ellas, não podia o Governo fazer cousa diversa do que fez, mandando proceder ás negociações definitivas com a Sociéte de Levallois-Perret.

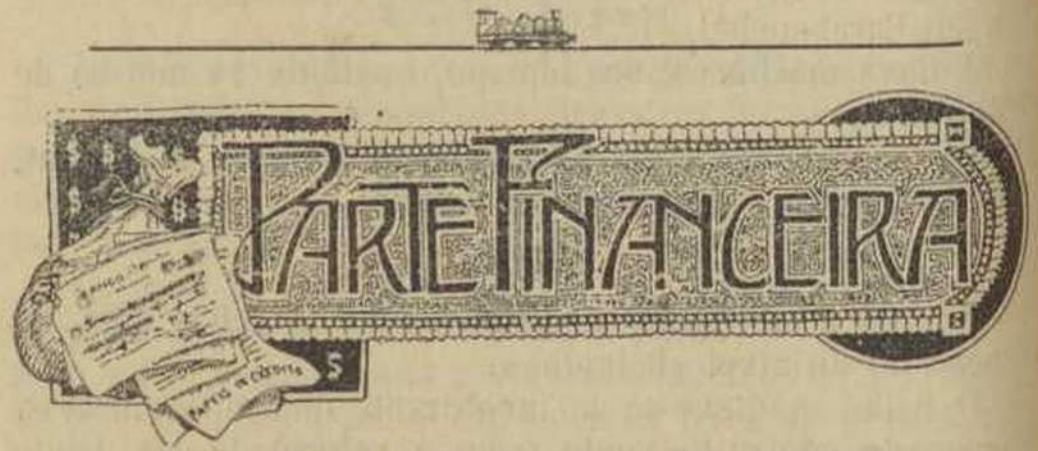
Actualmente está a Direcção do Sul e Sueste procedendo á revisão da proposta com o representante da Levallois-Perret a fim de se fixarem os termos do contracto a celebrar.

Com a construcção d'estas duas importantes obras de arte fica assegurada a construcção do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, de incalculavel alcance para as linhas do Sul e Sueste.

Interrupção de linha. — A' ultima hora chega-nos a noticia de que por força maior, se acha interrompida a linha de Saragoça a Barcelona, por Lerida, entre Olera e

Barcelona, e entre S. Vicente del Calders e Barcelona, não se accetando trafego de nenhuma classe para os mencionados trajectos.

Valle do Vouga. — Na assembleia geral que teve lugar em Paris no dia 29 do mez passado foram approvadas as contas apresentadas pela gerencia.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de julho de 1909.

Côrtes abertas ha quinze dias e estereis como de costume. Só um projecto sem importancia foi discutido, e esse mesmo já se diz, e com razão, que vae para o limbo.

Annuncia-se para breve a apresentação do relatório da comissão sobre a celebre questão dos adiantamentos, relatório muito completo mas restricto a um unico ponto: os adiantamentos á casa real.

É a manifestação da desgacada attitude tomada pelo parlamento em prova de pusilanimidade perante as exigencias dos demagogos e as conveniencias de varios influentes.

Provado como está que nos tempos passados houve dinheiros publicos illegalmente sahidos dos cofres do thesouro, as averiguações de quem os concedeu e quem delles se utilisou não devem restringir-se só ao que foi recebido pela casa real.

Se é uma questão de moralidade, como dizem, a moralidade não gira sobre carris que a façam passar unicamente pelos pagos das Necessidades e d'Ajuda; tem que ir por toda a parte, que demonstrar *todos que deram e todos que receberam*, e que importa responsabilidade a uns e a outros.

Se, no que se refere ao infeliz rei assassinado, ha um filho que responde pelas dividas, ha que exigir igual reembolso de todos que se tornaram devedores do thesouro, com a respectiva responsabilidade de quem lhes fez os famosos adiantamentos.

As côrtes estão prorogadas por todo o mez de agosto, e só esta questão tomará, por si, o tempo sufficiente para de nada mais se tratar.

De espantar será que chegue para se discutir o orçamento. Do tratado com a Allemanha cujo parecer da commissão foi distribuido na sessão de 30, e de tantas outras medidas de urgente necessidade já não falamos.

Ruge a tempestade ao sul e leste. A Espanha está passando um pessimo periodo de guerras que um governo imprudente teve a leviandade de emprehender, e de revoluções que elementos demolidores sempre em movimento nas provincias orientaes vão fazendo alastrar por todo o paiz.

Tão larga extensão tem tomado este movimento que, para o reprimir, todo o paiz teve que ser considerado excluido do goso das garantias constitucionaes e entregue ao poder militar.

Nas provincias catalã e navarrese a revolta attingiu o rubro, havendo canhoneio nas ruas. Diz-se que está pacificada a provincia revolucionaria; e em vista da suppressão de noticias fóra das officiaes, não nos surprehenderá que o mesmo caso se dê como o d'aquella revolta da Polonia que originou a phrase «reina a ordem em Varsovia».

O alastramento da revolta para os lados da nossa fronteira poderia ser de desastrosos effeitos para Portugal; faremos, pois, votos por que a tempestade ruja longe.

Hoje começou a assembleia geral da companhia dos Tabacos, havendo larga discussão do relatório e evidentes mostras de mau humor, por parte dos accionistas, facto natural em quem, aco-tumado a receber pingues dividendos se vê, ha dois annos, privado d'elles.

No relatório insiste-se em que esta falta de dividendo é proveniente do excesso de renda com que a companhia contribue para o Estado, valorizando-se as tentativas da direcção na teimosia de conseguir deste uma diminuição de renda.

É uma pura phantasia que inutil é tentar destruir por que não assenta em base apreciavel. A companhia obteve a concessão em concurso publico usando da sua faculdade de opção sobre a proposta de um outro concorrente.

Não lhe chegam os seus rendimentos para distribuir dividendo

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 7/8	47 3/4	47 7/8	47 3/4
" 90 d/v	48 1/16	—	48 1/8	—
Paris cheque	596 1/2	598 1/2	597	599
Berlim "	245	246	245	246
Amsterdam cheque	413 1/2	415 1/2	414	416
Madrid cheque	895	905	907	912

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JUNHO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39	39	39	39	39	39	39	—	39	39	38,95	—	38,80	—
Divida Interna 3% coupon	38,75	38,75	38,65	38,65	38,65	38,65	38,66	38,60	38,60	38,60	38,60	38,55	38,50	—
" 4% 1888, c/premios	21,200	21,200	21,100	—	21,150	—	—	21,150	21,150	—	21,200	21,150	21,150	—
" 4 1/2% 1888,9	—	57,000	57,200	—	57,200	57,200	57,200	57,400	57,200	—	—	57,000	57,400	—
" 4% 1890	52,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,800	—
" 3% 1905 c/premios	—	9,050	9,050	9,050	9,050	9,050	—	9,050	9,050	—	9,050	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	77,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	75,300	75,400	75,400	75,400	75,400	75,400	—	75,400	75,400	75,300	—	—	75,300
Externa 3% coupon 1.ª serie	63,300	63,300	63,400	63,400	63,400	63,500	63,500	63,500	63,500	—	—	63,500	63,500	—
" 3% 2.ª serie	62,000	62,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62,000
" 3% 3.ª serie	—	—	—	64,900	—	64,900	—	—	64,800	64,800	—	—	—	64,700
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	103,000	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	167,000	167,000	—	—	167,000	—	—	167,000	167,000	166,800	—	167,000	—
" Commercial de Lisboa	—	138,500	—	139,000	139,000	—	—	—	—	139,000	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	90,700	90,800	90,800	90,800	—	—	—	91,500	—	91,300	—	—	91,300	—
" Lisboa & Acores	—	113,500	113,500	113,500	113,500	113,500	—	113,500	113,500	—	113,500	—	—	—
Companhia Real	—	60,000	—	60,000	—	—	—	59,000	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	82,500	—	—	82,000	—	—	80,500	81,900	—	81,500	—	—	81,700	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	63,000	—	63,400	—	—	63,400	—	63,400	—	—	63,000	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86,900	—	—	—	86,700	—	—	86,500	86,500	86,500	86,400	86,400	—	—
Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	46,600	46,650	—	—	—	—	46,300	46,400	—	46,000	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	64,000	—	73,000	—	73,000	73,000	73,000	—	73,000	73,000	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	89,500	89,500	89,500	89,500	89,200	89,400	89,400	89,400	89,400	89,400	89,300	89,400	89,400	—
" 5%	86,000	—	85,800	85,800	—	85,800	85,600	86,000	—	85,000	—	85,000	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	77,600	—	—	77,000	79,000	77,000	78,000	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	62,70	62,60	63,10	62,85	62,90	62,85	63,10	62,70	—	—	—	—	62,75	—
Ações Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	29,50	30,50	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	35,00	33,00	33,35	32,25	32,15	32,25	32,25	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	401	400	400	400	398	390	395	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	198	—	—	—	195	191	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	348	348	350	350	349	348	350	348	345	346	346	345	343	—
Companhia Real, 2.º grau	233,50	234	234	234	234	234	—	232	—	230	—	—	230	—
Companhia da Beira Alta	297	297	296,25	—	297,50	298,50	298,50	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	143	142	143,75	143,75	141,25	141	142	142	141,71	140	138	138,25	136	—
Londres: 3% portuguez	63	63,25	63,25	62,75	63,25	63,25	63,25	63,25	63	63	63	63	63	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	86,75	—	—	87,25	—	—	—	—	87	87	87,50	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Réde geral	15 Julho	1.073 2.902.275.000	1.073	2.857.692.000	+ 44.583.000	2.704.822	2.663.273	+ 41.549
	Vendas Novas	" "	70 54.796.000	70	51.445.000	+ 3.351.000	782.800	734.928	+ 47.872
	Coimbra a Louzã	" "	29 13.099.000	29	12.999.000	+ 100.000	451.689	448.241	+ 3.448
Sul e Sueste	20 Julho	638	712.079.902	612	678.749.390	+ 33.330.512	1.116.112	1.063.870	+ 52.242
Minho e Douro	" "	405	876.149.000	405	868.589.220	+ 7.559.780	2.163.330	2.144.661	+ 18.666
Beira Alta	17 Junho	253	193.616.084	253	188.717.513	+ 4.898.571	765.280	745.918	+ 19.362
Companhia Nacional	8 Julho	185	76.906.903	185	72.421.753	+ 4.485.150	415.712	391.467	+ 24.245
Guimarães	31 Maio	56	50.299.498	56	45.503.319	+ 4.796.179	898.205	812.559	+ 85.646
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	60.176.012	64	56.714.167	+ 3.461.845	952.750	886.158	+ 66.592
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	30 Junho	3.681	59.007.217	3.681	60.263.261	- 1.256.044	16.030	16.208	- 174
Madrid-Zaragoza-Alicante	10 Julho	3.650	55.940.535	3.650	57.075.143	- 1.134.607	15.326	15.637	- 311
Andaluzes	30 "	1.083	9.482.740	1.083	10.194.107	- 711.367	8.789	9.369	- 580
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	20 Julho	777	4.491.053	777	4.517.799	- 126.766	5.779	5.814	- 35
Zafra a Huelva	9 "	180	1.763.813	180	1.805.729	- 41.916	9.798	10.031	- 233

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 19 de maio de 1909.

(Conclusão)

Os algarismos indicados no desenvolvimento da conta «Ganhos e Perdas» e os acima designados, mostram que as compras das obrigações de 1.º e 2.º grau para amortização em 1908 foram realisadas a preços sensivelmente inferiores ás anteriores; porém, este beneficio só compensou ligeiramente as perdas cambias que supportámos no pagamento de coupons das obrigações de 1.º grau.

O prejuizo em cambios, que no anno de 1907 tinha sido de réis 4.761.5619, quadruplicou em 1908, devido á forte alta do agio do ouro, ascendendo á cifra de 18.207.5058 réis.

A perda resultante da differença entre os impostos pagos em França e Portugal sobre as obrigações e as retenções operadas nos coupons, foi muito importante, em resultado do facto de, só no meado de 1908, se ter procedido á liquidação geral e definitiva dos impostos (sello, transmissão e rendimento) com o fisco francez.

O nosso Comité de Paris, não tendo conseguido, nas negociações entabuladas com o Thesouro francez, obter a redução desejada no numero das obrigações sujeitas ao imposto em França; e estando já definitivamente fixada a quota parte attribuida á nossa Companhia nos referidos impostos, estes começaram ultimamente a ser descontados nos respectivos coupons. No entanto, devemos assinalar que a maior parte das perdas indicadas, são provenientes da pequena retenção de 0.20 frs. feita ao coupon n.º 3 das obrigações do 2.º grau.

Um rigoroso inventario feito a todos os armazens, no fim de 1908, evidenciou a necessidade de praticar algumas amortizações e eliminações em artigos desusados e gastos, na importância de réis: 1.126.5130, medida que vós, sem duvida, approvareis.

Tendo o excedente das receitas sobre as despesas d'Administração, exploração e gastos geraes, mostrado um saldo superior a 200 contos de réis, a percentagem que reverte a favor da Administração, segundo o artigo 21 dos Estatutos, é de réis: 566.5150.

Finalizando, consignamos aqui os nossos calorosos agradecimentos ao Conselho Fiscal, pelo constante e valioso auxilio que nos dispensou, acompanhando sempre com o maior interesse a marcha da Companhia. Não podemos deixar de fazer menção especial aos relevantes serviços prestados pelos nossos solícitos e zelosos cooperadores os srs. Inspector Geral e Director da Exploração, assinalando tambem o bom desempenho dos logares confiados aos Chefes de serviço.

A todos, pois, os nossos cordeaes e sinceros agradecimentos.

Por ultimo submettemos á vossa apreciação as seguintes conclusões:

1.º — Que approveis as contas, balanço e Relatorio da Administração do exercicio de 1908 (29.º exercicio), d'accordo com o parecer do Conselho Fiscal.

2.º — Que approveis a liquidação do exercicio de 1908, fixando em 3,45 francos, impostos a deduzir, ou seja 3 francos liquidos, ao coupon n.º 4 das Obrigações de 2.º grau.

Para cumprimento do disposto artigo 34 dos Estatutos, tereis que proceder á habitual eleição annual de 3 Membros effectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

No mez corrente fomos subitamente privados do muito prestimoso concurso do nosso saudoso e venerando Presidente do Comité de Paris, sr. Henry Durangel. A morte, arrebatando este antigo fundador da Companhia, abriu um profundissimo sulco no seio da Administração, onde as suas doutas e esclarecidas palavras e os seus habituaes bons conselhos foram sempre religiosamente acatados, não só pela auctoridade dimanada dos vastissimos conhecimentos e erudição de que o extinto era dotado, mas tambem pelas nobilissimas qualidades e excepcionaes virtudes que ornavam o seu bello caracter.

Mais outra perda importante temos ainda a registar com o desaparecimento do sr. Conde de Burnay, chefe da Casa Bancaria Henry Burnay & C.ª, do Conselho Fiscal da nossa Companhia.

As raras e phenomenaes faculdades de trabalho e os primorosos e acrisolados sentimentos que foram o apanagio do illustre titular, e que o fizeram brillantemente destacar no meio da sociedade portugueza, sendo do dominio geral, não carecem do nosso pallido e modesto panegyrico.

Prestamos pois a nossa de radeira e sentida homenagem aos dois illustres e saudosos mortos, estando absolutamente certos de que vos associareis a esta nossa manifestação.

Lisboa, 27 d'Abril de 1909.

O Conselho d'Administração — Em Lisboa: *Julio Marques de Vilhena* — Presidente, *Conde de Cartaxo*, *Eduardo de Burnay*, *Francisco Cabral Metello*, *A. J. Simões d'Almeida* e *Luiz Ferreira da Silva Vianna*. Em Paris: *Ed. Delange*, *C. Chandéze*, *André Walter* e *Jules Empis*.

Parecer do Conselho Fiscal

SRS. ACCIONISTAS

Cumprindo as disposições dos nossos Estatutos, assistimos a todas as reuniões do Conselho de Administração e tendo tomado conhecimento de todos os seus actos e deliberações, vamos com a maior satisfação emitir o nosso parecer sobre o relatorio, balanço e contas do exercicio de 1908.

Antes, porém, de o fazer, associamo-nos ás sentidas manifestações de pesar que o Conselho de Administração regista no seu relatorio, pelo fallecimento dos srs. Durangel e Conde de Burnay, consignando á sua memoria o preito da nossa saudade.

O programma de severa economia, que fôra adoptado no anno anterior, foi integralmente cumprido durante o exercicio de 1908, e em todos os serviços da exploração foram postos em destaque os methodos adoptados para obter o maximo desenvolvimento do trafego.

E' com grande contentamento, que registámos o auspicioso facto do começo dos trabalhos para a renovação da linha, com a substituição do antigo rail de 30 kilos pelo de 40 kilos, de um typo especial completamente novo, que foi estudado pelo Director da Exploração, e que tem merecido referencias muito elogiosas da parte dos illustres technicos que o apreciaram.

Não é só na renovação da via que temos o prazer de notar melhoramentos, mas tambem na aquisição do novo material circulante e na transformação do existente, para melhor ser utilizado.

O estabelecimento durante o anno de novos apeadeiros produziu já os seus proficuos efeitos, não só no augmento das receitas mas pelo melhoramento que assegurou ás localidades que ficaram servidas por esses apeadeiros.

A rejeição das cinco locomotivas que não satisfizeram nas experiencias de velocidade e que foram readquiridas pelos fornecedores, as instancias empregadas para se conseguir a substituição d'essas machinas constituiram o assumpto que maiores cuidados determinou ao Conselho de Administração; e, como n'elle tivemos parte, devemos aqui assinalar os relevantissimos serviços de todos os membros do Conselho, fazendo especial menção da solicitude, competencia e talento do nosso estimado Administrador Delegado e do nosso dedicado Director dos serviços de Exploração.

Logo que as cinco novas locomotivas entrem em serviço, o que se deverá realizar no corrente anno, poderão ser realisados novos melhoramentos nos horarios e na velocidade dos comboios, o que concorrerá para melhorar as receitas da nossa Companhia.

O relatorio do Conselho de Administração, está elaborado com todas as indicações para se julgar com precisão dos resultados da Exploração e das causas que influiram para o augmento ou diminuição de despesas ou receitas, por conter os resultados comparativos dos dois ultimos exercicios com a analyse dos factores determinantes das evoluções operadas; circumstancias estas que aqui pômos em relevo com o nosso louvor.

Registando o augmento do movimento na caixa de aposentações, congratulamo-nos com o facto do fundo de reserva d'esta instituição de previdencia se elevar a:

Réis 42.614.5205 e de se achar representado em titulos de primeira cathogoria.

Do exame ao activo da nossa Companhia salienta-se o augmento de:

Réis 33.258.5701 na conta do 1.º Estabelecimento proveniente da aquisição de material e da differença entre o custo do rail de 30 kilos que foi retirado e o de 40 kilos que foi empregado durante o anno na substituição da linha.

Dos resultados finais do exercicio apura-se a quantia de Réis 60.401.5696 que segundo as disposições do convenio e dos Estatutos, pertence aos obrigacionistas e permite a fixação do dividendo de Frs. 3,45 para o coupon n.º 4 que deverá ser pago em 30 de junho.

Com os prejuizos que houve pela alta no premio do ouro durante o anno, a disponibilidade que ficou d'este exercicio é muito satisfatoria, pois que apenas determina o ligeiro desvio de 10 centimos por cada obrigação sobre o exercicio de 1907.

Este tão animador resultado, é de toda a justiça que seja exclusivamente attribuido ás providencias opportunamente tomadas pelo illustre administrador-delegado, com as quaes plenamente se conformou o Conselho de Administração sobre as remessas anticipadas de previsões para os coupons e para todo o serviço financeiro da Companhia no estrangeiro, assim como na renda a applicação de todas as disponibilidades.

Consignando estes factos, aqui testemunhamos o nosso applauso a todas as providencias que tão acertadamente foram postas em execução para obter os maximos proventos dos capitales disponiveis, e dando a nossa conformidade ao relatorio do Conselho de Administração, balanço e contas, somos de parecer:

1.º — Que sejam approvados o relatorio, balanço, contas e actos do Conselho de Administração no exercicio de 1908.

2.º — Que approveis a fixação em frs. 3,45, impostos a deduzir, para o coupon n.º 4 das obrigações do 2.º grau, para liquidação do saldo do exercicio de 1908.

3.º — Que louveis o Conselho de Administração, o Comité de Paris, os Administradores Delegados, o Inspector Geral e o Direc-

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Transportes entre a estação de Lisboa e Caes dos Soldados e a Linha do Terreiro do Trigo

O envio á linha do Terreiro do Trigo de wagons transportando mercadorias cujo seguimento para aquella linha seja pedido pelos respectivos consignatarios na estação de Lisboa-Caes dos Soldados passará a fazer-se :

Às 9 horas da manhã de todos os dias, das remessas cujo pedido de reexpedição seja apresentado até 30 minutos antes d'aquella hora ;

À 1 hora da tarde de todos os dias uteis, d'aquellas cujo pedido de seguimento só fôr apresentado depois das 8 e meia da manhã.

Os prazos de estacionamento dos wagons levados á linha do Terreiro do Trigo, serão contados como se não houvesse reexpedição, isto é, como se a retirada das remessas se fizesse na estação de Lisboa-Caes dos Soldados.

Para conveniencia do serviço e no interesse do publico, a Companhia recommenda a vantagem que ha em que sempre que possível as expedições sejam feitas da procedencia directamente para a linha do Terreiro do Trigo. N'este caso, os prazos de estacionamento do material occupado só começarão a ser contados desde a chegada dos wagons áquella linha, salvo quando se derem quaesquer demoras na estação de Lisboa-Caes dos Soldados motivadas por operações da Alfandega ou outras a que esta Companhia seja alheia, cobrando-se n'esses casos dos consignatarios as importancias que correspondam pelo estacionamento dos wagons na referida estação.

Fica pelo presente annullado e sub-tituido para todos os effectos o Aviso ao Publico B. 1726 de 10 de abril de 1909.

Apeadeiro da Matta

A partir de 20 de julho de 1909 o Desvio da Matta situado ao kilometro n.º 190,335 da linha de Leste entre as estações de Chança e Crato passou a designar-se Matta com a categoria de apeadeiro ficando habilitado a fazer serviço de passageiros sem bagagem, limitado ás estações d'esta Companhia e mercadorias, vehiculos e gado em grande e pequena velocidade interno e combinado.

Aos passageiros que tomem comboio no apeadeiro, serão cobradas as passagens em transitio pelos revisores, e as expedições do apeadeiro só serão acceitas em portes a pagar á chegada, devendo as expedições para o apeadeiro ser feitas em portes pagos.

Os preços dos bilhetes e as taxas a applicar aos transportes procedentes do apeadeiro ou a elle destinados, serão fixados como a seguir se indica:

Bilhetes e expedições do apeadeiro da Matta: No sentido ascendente como se procedessem de Chança. No sentido descendente como se procedessem de Crato.

Bilhetes e expedições para o apeadeiro da Matta: No sentido ascendente como se se destinassem a Crato. No sentido descendente como se se destinassem a Chança.

Festas a S. Gualter em Guimarães nos dias 31 de julho, 1 e 2 de agosto de 1909

Feira de gado cavallar, cortejos, illuminações, fogos de artificio, etc. etc.

Bilhetes a preços muito rezumidos das estações de Aveiro a Gaia e apeadeiro General Torres, válidos á ida nos dias 30 de julho a 1 de agosto e volta de 1 a 3 de agosto, por todos os comboios ordinarios excepto os rapidos Lisboa-Porto.

Para demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo de linhaça crú

No dia 2 de agosto pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10:000 kilos d'oleo de linhaça crú.

As condições estão patentés na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

ctor da Exploração, pelo zelo e dedicacão com que serviram os interesses da Companhia.

4.º — Que seja consignado na acta um voto do mais profundo sentimento pelo fallecimento dos srs. Henry Durangel e Conde de Burnay.

Lisboa, 27 de Abril de 1909.

O Conselho Fiscal: — Conde de Mendia, Henry Burnay & C.ª e José d'Almeida Vidal.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administracão e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Junho de 1909.

(Continuacão do n.º 518)

§ 4.º MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

Os mappas n.ºs 27 e 28 dão os esclarecimentos minuciosos sobre este ramo de trafego.

O mappa seguinte indica as differenças annuaes:

Annos	Tonelagem n.º toneladas	Productos liquido de impostos e de reembolsos	Differença sobre o anno anterior
1894.....	588.785	1.371.460\$511	—
1895.....	640.637	1.479.440\$369	+ 107.979\$958
1896.....	721.419	1.550.256\$233	+ 70.815\$864
1897.....	787.836	1.703.268\$299	+ 153.012\$066
1898.....	820.935	1.808.189\$919	+ 104.921\$620
1899.....	949.948	1.938.845\$012	+ 130.655\$093
1900.....	1.085.812	2.141.545\$871	+ 202.700\$859
1901.....	1.157.438	2.303.997\$040	+ 162.451\$169
1902.....	1.223.471	2.338.069\$888	+ 34.072\$818
1903.....	1.353.712	2.535.306\$588	+ 197.236\$700
1904.....	1.404.689	2.646.093\$544	+ 110.786\$956
1905.....	1.402.962	2.623.198\$223	— 22.895\$321
1906.....	1.489.886	2.820.021\$021	+ 196.825\$798
1907.....	1.512.949	2.847.283\$145	+ 27.259\$124
1908.....	1.574.136	2.832.254\$910	— 15.028\$235

Nota-se uma diminuição bastante sensivel nos objectos manufacturados (28 contos), nos vinhos e derivados (34 contos) e nos diversos (21 contos). O gado, os textis e os minerios deram egualmente uma accentuada diminuição.

Ao contrario, os azeites, carvão, comestiveis e forragens produziram augmento. Ainda mais, os materiaes de construcção dão um consideravel augmento, de 99 contos, devido ao desenvolvimento nas exportações de toros para minas, por lhes ser o cambio mais favoravel.

O balanço dos augmentos de receitas brutas deveria dar o augmento total de 29 contos, se, por outro lado, a importancia dos impostos e reembolsos não fosse superior, em 1908, a mais de 40 contos á de 1907. Este resultado é devido a que a importancia de contractos que se liquidaram em 1908 foi bastante superior á de 1907, em parte por termos antecipado em relação a 1907 a data de vencimento de alguns e tambem porque nos contractos em vigor foi elevada a tonelagem.

O producto por tonelada e kilometro foi estacionario (14,79 contra 14,76 réis). O percurso médio passou de 144 a 135 kilometros.

§ 5.º OBSERVAÇÕES ESPECIAES SOBRE O TRAFEGO INTERNACIONAL

O trafego de passageiros pelas fronteiras de Badajoz e de Valença de Alcantara diminuiu ligeiramente na sua totalidade; o mesmo succedeu com as mercadorias em grande velocidade, porém as mercadorias em pequena velocidade tiveram pela linha de Badajoz o augmento de 13 contos, proveniente em especial das madeiras manufacturadas e pela de Valença de Alcantara uma diminuição de 6 contos attribuida ao carvão, lãs e metaes.

O trafego com a França pela fronteira de Villar Formozo resentiu-se do mal estar geral dos negocios; está em ligeira diminuição e conserva-se pouco importante. O producto total do trafego de mercadorias foi de 10:526\$831 réis.

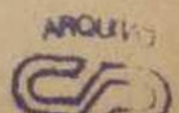
O numero de bilhetes directos entre Portugal e França foi de 3.294 e a sua receita de 24:841\$034 réis contra 5.485 e 25:992\$029 réis em 1907.

3.º — Observações sobre os diversos serviços

As despesas da exploração foram superiores ás de 1907 na importancia de 32:443\$045 réis, isto é, um pouco mais á que fôra prevista. O excesso provém unicamente das fluctuações do cambio que concorreu para elevar consideravelmente o preço dos materiaes comprados no estrangeiro, taes como: hulha, oleos, metaes, etc.

A differença é dividida pelas diversas linhas, segundo as suas condições technicas da exploração. Ha portanto augmento em todas as linhas, excepto no ramal de Caceres que dá diminuição.

(Continúa).



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 ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

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

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro; muito central.—Propr. Lopez Munhos.

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.— Avenida Todi, em frente do theatro—sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço Lourenço.

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 reis por dia a 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1909

COMPANHIA REAL				LISBOA-R. Sacavem Lisboa-R.				LISBOA-R. Caldas Lisboa-R.				LISBOA-R. Villa Viçosa Lisboa							
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.				
C. Sodré	Algés	C. Sodré	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	Lisboa	Tua	Barca d'Alva				
9 15	9 29	9 40	9 55	7 30	7 49	9 27	10 11	1 10	5 49	7 10	10 20	8 30	5 55	8 5	9 49				
9 44	9 58	10 9	10 25	7 53	8 36	10 29	11 12	7 32	12 37	1 55	5 36	5 20	11 55	11 35	6 30				
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				10 51	11 34	11 51	12 34	S. Martinho	Caldas	S. Martinho	Lisboa	Moura	Lisboa	Porto	Pedras Salgadas				
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	C. Sodré	1 13	1 56	2 20	3 3	9 40	10	7 35	8 2	8	3 55	5 20	1				
5 25	5 56	5 20	5 50	3 27	4 10	4 47	5 29	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Lisboa	Faro	Lisboa	Regoa	Pedras Salgadas				
6	6 32	6 9	6 35	4 41	5 24	5 31	6 18	7 30	2	4 55	11 43	5 20	2 55	8 30	6 30				
6 43	7 11	6 45	7 15	6	6 43	7 4	7 48	Caldas	Figueira	Caldas	Lisboa	Villa Real	Lisboa	Livração	Amarante				
7 38	8 4	7 30	7 56	6 47	7 29	7 57	8 41	12 45	6 15	3 55	9 45	6	12 30	5 10	10 24				
10 15	10 43	8 15	8 41	8 27	9 11	9 34	10 18	Amieira	Figueira	Amieira	Lisboa	Villa Real	Lisboa	5 15	6				
11 35	12 3	10 55	11 21	9 51	10 19	7 36	8 31	2 25	2 46	1 40	2 1	8	12 30	4 45	6 30				
1	1 28	12 50	1 16	11	11 58	1 15	2 13	4 40	5 1	3 55	4 16	5 20	6 53	—	—				
1 45	2 13	1 40	2 6	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	Lisboa-R.	5 54	6 15	4 55	5 16	Lisboa	Portimão	Lisboa	St. Comba	Vizeu			
2 35	3 3	2 25	2 51	11 51	1 10	5 37	6 58	8 20	8 41	7 34	7 55	6	9 14	7 50	11 5	5 15			
4 50	5 18	3 50	4 16	12 30	1 53	7 54	9 22	Alfarellos	Figueira	Alfarellos	Lisboa	Portimão	Tunes	Portimão	11 15	1 30			
5 35	6 7	5 28	5 54	Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	Lisboa-R.	1 50	2 24	2 46	3 21	5 20	5 4	—	—	11 5			
6 20	6 48	6 58	7 24	6 45	8 21	7 23	9 20	11 36	12 13	10 40	11 15	Portimão	9 30	10 37	Foz-Tua	Bragança			
7	7 28	7 45	8 11	Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	Lisboa-R.	1 10	2	2 16	2 48	Portimão	11 40	—	—	1 50	7 30		
7 45	8 13	8 25	8 51	6 45	10 7	5 40	9 20	6 49	7 31	6 35	7 16	Portimão	Faro	—	—	q 8 10	a 12 25		
8 30	8 58	9 10	9 36	Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	Lisboa-R.	8 50	9 27	7 51	8 32	q 1 30	3 35	—	—	q 8 10	a 12 25		
10 15	10 43	10 55	11 21	6 45	10 7	5 40	9 20	VALLE DO VOUGA				Portimão	Villa Real	Portimão	Trofa	Guimaraes			
11 35	12 3	12 45	1 11	6 45	10 7	5 40	9 20	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	6 25	12 10	2 5	7 32	f 7 40	9 21			
Mais os de Cascaes, excepto os a				6 45	10 7	5 40	9 20	10	11 39	3 30	5 9	Faro	Olhão	Faro	f 5 20	6 38			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré	Setil	Vendas Novas	Setil	Setil	a 4 34	6 15	4 30	6 9	11 30	11 51	12	12 21	Trofa	Fafe		
6 37	7 29	b 6	6 40	5 15	8 30	4 15	7 4	11 40	1 17	1	2 39	2 30	2 51	3	3 21	6 10	8 30		
7 4	7 56	b 6 40	7 27	8 36	10 28	11 50	3	Espinho	Albergaria	Espinho	Faro	Villa Real	Faro	9 20	10 31	8 4	10 29		
a 7 32	8 8	7 25	8 20	3 50	7 10	8 10	9 58	8 30	11 26	4 10	7 10	3 43	6 2	8	10 31	9 20	12		
b 8 15	9 3	b 8	8 41	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Lisboa-R.	7 10	10 2	6 55	8 34	Portimão	Villa Real	Portimão	10 31	1 1	4 8		
8 35	9 35	8 15	9 15	8 20	8 1	6 35	5 15	BEIRA ALTA				Faro	Villa Real	Faro	q 7 22	9 42			
a 9 10	9 46	a 8 50	9 32	a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	Figueira	Pampilhosa	Figueira	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	f 7 35	10 14	g 7 35		
b 10 10	11	a 9 56	10 32	1 46	12 26	a 2 45	12	7 50	9 25	5 15	7 10	Porto	Famalleão	Porto	Porto	Modivas	Porto		
a 1 40	11 16	b 10 4	10 51	a 5 30	11 17	a 5	10 50	2 20	4 10	9 55	11 40	e 5 57	r 7 16	r 4 18	e 5 37	r 4 15	4 58	5 10	
1 45	11 52	10 45	11 40	9 30	7 47	8 45	6 25	Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	9 45	11 14	7 36	9 10	Porto	Povoal-Varzim	Porto	Porto	
2 35	3 3	2 25	2 51	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Lisboa-R.	10 50	12 10	7 45	9	Porto	Braga	Porto	Porto	6	7 35	4 10	
4 50	5 18	3 50	4 16	8 20	8 1	6 35	5 15	Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	9 25	12 45	6 15	9 20	a 4 45	7 31	6 9	8 35	
5 35	6 7	5 28	5 54	a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	5 10	1 45	9 25	3 55	a 7 10	g 9 5	a 8	9 51	
6 20	6 48	6 58	7 24	1 46	12 26	a 2 45	12	9 50	1	2 50	6 45	a 7 35	f 9 5	a 11	12 45	g 12 15	1 20	8 20	
7	7 28	7 45	8 11	a 5 30	11 17	a 5	10 50	a 1 35	7 10	4 15	11 55	8 5	10 35	11	1 31	4 55	6 5	f 12	
7 45	8 13	8 25	8 51	9 30	7 47	8 45	6 25	SUL E SUESTE				9 33	12 12	3 25	f 4 59	f 7 15	8 25	g 7	
8 30	8 58	9 10	9 36	Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Lisboa	Barreiro	Lisboa	6	6 35	5 55	6 30	12 10	1 55	7 21	g 7 22	9 40
10 15	10 43	10 55	11 21	6 45	10 7	5 40	9 20	7 50	9 25	5 15	7 10	Nine	Braga	Nine	8 35	11 38	7 20	11 12	
11 35	12 3	12 45	1 11	Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	Lisboa-R.	2 25	4 10	9 55	11 40	a 9 57	g 10 28	9 22	9 49	2 15	5 18	1 30	6 10
Mais os de Cascaes, excepto os a				6 45	10 7	5 40	9 20	7 5	8 55	4 25	6	Porto	Vianna	Porto	1 17	Porto	Famalleão	Porto	Porto
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré	6 45	10 7	5 40	9 20	Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	9 45	11 14	7 36	9 10	Porto	Povoal-Varzim	Porto	Porto	
6 37	7 29	b 6	6 40	6 45	10 7	5 40	9 20	10 50	12 10	7 45	9	Porto	Braga	Porto	Porto	6	7 35	4 10	5 21
7 4	7 56	b 6 40	7 27	6 45	10 7	5 40	9 20	Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	9 25	12 45	6 15	9 20	a 4 45	7 31	6 9	8 35	7 9
a 7 32	8 8	7 25	8 20	6 45	10 7	5 40	9 20	Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	5 10	1 45	9 25	3 55	a 7 10	g 9 5	a 8	9 51	9 28
b 8 15	9 3	b 8	8 41	6 45	10 7	5 40	9 20	9 50	1	2 50	6 45	a 7 35	f 9 5	a 11	12 45	g 12 15	1 20	8 20	9 58
8 35	9 35	8 15	9 15	6 45	10 7	5 40	9 20	a 1 35	7 10	4 15	11 55	8 5	10 35	11	1 31	4 55	6 5	f 12	3 41
a 9 10	9 46	a 8 50	9 32	6 45	10 7	5 40	9 20	MINHO E DOURO				9 33	12 12	3 25	f 4 59	f 7 15	8 25	g 7	6 9
b 10 10	11	a 9 56	10 32	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Famalleão	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	12 10	1 55	7 29	10 20	10 14
a 1 40	11 16	b 10 4	10 51	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	Porto	Modivas	Porto	Porto	
1 45	11 52	10 45	11 40	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	8 35	11 38	7 20	11 12	
2 35	3 3	2 25	2 51	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	2 15	5 18	1 30	6 10	
4 50	5 18	3 50	4 16	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	Porto	Famalleão	Porto	Porto	
5 35	6 7	5 28	5 54	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	4 50	6 10	12 20	7 30	
6 20	6 48	6 58	7 24	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	11 50	6 10	7 50	9 13	
7	7 28	7 45	8 11	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48	a 9 23	g 11 6	Porto	P. Ruberas	Porto	Porto	
7 45	8 13	8 25	8 51	6 45	10 7	5 40	9 20	Porto	Villa Real	Porto	6 5	8 48							



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

APEADEIRO DA MATTA

A partir de 20 de Julho de 1909 o **Desvio da Matta** situado ao kilometro n.º 190,335 da linha de Leste entre as estações de Chança e Crato passa a designar-se **Matta** com a categoria de **Apeadeiro**, ficando habilitado a fazer serviço de **passageiros sem bagagem**, limitado ás estações d'esta Companhia, e **mercadorias, vehiculos e gado em grande e pequena velocidade**, interno e combinado.

Não serão acceitas de ou para este apeadeiro remessa de **metallicos, valores e reembolsos**. Também não serão acceitas á expedição n'este apeadeiro remessas de **generos sujeitos a deterioração ou cujo valor seja inferior ao dos portes**. Não ha **Aviso de chegada** das remessas destinadas ao apeadeiro.

Para a execução do serviço observar-se-hão as seguintes prescripções:

PASSAGEIROS

O **Apeadeiro da Matta** não vende bilhetes. Aos passageiros que tomem comboio no apeadeiro, serão cobradas as passagens em transito pelos revisores.

MERCADORIAS

As expedições do apeadeiro só poderão ser acceitas em portes a pagar á chegada. — **As expedições para o apeadeiro**, deverão ser feitas em portes pagos.

REMESSAS DE DETALHE

Expedições. — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a conducção dos volumes para o local onde devem ser carregados.

Chegadas. — Os consignatarios deverão immediatamente retirar as suas remessas. Decorrido que seja o prazo de 6 horas para as remessas de grande velocidade e de 12 horas para as de pequena velocidade a Companhia cobrará os respectivos direitos de armazenagem em conformidade com a tarifa de Despezas Accessorias em vigor, não se responsabilizando, comtudo, por faltas ou avarias que possam dar-se enquanto as mercadorias ali permanecerem, em vista do apeadeiro ser desprovido de installações apropriadas para armazenagens.

REMESSAS DE WAGONS COMPLETOS

Expedições. — Os carregamentos e a sua ligação por cordas e cobertura com encerados serão feitos por gente e conta dos expedidores.

Os wagons deverão estar carregados e promptos a seguir pelo primeiro comboio ascendente diurno, mixto ou de mercadorias que passar no apeadeiro 6 horas, pelo menos, depois da hora em que o wagon ali foi deixado para carregar, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 da manhã seguinte. Passado esse prazo os expedidores ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento na conformidade da tarifa de Despezas Accessorias em vigor.

As mercadorias a expedir não permanecerão sobre o caes mais do que o tempo necessario para se effectuar o seu carregamento nos wagons.

Ficam de conta dos expedidores, as despezas com as modificações que houver a fazer nos carregamentos assim como o pagamento do estacionamento que por este motivo os wagons soffrerem na estação de Crato.

E' permitido aos expedidores que sellem com sellos seus os wagons fechados ou os encerados que cubram a carga dos wagons abertos.

Nas notas de expedição a Companhia não acceita a declaração de numero ou quantidade de volumes ou objectos que não possam ser verificados sem tocar na carga do wagon.

O peso da mercadoria será indicado pela bascula da estação de Crato, deduzida a tara real dos wagons, que se obtem em Chança antes da entrega do material vazio.

A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia os prazos regulamentares de transporte.

Chegadas. — A Companhia não acceita, em relação ás remessas destinadas ao apeadeiro, a declaração nas notas de expedição do numero ou quantidade de objectos que não possa verificar á chegada a Chança sem tocar na carga do wagon, limitando a sua responsabilidade á falta de peso ou atrazo, conforme as tarifas em vigor.

O pagamento de estacionamento de wagons até á hora de apresentação dos consignatarios para se effectuarem as operações de retirada das remessas será regulado pela tarifa em vigor.

As descargas no apeadeiro, para o caes ou directamente para carros, serão feitas por gente e conta dos consignatarios e sob sua inteira responsabilidade.

As mercadorias só poderão estacionar no caes o tempo indispensavel para o seu carregamento em carros não tomando a Companhia especie alguma de responsabilidade nem pela sua guarda nem pelas avarias que ali possam soffrer.

O prazo concedido para a descarga das remessas é de 6 horas contadas desde a hora de chegada dos wagons ao apeadeiro, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 da manhã seguinte. Desde o fim d'aquelle prazo, o estacionamento dos wagons fica a cargo dos consignatarios, na conformidade da tarifa em vigor.

Entretanto, quantia alguma será devida por estacionamento se os wagons vazios estiverem promptos a seguir pelo primeiro comboio mixto ou de mercadorias, que passe no apeadeiro depois de terminado o prazo concedido para a descarga.

A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir á estação de Crato os wagons que não forem descarregados no apeadeiro dentro do prazo concedido para a descarga, fazendo-os descarregar ou conservando-os carregados na mesma estação, como melhor lhe convenha, ficando de cargo dos consignatarios as importancias correspondentes á descarga e armazenagem ou ao estacionamento, conforme os casos, assim como a correspondente ao novo transporte para o apeadeiro, se a isso houver logar. O transporte entre o apeadeiro e a estação de Crato será taxado como se procedesse de Chança, pela Tarifa Geral.

Se assim o preferirem, poderão os consignatarios retirar a remessa em Crato depois de satisfeitos os respectivos debitos.

COMBOIOS A UTILISAR

Para os transportes de **wagons completos** de ou para o apeadeiro utilizar-se-hão **apenas os comboios ascendentes**, mixtos e omnibus ou de mercadorias que forem designados pelos Serviços do Movimento.

Os wagons vazios ou carregados, **procedentes do apeadeiro**, serão ali tomados, seguindo á estação de Crato e d'esta a destino.

Os wagons vazios ou carregados, **destinados ao apeadeiro e procedentes de Chança ou á quem**, seguirão d'esta estação directamente ao apeadeiro. Os procedentes de Crato ou além seguirão a Chança e d'esta estação ao apeadeiro.

TAXAS

Os **preços dos bilhetes e as taxas** a applicar aos transportes procedentes do apeadeiro ou a elle destinados, serão fixados como a seguir se indica:

Bilhetes e expedições do Apeadeiro da Matta

No **sentido ascendente** como se procedessem de **Chança**.
No **sentido descendente** como se procedessem de **Crato**.

Bilhetes e expedições para o Apeadeiro da Matta

No **sentido ascendente** como se se destinassem a **Crato**.
No **sentido descendente** como se se destinassem a **Chança**.

Em tudo que não seja contrario ao que no presente Aviso se estipula, ficam os transportes de ou para o **Apeadeiro da Matta**, sujeitos ás disposições da Tarifa Geral e da tarifa de Despezas Accessorias em vigor nas linhas d'esta Companhia.

Fica pelo presente annullado e substituído o Aviso ao Publico B. n.º 1.666 de 24 de Julho de 1908.

Lisboa, 12 de Julho de 1909.