

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 520

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

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'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Agosto de 1909

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 2.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 1, pequena velocidade.

SUMMARIO

| | Páginas |
|---|---------|
| Porto de Leixões, por J. Fernando de Souza. (Continuação) | 241 |
| A Associação internacional permanente dos Congressos de Navegação, por Mello de Mattos | 244 |
| Parte official — Portarias de 3, 9 e 6 de agosto | 246 |
| Tarifas de transporte | 246 |
| Reivindicando | 246 |
| A proposito do Cincoentenário — LXV | 247 |
| A linha da Madeira | 248 |
| Notas de viagem — O centro de excursões pelo norte — Ao acaso — A therapia do colchão duro — Excepções agradáveis — A linha do Valle do Vouga — Albergaria | 248 |
| Re — Primeiro de Janeiro | 249 |
| Um serviço Modelo | 249 |
| Viagens commodas ao Bussaco | 249 |
| O caminho de ferro de Tauern | 249 |
| Convenção Moçambique-Transvaal | 250 |
| Aviação e aerostação — França — Alemanha — Estados Unidos | 250 |
| O ideal do turista | 251 |
| Automobilismo — França — Inglaterra | 251 |
| Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques | 251 |
| Linhas Portuguezas — Valença a Monção — Portimão a Lagos — Apeadeiro do Mirão — Horario do ramal de Setubal — Companhia Real — Valle do Vouga — Montemor-o-Novo | 252 |
| Parte financeira | 252 |
| Carteira dos Accionistas | 252 |
| Boletim Commercial e Financeiro | 253 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras | 253 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes | 253 |
| Linhas estrangeiras — Espanha — França — Belgica — Brazil — China | 254 |
| Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação) | 254 |
| Aviões de serviço | 255 |
| Agenda do Viajante | 256 |
| Horario dos comboios | 256 |

Porto de Leixões (*)

(Conclusão)

Versei no numero anterior a questão de Leixões sob o ponto de vista technico.

Pelo lado administrativo, não é ella menos simples.

Existe a Companhia das Docas, legalmente constituida, da qual o Estado é o maior accionista, que foi creada para concluir e explorar o porto de Leixões; segundo as bases de uma lei, hoje inexequível nos termos em que foi redigida.

Nem o Governo tem que fazer por intermedio da Companhia um emprestimo para ser reembolsado do custo da construcção do porto, nem a ligação de Leixões com a rede ferroviaria deve ser a que a lei prevê, nem as obras complementares necessarias no porto são as então projectadas e limitadas a modesta verba.

A Companhia fez o que lhe cumpria. Por circumstanças não celebrou o Governo o contracto a que estava autorisado. Declara a Companhia que pode obter os recursos precisos e apenas pede a revisão da lei, universalmente reconhecida necessaria, mostrando a sua boa vontade pela apresentação de um notavel projecto, que mandara elaborar.

Que outra coisa ha que fazer, senão preparar de com-

mum accordo uma proposta de revisão da lei de 1889 e apresental-a ao parlamento?

E' certo que vem a Associação Commercial, ou antes os seus corpos gerentes representando o grupo que os elegem, alvitrar que se ponha de parte a Companhia das Docas, esbulhando-a do seu incontestavel direito de exploração do porto de Leixões e transferindo essa missão para outrem que poderia ser a propria Associação reclamante.

E até se affecta não conhecer o notavel projecto de Leixões, que teve larga publicidade na imprensa periodica e foi apresentado a El-Rei n'uma proficiente conferencia, a que os dirigentes da Associação Commercial podiam ter assistido, se quizessem!

Vem-se com effeito alvitrar uma grande doca de flutuação no rio Leça, quando com grande copia de solidas razões no projecto Loureiro se deu a preferencia ás docas de marés, incontestavelmente mais commodas para o serviço a que são destinadas.

Resta a questão da ligação com as linhas do Minho e Douro, por varias vezes já versada aqui, sendo inutil repetir minuciosamente argumentos que permanecem de pé, e sendo ao mesmo tempo occasião de apreciar as idéas expostas pela Associação Commercial do Porto de cujo relatorio publicou a *Gazeta* a parte essencial no numero de 16 de julho.

E' ponto incontroverso a necessidade da ligação do porto de Leixões com as linhas do Minho e Douro e com o bairro commercial da cidade servido pela estação da Alfandega. Essa dupla necessidade corresponde a duas correntes distinctas do trafego: a exportação e importação directas, que hajam de ser feitas por Leixões, e o commercio de concentração e distribuição pela clientela da zona sua tributaria, feitas pelo commercio do Porto.

Madeiras, toros, lousas, minerios, carvão de pedra, algodão, mercadorias em transito de ou para Hespanha, o grosso trafego n'uma palavra, quando embarque ou desembarque em Leixões, convem-lhe seguir o itinerario mais curto por caminho de ferro.

O Porto nada lucra, nem perde, por seguir essa mercadoria um ou outro itinerario; com o que tem a lucrar é com o desenvolvimento do commercio, com o incremento das relações que se realisam por seu intermedio, com o affluxo da navegação ao porto de Leixões.

Para esse trafego a ligação directa com Ermezinde seria a mais conveniente. O proprio presidente da Associação Commercial do Porto se vê forçado a confessal-o, como se lê no trecho que transcrevemos. Se fosse esse o unico ramo de trafego a considerar, não podia haver hesitações.

Outro porém ha que ter em conta.

A praça do Porto ha de ser sempre o emporio de uma vasta região, exercendo o commercio por grosso de certas mercadorias, que são distribuidas pelos centros de consumo. Carece pois de relações faceis e baratas com o porto de Leixões, que tem fatalmente de substituir em parte o do Douro, cuja deficiencia perante as modernas exigencias

(*) V. *Gazeta*, n.º 519.

da navegação demonstrei no artigo anterior. O centro commercial da cidade é a Alfandega, sendo pois sobremodo conveniente a ligação por caminho de ferro de Leixões com esse bairro.

A primeira vista parece, pois, que se impõe a construção das duas ligações das linhas do Minho e Douro com Leixões: uma por Ermezinde, outra constituindo o prolongamento do ramal da Alfandega. E feitas essas duas, seria desperdício uma terceira intermedia. Pareceria pois bem fundada a these posta pelo presidente da Associação Commercial de que são aquellas as duas ligações necessarias, devendo a segunda ter a precedencia.

Um exame mais attento e circumstanciado do assumpto leva-nos a conclusões diversas.

O prolongamento do ramal da Alfandega, quando não seja rigorosamente marginal até o Ouro, é forçosamente obra carissima e defeituosa.

E' de todos conhecida a historia dos varios projectos elaborados.

O primeiro traçado, estudado sob a direcção do distincto engenheiro sr. Luciano de Carvalho, custava cerca de 943 contos e serviu de base ao preceito da lei de 29 de agosto de 1889 que impunha á Companhia das Docas a obrigação de o construir mediante a garantia de juro de 5 % sobre aquella quantia, que pela revisão do orçamento se elevava a 1.096 contos.

O illustre engenheiro, cujo nome se acha vinculado a tantos estudos e obras de vulto na rede ferroviaria do norte do paiz, o sr. conselheiro Justino Teixeira, propoz uma variante, que reduzia consideravelmente o custo do prolongamento, fazendo-o descer a 642 contos, quantia que pela revisão posterior do orçamento se elevou a 681 contos, aproximadamente.

A ligação de Leixões com a Alfandega e Campanhã pelo prolongamento do ramal, além de custar caro, ficava sempre eivada de defeitos insanaveis, como eram a enorme extensão em tunneis de fortes rampas, tornando-a pouco propria para o serviço de passageiros; a saída da estação da Alfandega, cujo serviço é complicado e embaraçado pela bifurcação; a passagem de nivel n'uma das principaes arterias da cidade, como é a rua da Alfandega; a impossibilidade da segunda via.

Posteriormente foram ordenados varios estudos, subordinados á condição de servirem o terrapleno que se pretende crear no Ouro.

Um primeiro projecto, que custaria cerca de 900 contos e que enfermava de defeitos inadmissiveis, devidos não a impericia do auctor, mas ás sujeições que lhe tinham sido intimadas, foi posto de parte, sem que as estações consultivas chegassem a pronunciar-se acerca d'elle.

Por indicação do sr. conselheiro Adolpho Loureiro estudou-se outra solução, que tinha em vista conciliar quanto possivel as exigencias formuladas com os requisitos technicos a que a obra deve satisfazer. O prolongamento sae da estação da Alfandega e attinge de novo a margem depois de alguns tunneis, atravessando pela segunda vez a estrada da Foz para ir ter uma estação no Ouro, e ahi atravessar terceira vez a estrada a montante da Foz, em direcção a Leixões.

Assim se tornava possivel a ida ao terrapleno do Ouro e se evitava a passagem pelo passeio da Foz e pelas praias que se lhe seguem, contra a qual, sem grande razão, se insurgiu a opinião publica no Porto.

O custo da obra era orçado em 547 contos, a que havia que juntar o troço commum a essa linha e á de circumvallação, e o troço até Leça, o que eleva a 683 contos aquella quantia, não contando com a despesa correspondente ao aproveitamento dos terraplenos marginaes creados, que não foi levada á conta do ramal.

Nem nesse projecto, nem nos anteriores, figurava uma grande estação *terminus* em terrenos conquistados pela demolição de predios do bairro de Miragaia.

Em todos elles se contou apenas com uma pequena estação de passageiros defronte da Alfandega.

Nem se comprienderiam duas grandes estações de mercadorias, com a respectiva duplicação do pessoal e complicação do serviço, a dois passos uma da outra.

Pedir pois ao Thesouro que gaste, não 683 contos, mas 942, sendo a differença aplicada ao arrazamento dos casabres de Miragaia, é lançar audaciosamente a cargo do Estado uma obra de saneamento e embelezamento municipal, que lhe não incumbe.

Se alguma entidade politica tomou o compromisso de o fazer, foi além das faculdades do poder executivo, nas quaes elle não cabia, não devendo o poder legislativo fazer-o bom, porque ha obras de interesse geral mais importantes, a que o Estado deve consagrar os seus serviços em beneficio do commercio do Porto, como são, por exemplo, as estradas e caminhos de ferro afluentes das linhas do Minho e Douro, que facilitam o desenvolvimento do commercio.

Portanto, a construção do prolongamento do ramal da Alfandega a Leixões segundo o ultimo projecto aprovado é uma obra cara, que cria embaraços á circulação na via publica por trez passagens de nivel; em boa parte de essa extensão não comporta segunda via, se o trafego um dia a exigir; é pouco propria para o trafego de passageiros, tendo ao lado por concorrente a tracção electrica.

O movimento de Leixões virá complicar o da estação da Alfandega e ainda o de Campanhã, ambas ellas pouco desafogadas e já muito sobrecarregadas de serviço.

Se ao menos uma rectificação da margem permittisse seguir-a da Alfandega ao Ouro sem tunneis, passando pela frente de aquella casa fiscal, no que não havia inconveniente de maior, e suprimindo-se os tunneis, que são a parte cara da obra, duas passagens de nivel e as expropriações de Miragaia, menos objecções suscitaria o prolongamento.

Era essa, como vimos, a idéa judiciosa do habil engenheiro Arthur Guimarães, que queria apenas ligar o terrapleno do Ouro com a Alfandega por uma linha de serviço marginal.

Tal qual está, porém, projectada a obra, só é admissivel, se não houver outra solução.

E essa existe, intermedia entre o prolongamento do ramal e a ligação com Ermezinde.

E' a linha da circumvallação, primeiro alvitada pelo distincto engenheiro sr. Pereira Dias e que o Conselho de Obras Publicas julgou preferivel áquelle prolongamento.

Foi submettida a inquerito em 1898 por occasião da elaboração do plano da rede complementar. A Associação Commercial do Porto, convidada pela commissão a dizer da sua justiça acerca das linhas propostas, nada respondeu.

Por decreto de 15 de fevereiro de 1900 foram classificadas as linhas complementares, figurando entre ellas a da circumvallação, Contumil a Leixões, a cujos estudos o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado mandou proceder, pouco depois da sua constituição.

A lei de 1 de julho de 1903 auctorizou a construção da linha e, accedendo ao pedido da Associação Commercial do Porto, auctorizou o governo a encarregar-a da construção do troço da Alfandega a Leixões, se a Companhia das Docas a não levasse a effeito.

Foi aprovado em 1905 o projecto da linha de circumvallação, orçada em cerca de 600 contos, com infra-estrutura para via dupla, ou cerca de 500 fazendo-se apenas n'essas condições desde já as expropriações.

Iam ser estas começadas e seguir-se-hia a construção, quando maneios e pressões de alguém, que é ocioso nomear, fizeram suspender os trabalhos iniciados, perdendo-se quatro annos para a realisação de uma linha de capital importancia para o Porto.

Inutil é repetir pormenorizadamente as razões que militam a favor d'esta linha; basta recordal-as em rapida synthese.

Construída a céu aberto pela vertente esquerda do Leça, é uma verdadeira linha de circumvallação, apropriada ao tráfego de passageiros nos arrabaldes do Porto, facilitando a expansão da cidade e ligando-se directamente com as estações de Campanhã e do Porto. Tem na origem, em Contumil, uma vasta estação de triagem, em que os vagões são classificados e divididos por destinos, desafogando-se assim as estações de Campanhã e Alfandega. Dá a ligação directa para as linhas do Minho e Douro com um pequeno excesso de percurso sobre a ligação de Ermezinde, a qual está aliás prevista, pela construção de um pequeno troço complementar, quando viesse a ser necessária. Assegura as relações de Leixões com a Alfandega, embora por um itinerário mais longo (24 kilometros contra 9) dispensando pois a construção do prolongamento, o que representa uma economia importantíssima permitindo à Administração adoptar uma tarifa reduzida, compensadora do excesso de percurso.

Construída a linha de circumvallação, a mercadoria que de Leixões segue directamente a destino para o interior ou para Espanha e vice-versa, lá tem o seu caminho fácil, independente do serviço local; a que é destinada ao mercado do Porto, ou d'elle provém, tem a linha da circumvallação e o ramal da Alfandega a communicar-a com a estação da Alfandega.

Que mais é preciso? Em que é o Porto prejudicado e não beneficiado? Para quê ir gastar num prolongamento dispensavel do ramal mais 600 contos, que teriam melhor cabimento n'outros melhoramentos de urgente necessidade e de summo proveito para o commercio do Porto, como seria a continuação da linha do Pocinho a Miranda?

Convém agora examinar as criticas de que a linha de circumvallação foi objecto no relatório da Associação Commercial, cujos trechos essenciaes aqui transcrevemos.

Affirma-se que a zona ribeirinha da Alfandega tem de ser o local de partida ou de chegada da maior parte das mercadorias que venham a transitar por Leixões. Affirmação errônea!

Que necessidade tem de passar pelo bairro da Alfandega tudo quanto seja transito de ou para Espanha, ramo de tráfego para o qual se reclamou imperiosamente a linha de Salamanca? E os toros? E as lousas? E o carvão de pedra? E os minerios? E o algodão? E mil outras mercadorias de importação e exportação directa?

Isto para não deslocar escriptorios e armazens existentes! Ou Leixões assume o papel que de direito lhe pertence e forçosamente ha de haver certa deslocação, seja qual for a ligação do caminho de ferro construído; ou essa deslocação se não dá, porque Leixões é vencido na concorrência pelos portos rivaes, e o commercio do Porto, estagnado ou decadente, terá soffrido profundo golpe! Quer lutar com vantagem, quer vencer?

Faça de Leixões a arma aperfeiçoada que lhe assegure a superioridade; facilite as communicações com esse porto; accete resolutamente as transformações e deslocações necessarias, embora firam os interesses d'este ou d'aquelle individuo influente. Não o faz?

Cedo amaldiçoará a sua cegueira e verá o que deve aos que se arvoram em representantes e defensores dos seus pretendidos interesses. Quanto tempo perdido, talvez por forma irreparavel!

Quanta divisão de forças em competencias estereis; quando todos deviam cooperar com criterio, desinteresse e patriotismo!

Allegam-se contra a linha da circumvallação o excesso do percurso e a differença de nivel, que tornam mais caro o transporte.

Mas se essa linha offerece vantagens e desempenha funções que não tem o prolongamento do ramal, aquellas condições menos favoraveis compensam-se pela egualdade de tarifa, sendo pois indifferentes para o publico. Para a Administração a differença de custo da tracção é

muito inferior aos encargos da construção do prolongamento.

Esse argumento applica-se apenas á mercadoria que de Leixões tivesse de vir á Alfandega ou vice-versa. Calculando-a com enorme exagero em 100:000 toneladas, o encargo supplementar de tracção ascende a 5:000\$000 por anno, poupando-se 30:000\$000 de juros e amortisação do prolongamento do ramal. Com os 25 contos poupados annualmente e com o rendimento obtido do tráfego suburbano na linha da circumvallação, póde-se levantar o capital preciso para construir algumas dezenas de kilometros de caminhos de ferro, que vem engrossar a corrente commercial do Porto.

O vicio da argumentação contraposta á linha de circumvallação está: 1.º em supôr que todo ou quasi todo o tráfego de Leixões tem que vir á Alfandega, quando a maior d'elle segue directamente; 2.º em abstrair do movimento suburbano de passageiros, que essa linha ha de ter, á semelhança da de circumvallação de Lisboa, e que dará logar a importante rendimento; 3.º em omittir as vantagens da desaccumulação das estações de Campanhã e Alfandega de um movimento de transito, que pode seguir itinerario mais directo.

O que é gracioso é que no referido relatório até se invoca a estratégia contra a linha de circumvallação, dando-se a preferéncia ao traçado Leixões-Ermezinde, renunciando-se assim para o Porto ás vantagens de uma linha de circumvallação que o cinja mais de perto e que, saindo sem reversão das proximidades de Campanhã em seguimento do troço S. Bento-Campanhã, melhor serve os seus arrabaldes.

Se até se opina gravemente que a linha deve ficar exterior «ao fosso natural do Leça»!

E todavia a auctoridade militar competente, quando foi ouvida sobre o traçado, emittiu o parecer cathorico de que, sendo o Leça o fosso natural da obra de defeza proxima do Porto, a linha de circumvallação, facilitando a mutua ligação d'estas, devia ser interior a esse fosso e seguir portanto a margem esquerda.

A ligação para Ermezinde não é pois a que mais convém á defeza da cidade, nem ao seu movimento suburbano, nem ainda ás relações de Leixões com o bairro commercial da Alfandega. A linha de circumvallação tem sobre ella incontestavel superioridade e, por ser uma solução intermedia, dispensa o prolongamento do ramal da Alfandega, que, a meu vêr, só se justifica no dia em que for rigorosamente marginal e se aproveitem para o assentamento da via as obras feitas com outro objectivo e destinadas a uma regularisação economica da margem do Douro.

Insinuar que o excesso de percurso entre a Alfandega e Leixões pela linha de circumvallação equivale a remover Leixões para as alturas de Villa do Conde é sophisma grosseiro, que só a ignorantes póde impressionar.

Em caminhos de ferro o que importa são as distancias de applicação das tarifas, com as quaes se corrige, quando convém, o excesso do percurso, e é esse o caso, pois vale a pena applicar ao percurso Leixões-Contumil-Alfandega (utilizado aliás pela parte menos importante do tráfego de Leixões) uma tarifa reduzida, para dispensar a construção de uma obra cara, da qual se pode prescindir. Além d'isso, o grosso do tráfego não vem á Alfandega e por isso escapa ao argumento adduzido.

É tempo de findar esta longa exposição, em que tive de repetir considerações e argumentos já expostos em anteriores artigos.

Que remedio ha, porém, senão insistir em opôr as mesmas razões aos mesmos sophismas, comparaveis ás cabeças da hydra de Lerna, que renasciam á medida que eram cortadas? É essa a missão ingrata, mas necessaria, da imprensa.

Creio poder concluir legitimamente: — 1.º que é necessário, urgente e inadiável, completar o porto de Leixões e ligal-o com as linhas do Minho e Douro e com a estação da Alfandega;

2.º que deve, para isso, ser revista a lei de 1889 de accordo com a Companhia das Docas, a quem de direito pertence a exploração do porto, e executar-se o projecto elaborado pelo sr. conselheiro Loureiro;

3.º que no rio Douro se devem fazer apenas obras modestas, renunciando-se a planos grandiosos e de resultados mais que duvidosos;

4.º que urge construir a linha de circumvallação, dispensando-se o prolongamento do ramal, enquanto não houver terraplenos marginaes, que permitam o seu seguimento pela frente da Alfandega.

Ao formular estas conclusões, não me movem interesses pessoaes, que não tenho no assumpto, nem me domina a obstinação dos que pretendem impôr a todo o custo o seu modo de vêr.

Obedeço apenas á minha consciencia de profissional e cumprio um dever patriotico, pugnando por obras de grande alcance para o norte do paiz e expondo o que o estudo reflectido e imparcial me leva a considerar a verdadeira solução do problema.

A contradicta cortez encontrar-me-á prompto para a discussão.

As eructações grosseiras da critica de contrabando, essas são-me indifferentes e só merecem silencio desdenhoso.

J. Fernando de Souza.

A Associação internacional permanente dos Congressos de Navegação

Em 17 de maio passado, reuniu-se em Bruxellas no Palacio das Conferencias do Ministerio das Obras Publicas a Commissão internacional permanente da Associação dos Congressos de Navegação, fazendo-se representar a Allemanha por seis delegados; com dois o Brazil; com sete se representou a Belgica; um a China; tambem um os Estados Unidos; por oito a França; um a Gran-Bretanha; um pela Hungria; dois pela Italia; um pelo Japão; um por Monaco; dois pelos Paizes Baixos; um pelo Perú; quatro foram da Russia; e do Sião, Suecia e Suissa um por cada paiz.

A esta sessão foi presente o relatorio da Commissão Executiva em que se verifica que aquella sociedade possuia, em 31 de dezembro de 1908, 213.480,11 francos de capital distribuido da seguinte maneira:

| | Frs. | Cent. |
|---|-------------------|-------|
| Inscrições belgas no valor nominal de frs. 100.000, 3 %, serie 2.ª, em deposito na Caixa Geral Economica e de Aposentações avaliadas n'aquella data em..... | 95.125,00 | |
| Dinheiro em deposito na mesma instituição. | 102.912,90 | |
| Dinheiro em conta corrente na Sociedade Geral da Bélgica..... | 10.151,75 | |
| Dinheiro em Caixa..... | 5.289,46 | |
| Mobiliario avaliado em..... | 1,00 | |
| | <u>213.480,11</u> | |

No orçamento para 1908 tinha-se fixado que aquelle capital attingira apenas a verba de 172.695,37

O augmento foi portanto..... 40.784,74

No emtanto, as despesas votadas para o Congresso de S. Petersburgo, no orçamento de 1908, foram excedidas, motivo porque se tornou preciso sobrecarregar o orçamento do anno corrente com..... 19.773,33

O augmento real fica pois sendo..... 21.011,41

O que se vê porém é que a previsão das receitas para 1908 foi modestamente calculada, visto que a despeito do excesso de despesa do Congresso de S. Petersburgo ainda houve um excedente de receitas que ao par representam 3:782\$054 réis.

Não menos de 43 Estados ou Governos concorrem para a Associação com quotas que vão desde 8.000 francos (Belgica) até 250 francos (Sião).

A Companhia do Canal de Suez subscrive com 500 francos.

Segundo o orçamento para o exercicio corrente as quotas dos Estados e Governos, das cidades, associações e collectividades, dos membros da Associação e as receitas eventuaes calculam-se em 99.099 francos e as despesas não devem exceder 58.500 francos, em que se compreende um donativo de 5.000 francos para as victimas dos terremotos do Sul da Italia.

Tambem nas verbas das despesas figura a somma de 15.000 francos para publicações diversas e de 5.000 francos para portes do correio e correspondencia.

Convem notar que os trabalhos da Associação são publicados sempre em francez, inglez e allemão, que são as linguas officiaes em que cada socio pode pedir as publicações, e contando a Associação 1.436 socios permanentes, só a Allemanha concorre com 307 e a Austria com 122. Em Hespanha contam-se 19 e apenas 7 em Portugal.

Na reunião de 17 de maio findo havia que tratar nada menos do que oito questões importantes, sendo de pura administração as quatro primeiras, a quinta referia-se á escolha do local para a reunião do 12.º congresso e á selecção das questões a tratar nelle.

Fixara-se para 1911 a reunião da Associação em Philadelphia, mas o governo dos Estados Unidos fez saber que o programma adoptado por aquelle paiz para o desenvolvimento das obras hydraulicas maritimas e fluviaes só em 1914 ou 1915 é que estaria em plena execução e por isso mais vantajoso seria fixar para então o congresso a realizar na America.

Duas correntes de opinião se manifestaram. Uma para que se fizesse um congresso já em 1910 em Bruxellas, outra para que o congresso se adiasse para 1912, em local oportunamente escolhido.

Reunir-se a Associação em congresso em 1911 é que em breve se entendeu ser inconveniente.

De facto, segundo uma convenção tomada pela França, Belgica e Allemanha, ha paralização da navegação interior nos canaes a partir de 15 de junho e durante o tempo necessario para proceder a reparações necessarias, e assentou-se que essa paragem se effectuasse nos tres paizes no mesmo anno.

O praso que se arbitrou para que os canaes estivessem em exploração sem paragem devida a obras de conservação corrente foi de tres annos, e succede que é precisamente quando se realizam os congressos de navegação que se procede aos grandes trabalhos de conservação dos canaes da Europa Central.

E' pois quando os engenheiros estão a contas com obras urgentes que se realizarão os congressos que os interessam.

Já ha tempo que o Inspector Geral sr. Charguéraud, conselheiro de Estado e director geral das Estradas, Navegação e Minas, em França, tinha proposto que se mudassem as datas dos congressos de navegação, que se realizam trienalmente, e agora o que pondera o Governo dos Estados Unidos dá-lhe ensejo de renovar a sua proposta.

Houve quem propozesse que se realizasse o congresso em setembro de 1911, em que já estão concluidos os trabalhos de grande reparação corrente que motivam a paralysação da navegação interior, mas isso seria addiar a dificuldade e não resolvê-la, porque os mezes em que devem effectuar-se os congressos dependem do clima do paiz que se escolher.

O sr. Gobert, que foi quem presidiu á organização do primeiro congresso de navegação (1885) receia que o prazo de quatro annos entre o congresso de S. Petersburgo e o que ha de vir seja muito longo para desanimar muitos Governos e muitos socios da Associação.

Propoz consequentemente que em 1911 se fizesse um congresso no Canadá, onde ha que admirar e estudar muitas obras de navegação. « Não longe da fronteira canadiana, disse, os congressistas terão a faculdade de visitar o Barge-Canal, que os americanos estão excavando no Estado de New-York, este admiravel canal, cujos trabalhos executados com notavel rapidez e habilidade se consignam em boletim mensal, profusamente espalhado e enviado a todos os especialistas do estrangeiro. Não seria preferivel, continua, que os membros da nossa Associação percorressem um canal em construcção, se encontrassem no meio de trabalhos a que visitassem uma obra concluida e acabada. »

« No Barge-Canal trabalham todo um exercito de operarios, ferramentas e utensilios de novidade e força admiraveis e entre elles dragas que é interessantissimo vêr trabalhar e não paradas depois de construida a via navegavel. »

O sr. V. E. de Timonoff, que presidiu ao congresso de S. Petersburgo, julga que a technica moderna procura suprimir a paralyção periodica da navegação por causa de reparações de canaes e por isso propõe que se antecipe a data do proximo congresso, lembrando a cidade de Bruxellas para a sua realização. « 1910, disse, coincide com o 25.º anniversario do primeiro congresso de navegação celebrado em Bruxellas em 1885, por iniciativa do sr. Gobert, o pae dos congressos de navegação. Um quarto de seculo de trabalho internacional no dominio da navegação marca uma etapa digna de festejar-se com um congresso que se reuna no paiz onde nasceu a ideia dos congressos de navegação. »

Depois de falar da exposição que ha de effectuar-se naquella anno na capital da Belgica, allude ao grande projecto Bruxellas-porto-de-mar e aos importantes trabalhos dos portos de Ostende e Antuerpia, do canal de Gante a Terneuzen, etc.

Depois de larga discussão votou-se porém que se fixasse o anno de 1912 para o proximo congresso internacional de navegação, e que o programma das questões a submeter naquella reunião se determinasse no proximo anno de 1910.

Primitivamente houve congressos especiaes de navegação interior e de navegação maritima. Em 1898 realizou-se em Bruxellas a primeira reunião que englobou os programmas que mal se distinguiam, porque no congresso internacional de 1894 na Haya se deliberou esta ampliação.

Ora, assim como o primeiro congresso de navegação se effectuara em 1885 em Bruxellas; o segundo em Vienna d'Austria em 1886; em Francfort sobre o Meno, o terceiro em 1889; e successivamente em 1890, 1892 e 1894 os de Manchester, Paris e Haya, julgou-se que os da nova série com programma ampliado deviam iniciar-se tambem na capital da Belgica.

Na sessão de 28 de julho de 1898 da commissão do congresso, o sr. Wheeler propoz o estabelecimento de uma organização permanente dos congressos, com sede em Bruxellas e com o francez como lingua official.

Como o assumpto não estava no programma do congresso nem se podia discutir por falta de elementos de estudo, ficou assente na sessão de encerramento, em 30 de aquelle mez, que ficasse para se deliberar no congresso seguinte.

Na sessão de 3 de agosto de 1900, no congresso de Paris, o Inspector Geral de Obras Publicas sr. Barlatier de Mas leu um bem fundamentado relatorio que continha as tres seguintes conclusões unanimemente adoptadas:

1.º A actual commissão de estudos instituida em Bruxellas forma a commissão internacional dos congressos de

navegação, podendo prover os logares dos seus membros que falleceram ou que ficaram sem mandato.

2.º Ao cuidado da mesma Commissão fica o encargo da constituição da secretaria permanente, que compreenderá os srs. Helleputte, de Rote e Dufourny, presidentes e secretario geral da Commissão. Cada paiz designará um vogal titular e, se o entender, um adjunto.

3.º A commissão permanente e a sua repartição ficam encarregadas de determinar o local de reunião do proximo congresso, num prazo, que, tanto quanto possivel, se aproximará de tres annos.

Em julho de 1902 em Duesseldorf votou-se o estatuto da Associação, cujo artigo 12.º fixava por assim dizer as attribuições dos congressos futuros.

Em 1908, no congresso de S. Petersburgo, ampliou-se o programma, tratando-se de hydraulica agricola e de oceanographia.

Tambem naquelle congresso se propoz que se criasse uma secção de hygiene naval e o sr. A. du Plessis de Richelieu, vice-almirante, residente em Copenhagen e representante do Sião, propoz que se tratasse ainda da inspecção e medição da tonelagem dos navios, dos casos de abalroamento e salvção, da concordancia das regras locais da navegação nos portos e canaes com as regras internacionais no mar que se reconheceram, da pilotagem obrigatoria e da distribuição da responsabilidade e riscos entre os proprietarios, os expedidores e os consignatarios da carga.

E' amplo em demasia o programma e certamente fóra das attribuições dos engenheiros, dos constructores navaes e dos directores de companhias de navegação ou de exploração de portos e canaes, que constituem a maioria dos membros da Associação internacional permanente dos congressos de navegação.

Pela circumstancia de ter a Inglaterra tomado parte na commissão internacional permanente apenas para o que diz respeito á navegação interior, julgou-se inopportuno ampliar o programma já carregadissimo dos trabalhos commettidos aos congressos de navegação.

Tres propostas se discutiram em seguida na reunião de 7 de maio passado. Se duas d'ellas podem quasi que passar sem registo, a da remissão das quotas e da composição da meza directora dos debates, já o mesmo não succede com a do sr. dr. V. Russ, senador, pertencente á commissão para a canalização do Moldau e do Elba na Bohemia.

Entende o proponente que é preciso diminuir o numero de festas e de recepções para se poder trabalhar convenientemente. Com este parecer concordou por escripto o delegado do governo portuguez sr. inspector geral Mendes Guerreiro e outro tanto fizeram todos os presentes. Ha porém ainda na proposta do sr. dr. Russ a clausula de não admittir membros temporarios dos congressos, o que parece que traz inconvenientes, na opinião do sr. Guerreiro e de outros. Ficou portanto esta segunda parte da proposta em estudo.

A ultima questão de grande importancia referia-se á hypotheca das embarcações de navegação interior, que foi já discutida no congresso de Milão de 1905, sob o nome de hypotheca fluvial.

A extrema complicação do assumpto não permite no emtanto que seja versado nas poucas linhas que se destinam a este artigo e demais a generalização de um assumpto que tem que amoldar-se ás leis de cada paiz é de ordem a não poder expôr-se em poucas palavras.

A Associação belga de direito maritimo pediu á Associação internacional permanente dos congressos de navegação para collaborar com ella neste assumpto, de modo a assentar-se numa combinação entre a Belgica e os paises limitrophes, para garantia do respeito pelas hypothecas e privilegios regularmente consentidos na lei votada no parlamento belga em 10 de fevereiro do anno passado,

Foi a mesa encarregada de se entender com a Associação belga de direito marítimo e certamente que das deliberações em que assentarem aquellas sociedades hão de resultar princípios novos de direito marítimo, que talvez possam ampliar-se até á adaptação das hypothecas sobre objectos moveis.

Mello de Mattos.



Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1909 (2.º semestre do anno economico de 1908-1909): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 22 de julho findo, e ouvida a comissão revisora de contas, approvar a referida liquidação e determinar que á mencionada companhia seja paga a quantia de 26.831.5489 réis, como liquidação da garantia de juro no citado semestre.

Paço, em 3 de agosto de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, e referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno (segundo semestre do anno economico de 1908-1909): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 22 de julho findo, e tendo ouvido a comissão revisora de contas, approvar a mencionada liquidação e ordenar que á referida companhia seja paga a quantia de 17.748.5563 réis, importancia liquidada da referida garantia.

Paço, em 3 de agosto de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Tendo sido approvada por portaria de 18 de janeiro do corrente anno a extensão definitiva da linha ferrea de Mirandella a Bragança, e havendo-se procedido á rectificação resultante d'essa extensão, das contas de liquidação da garantia de juro pagas á companhia concessionaria da referida linha ferrea, no periodo decorrido desde o primeiro semestre do anno economico de 1905-1906 até o primeiro semestre, inclusivé, de 1908-1909, reconhecendo-se, em virtude d'essa rectificação, que a importancia total definitiva das garantias de juros naquella periodo sommam a quantia de 251.168.5336 réis, e tendo sido paga á mencionada companhia, pelo fundo especial de caminhos de ferro, a importancia de 251.567.5932 réis, sendo por isso aquella companhia devedora da diferença de 399.5596 réis entre essas duas importancias: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 3 de junho findo, e ouvida a Comissão Revisora de Contas, approvar a mencionada liquidação definitiva e determinar que, pela supracitada companhia concessionaria, seja reembolsado o fundo especial de caminhos de ferro da quantia de 399.5596 réis.

Paço, em 9 de agosto de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Tendo sido approvada por portaria de 11 de maio de 1907 a parte do projecto, com data de 28 de fevereiro de 1907, do longo do ramal do caminho de ferro de Portimão a Lagos, comprehendido entre o kilometro 4 e a estação de Lagos, e tendo ficado a resolução acérca da parte anterior do projecto dependente do estudo do aproveitamento da ponte na estrada real n.º 78, em vez da ponte privativa projectada; Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o estudo effectuado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste: Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 29 de julho ul-

timo, approvar a parte do projecto referido entre a actual estação de Portimão e o kilometro 4, e o orçamento de todo o longo na importancia de réis 534.000.5000, devendo ser apresentado um projecto definitivo da ponte privativa do caminho de ferro, elaborado em harmonia com as conclusões do citado parecer.

Paço, em 6 de agosto de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa P. n.º 11, p. v. do Sul e Sueste. — Foi ampliada a concessão do bonus de 500 réis por tonelada á madeira serrada para construcções e serradura de madeira das estações de Campanhã e Aveiro para as do Algarve.

Tarifa n.º 1, p. v. do Sul e Sueste. — Pela 2.ª ampliação d'esta tarifa tornou-se applicavel ás remesas de mercadorias de 2.ª série do Algarve para a zona Setubal e Pinhal Novo-Lisboa o maximo cobravel de 2\$600 réis por tonelada, até 340 kilogrammas, e 2\$800 réis além de 340 kilogrammas que estava estabelecido em sentido inverso. Facilita-se assim o transporte de latas de conserva fabricadas no Algarve para fabrico dos mesmos generos noutros pontos.

Reivindicando

Por telegramma de Paris, inserto em um jornal de Lisboa, vimos que o *Auto*, de Paris, e a *Tribuna*, de Roma, negam a existencia do padre Gusmão, o inventor do primeiro aerostato, que, com relativa felicidade, conseguiu mostrar a possibilidade do homem se manter e transportar no ar.

Com certeza que não haverá necessidade de riscar nenhum capitulo na Historia da Aerostação por causa do que os conspícuos articulistas escreveram nos seus respectivos jornaes.

Tambem é certo que aquellas opiniões tão dogmaticamente expostas não são de natureza a constituirem uma offensa para o brio dos portuguezes; mas não deixa contudo de beliscar profundamente o amor proprio de um povo que se orgulha em vêr o nome d'um seu compatriota figurando no rol dos que teem concorrido com o seu esforço intellectual para alargar as conquistas do progresso da Humanidade.

E por isso que nós, caturras relapsos sempre que se toca na honra e lustre da nossa patria, sahimos á estacada, para não deixar passar em julgado, sem protesto, uma affirmacão que vem roubar ao inventor portuguez a gloria de sêr quem mostrou aos homens o caminho dos ares, assim como já outros portuguezes de nome immorredouro, tinham mostrado ao mundo o caminho, pelos mares, dos emporios opulentos do feracissimo Brazil e do deslumbrante Oriente.

Foi, com effeito, meramente platonico o invento do padre Gusmão, pela falta de utilidade pratica, mas o que ninguem póde contestar é que elle foi o inicio de estudos cujos resultados são hoje o assombro e provocam o entusiasmo de todo o mundo culto, e levam o terror ao seio dos povos barbaros e ignorantes.

E essa gloria não permittimos que nol-a roubem; reivindicamol-a ardente e tenazmente.

Seria fazer um mau juizo dos articulistas do *Auto* e da *Tribuna* acreditar que foi sem bases sérias que elles negaram a existencia do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão. O que porém é certo é que a consulta dos registos da Companhia de Jesus, se fôr possível fazel-a, deve elucidar bastante a questão, pois que o padre Gusmão pertenceu á Companhia de Jesus.

E se possível fosse consultar os registos de entrada

nos carcereiros do Santo Officio, vêr-se-hia o nome do celebre padre Gusmão entre os que deram entrada nas suas lobregas masmorras, em premio do seu trabalho e da gloria que por elle adveio para Portugal.

A Inquisição não era mãe carinhosa para os estudiosos, antes feroz madrasta e das mais descaroadas. Para os inquisidores, o estudo era um peccado que não admittia absolvição.

Se consultassem ainda os registos de entrada do hospital de Sevilha, o nome do celebre inventor apparecer-lhes-hia, como tendo ali fallecido no anno de 1724.

E se lhes fôr possível consultar os registos parochiaes da cidade de Santos, no Brazil, correspondentes ao anno de 1675, talvez ali encontrem o auto do seu baptismo. Nesses mesmos registos, mas do anno de 1695, talvez encontrem tambem o auto do baptismo de seu irmão, Alexandre de Gusmão, estadista de creditos, que foi ministro de D. João V e que falleceu em 1753.

Teriam os conspiuos articulistas procedido a estas investigações antes de, do alto da sua cathedra, proclamarem o dogma da não existencia do padre Gusmão?

E' caso para duvidas. E quem n'estes trabalhos de investigação faz apenas fé pelo que ouve dizer aos outros, sem que tenha documentos para basear as suas afirmações, sujeita-se a que não lhe deem o menor credito, e a que, por isso, os seus escriptos sirvam apenas para ir avolumar o contheudo do cesto dos papeis inuteis.

E, não querendo darem-se a esse trabalho fatigante de investigador, bastava-lhes attender a que não se discute com phantasmas a prioridade d'uma invenção. Seria este o caso dos francezes que dizem terem sido as experiencias realizadas pelos irmãos Mongolfier anteriores á experiencia realizada pelo padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão, da Companhia de Jesus, em presença da côrte, no Terreiro do Paço, em Lisboa.

E por aqui nos ficamos.

O NOSSO DIRECTOR

Partiu para a sua viagem annual o nosso director e bom amigo, que vae em busca de impressões para a secção *Notas de viagem* da «Gazeta», secção que conta muitos leitores pelo encanto que o seu auctor sabe dar-lhe, pelo interesse que desperta, e pelas indicações praticas que proporciona a quem se propõe a viajar.

A proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXV

Em pleno labor de trabalhos dedicada e zelosamente postos em pratica pela solícita administração da Companhia Real, que cada dia evidenciavam a sua mais activa diligencia em restaurar o credito abalado, que havia tomado o encargo de restabelecer, o principal promotor d'esse benefico restabelecimento, pela restricta applicação das condições estipuladas no convenio com os credores e que tantos esforços havia empregado para conseguir esse fim, o benemerito presidente do Conselho de Administração o conselheiro Pereira Carrilho, extenuado pelo excesso de trabalho em que deteriorou a saude, teve de ceder á condição essencial da natureza humana, e foi acometido da doença que nem os recursos da sciencia nem os disvellos da familia e amigos poderam vencer.

Recorrendo á experiencia dos abalisados medicos de Paris, nem o apêllo ás mais energicas applicações da sciencia, nem aos cuidados mais cordeaes dos verdadeiros amigos que o acompanhavam, o conselheiro Antonio Pe-

reira Carrilho, não poudo resistir ao insuperavel ataque da doença que o atirou para a sepultura.

Verdadeira perda nacional, a morte do conselheiro Carrilho não só enlutou a Companhia Real, como o paiz a que tinha devotado toda a sua vida, alta intelligencia e indiscutíveis serviços.

Parece que a providencia, dando por concluidos os esforços d'este benemerito homem de bem, lhe proporcionou pelo morte o descanso de que nunca havia gosado em vida.

Commissionado pelo Governo para tratar de trazer a um accordo rasoavel os credores da Companhia Real, a missão do conselheiro Carrilho era das mais difficeis de levar a cabo com bom exito.

Pelo seu cargo official de chefe da contabilidade publica, impunha-se-lhe por primeiro dever, correspondente á confiança n'elle depositada, defender os interesses do Estado sem offensa dos direitos dos credores particulares.

Apesar da conveniencia d'estes créditos em cooperarem com o delegado do Governo para uma solução satisfatoria, da especulação de alguns que em exigencias exageradas contavam aproveitar a oportunidade de poderem satisfazer suas ambições, ao mesmo tempo que outros receiavam não serem compensados em seus prejuizos, os esforços do conselheiro Carrilho nunca afrouxaram e em continuas discussões e energica resistencia em conferencias realizadas em França e Allemanha, o zeloso defensor dos interesses portuguezes conseguiu harmonisar honrosa e vantajosamente a dignidade do seu paiz com o respeito leal aos direitos dos credores pelo convenio, que foi a prova mais evidente do acerto na escolha do conselheiro Carrilho para resolver o assumpto, da maxima gravidade, e em que erradamente os que desconheciam o valor do seu honrado caracter e privilegiada intelligencia, não lhe fazendo a devida justiça, previam resultado fatal á confiança que o Governo depositara no seu delegado.

Por pessoal confissão do mais energico e habil impugnador do convenio, o abastado capitalista e altamente reputado financeiro, o banqueiro Kergall, representante da maior parte dos credores estrangeiros, foi publicamente declarado em discurso no funeral do saudoso conselheiro Carrilho quanto o governo portuguez e os credores da Companhia Real deviam aos esforços do delegado do Governo, vencendo todos os obstaculos que lhe eram apresentados para poder conseguir o bom exito que a execução do convenio estava patenteando.

O conselheiro Carrilho, administrando por largos annos as finanças portuguezas, em que muitos têm adquirido fortuna, morreu pobre e á Administração da Companhia Real, a que elle presidiu por geral acquiescencia de todos que na regeneração do seu credito se interessavam, deve a familia do saudoso conselheiro Carrilho a concessão de meios que lhe garantem a subsistencia.

O Conselho de Administração da Companhia Real, em reconhecimento dos relevantes serviços prestados á Companhia pelo conselheiro Pereira Carrilho, resolveu collocar solemnemente na sala das suas sessões o retrato do seu benemerito fallecido presidente.

Transportado o cadaver de Paris, onde como superior agraciado com a Legião de Honra lhe foram prestadas homenagens pelo Governo francez, para Lisboa, aqui, por deliberação da Administração da companhia, depois de sollemnes exequias, o feretro foi, com grande acompanhamento de que fizeram parte, alem de todos os membros do ministerio, todos os funcionarios de todas as classes ferroviarias, sepultado em jazigo do cemiterio dos Prazeres, depois de elogiosos discursos de despedida em que foram recordados os relevantes serviços do illustre extinto, limitando-se a esta rhetorica commemoração o reconhecimento por parte do Governo, e ficando á companhia a manifestação da sua perda pelo acolhimento por ella feito á familia que, sem este auxilio ficaria reduzida ás mais

duras privações por falta de meios, sendo apenas de duas senhoras — sua irmã e sobrinha — as que herdaram o nome illustre de seu chefe.

Se na existencia além da campa:

« *Memoria lá da terra se consente* »

a alma de Antonio Pereira Carrilho deve exultar de gloria pelos testemunhos prestados, ante o seu cadaver, do muito que serviu em honra á sua patria, e em justa defeza dos interesses que lhe foram confiados, sem d'isso tirar para si proveito pessoal.

« *Paz á sua alma.* »

A linha da Madeira

A ilha da Madeira, que pelo seu clima privilegiado se tornou uma estação d'inverno apreciadissima pelos estrangeiros, principalmente do norte da Europa, vae tornando-se agora, pela vulgarisação por elles feita das suas bellas naturaes, um ponto obrigatorio para os turistas de todos os paizes.

Para facilitar o admirar-se-lhe essas bellas foi determinada a construcção de uma linha cujos trabalhos começaram ha mezes, encontrando-se actualmente bastante adeantados.

O terreno fortemente accidentado torna a construcção da linha bastante difficil. Esta é formada por tres troços. Um atravessa a ilha de norte a sul, e os outros dois formam uma linha de cintura. O primeiro sae do Funchal, sendo a estação na praça da Rainha, junto ao porto, e segue por Camara do Lobos, Campanario, Ribeira Brava, e Serra d'Agua, terminando em S. Vicente.

Dos que circumdam a ilha, parte um de S. Vicente, passa por S. Jorge, Sant'Anna, Porto da Cruz, entra no valle do Machico e segue por Santa Cruz até ao Funchal.

Estes dois troços são os de mais difficil construcção.

O ultimo, entronca no primeiro na Ribeira Brava, de onde sae pela Porta do Sol, seguindo por Calheta, Paul do Mar, Ponta do Corgo e cortando depois para o norte, vae por Porto Moniz e Seixal entroncar em S. Vicente.

Assim todos os pontos mais formosos da ilha podem ser visitados pelos turistas em pouco tempo e sem fadiga alguma, constituindo a descida á Madeira um verdadeiro encanto para o passageiro dos grandes transatlanticos que tocam naquella ilha tanto á ida como á volta.

Entre Funchal e Camara de Lobos já a linha está assente; são uns doze kilometros.



II

O centro de excursões pelo norte. — Ao acaso. — A therapia do colchão duro. — Excepções agradaveis. — A linha do Valle do Vouga. — Albergaria.

Bem dissemos, e que o não dissessemos todos o sabem, basta olhar para o mappa do paiz, que o Porto era ponto obrigado como centro de excursões no norte de Portugal.

D'aqui se irradia para variadas direcções, e como toda a provincia é um perfeito jardim, não ha embaraço de escolha; é ir ao acaso e com a certeza de se encontrar onde passar agradavelmente uns dias.

De muitas d'essas excursões já aqui temos fallado; tratemos agora de duas que o tempo que podiamos consagrar-lhes nos permittiu fazer.

Tomemos o comboio do Minho e deixemol-o correr por aquelles successivos terrenos de boa cultura, onde a vista se entretém nas arvores formando grinaldas ao lado das estradas.

Não tomemos em Nine o ramal para Braga de que já aqui fallámos mais d'uma vez; não nos detenhamos na galante villa de Barcellos, nem na bella Vianna do Castello para a visitar, e seguir a Ponte de Lima, passeios já aqui descriptos. Deixemos correr o comboio, e onde houver ponto não conhecido, paremos ahi.

E' Ancora, uma galante mas modesta praia só frequentada pelos povos da região; é Mollêdo, outra estancia balnear deliciosa, entre pinheiraes, fresca, placida, modesta como aquellas bellas mulheres minhotas que vemos por toda a parte no seu trajó simples, a que ainda as modas não vieram tirar o cunho da elegancia natural.

Mas se elogiamos a simplicidade das mulheres, não quizeramos a modestia das praias.

Não quer dizer que nos sorrisse que toda a nossa costa maritima se transformasse em luxuosas estancias balneares, com hoteis principescos, casinos sumptuosos, salões de concertos, theatros e tudo o que constitue a vida mundana das populações fluctuantes. Seria um flagelo que não houvesse onde se passar uns mezes de verão livre de etiquetas e afastado do bulicio.

Mas tudo tem o seu meio termo, e algumas das nossas praias ficando para os que pretendem subtrahir-se á vida movimentada das *soirées* e dos pic-nics, outras bem podiam desenvolver-se um pouco mais do que estão — esta, por exemplo, que se presta a ser um centro de vida, de *sport* e de passeios, com boas communicações de caminho de ferro, estradas para automoveis, pinhal para sanificação dos bronchios, rio para pesca, mar para desportos nauticos, matta para caça, boa agua, bons ares.

A natureza reuniu ali tudo o que d'ella dependia e que-dou-se a esperar que o homem lhe completasse a obra. E o homem, como é portuguez, nada fez.

Alguns apenas construíram pequeninas casas, para si; ninguém ainda se decidiu a edificar para os outros.

Um hotel já seria um bem, um attractivo para ali passar uns dias quem vae de viagem. Mas quem pensa nisso?

E' a falta geral por todo o paiz, falta muito maior do que se afigura a quem tem o *Annuario Commercial*, encontrando indicados, em varias partes, hoteis que afinal não passam de simples e ordinarios albergues ou estalagens, quando muito hospedarias.

Se ha até *Grandes hoteis* que teem 6 quartos! Por este andar não nos surprehenderá um *Hotel Palace* com mobilia de pinho.

De camas, então, não fallemos.

E' pessimo o habito das nossas povoações do norte, de as ter duras, durissimas, e teimar que isso é mais hygienico, e querer convencer de que todo o mundo anda mal e só nós somos sabios.

Resultado: para quem viaja, ter o corpo moido, depois de uma noite de descanso; para as terras, vêr que muitos dos visitantes, os estrangeiros que vem aqui, fogem espavoridos ante a perspectiva de ter que dormir (?) repetidas noites sobre os nossos colchões de... corticite.

Raras são as excepções, e parece-nos que citamos todas se dissermos que colchões *habitaveis*, no norte, só se encontram nos dois hoteis das Pedras Salgadas, no do Vidago reclamando-o, no «Gomes e Mattos» de Braga, e no Grande Hotel do Porto.

Deixamos muito de proposito para ultimo, este, porque é sem duvida a principal casa de alojamento da segunda cidade do reino.

Tem os seus creditos já feitos, registrando no seu livro honras de ter alojado imperadores, reis, principes, grandes argentarios americanos, tudo de melhor que tem visitado a cidade.

Não dizem porém os seus registrosão a impress que esses

vultos têm levado; certamente de que muito modestas são as nossas hospedagens relativamente às que elles têm tido noutras partes.

O proprio proprietario do hotel, um dos mais conhecedores do seu mister que temos no paiz, é o primeiro a reconhecer-o, e trata, por isso, de reformar o seu estabelecimento, introduzindo-lhe grandes melhoramentos, preparando-se para o alargar e transformar quanto possível.

Mas promettemos fallar de duas excursões feitas do Porto e cumpramos o prometido.

A nova linha do Valle do Vouga facilita esse agradável passeio.

Já aqui fallamos desta, noutra secção, por occasião da sua abertura, até Oliveira d'Azemeis.

Uma digressão a toda a linha, hoje em exploração, leva um dia porque só ha comboio de manhã, que coincide com o tramway das 7 da manhã do Porto, e à volta, partindo às 3, só às 8 estamos de regresso.

A linha corre quasi em toda a sua extensão entre pinheirais, e sempre em continuas curvas, algumas tão apertadas que o comboio volta sobre si ao lado da linha por onde passou.

No seu extremo actual, Albergaria a Velha, não tem ainda fixada a estação definitiva, fazendo-se hoje o serviço em uma installação provisoria constante de dois vagões.

Albergaria é uma bem modesta villa, sem edificios notaveis; apenas a boa propriedade da Boa Vista, com a sua alta torre e a vastidão do seu edificio, chama a attenção do visitante.

O almoço pode tomar-se na casa Costa que se chama hospedaria, o que aceitamos por não o contrariar.

E como o tempo não nos sobra nem ha que ver ali, regressamos ao Porto para d'ahi seguirmos pelo Douro para terras de França, de onde daremos noticias no proximo artigo.



Ao «Primeiro de Janeiro»

Ao conceituado jornal do norte do paiz, o *Primeiro de Janeiro*, agradecemos a sua gentileza da transcripção do nosso artigo de fundo — Porto de Leixões — que o nosso bom amigo o conselheiro Fernando de Sousa, firmou no ultimo numero d'esta *Gazeta*.



UM SERVIÇO MODELO

Um dos problemas mais intrincados a resolver por uma administração de caminho de ferro foi o que se apresentou á Companhia South Western no sabbado, 31 de julho ultimo.

Muita gente estava preocupada com a solução e a impressão era que administração se veria em embaraços para resolver-o.

E no entanto o assumpto era resolvido prompta e rapidamente na secretaria da superintendencia da linha.

O chefe com os seus subordinados tinha estudado a solução até nos minimos detalhes. Mesmo o passar as machinas leves para as linhas de resguardo foi previsto com pontualidade e exactidão.

Tratava-se de organizar entre a manhã de sabbado e domingo, á tarde, o serviço dos seguintes comboios:

Ordinarios, comboios de excursionistas, comboios especiaes para a Revista Naval, comboios para a tropa (25:000 homens) e comboios especiaes com mantimentos para a mesma tropa.

Para attender ás necessidades dos passageiros todas as carruagens foram empregadas.

Duzias de homens foram chamados para o serviço na estação de Waterloo que nunca ali tinham entrado. Os passageiros, porém, não tiveram a menor razão de queixa. Cada empregado tinha um livro de quasi 50 folhas chamado «ordens supplementares» que lhe indicava

até os minimos detalhes do serviço que lhe competia. As novas plataformas da estação de Waterloo foram utilizadas pela primeira vez no seu total. D'ellas sahiram os comboios especiaes que levavam os membros das duas casas do Parlamento e os seus amigos para verem a esquadra em Spithead. Mais tarde d'estas plataformas foram mandados seguir os comboios com tropa para New-Forest e Salisbury Plain, em numero superior a oitenta. A organização não deixou coisa alguma a desejar, e uns 25:000 homens com os seus equipamentos, seguidos pelos comboios com mantimentos, foram enviados sem que por isso fosse prejudicado o serviço geral.

Alguns dos comboios, além das tropas, ainda levavam 35 toneladas de material.

Só quem conheça as exigencias de responsabilidades do serviço de movimento ferroviario pode fazer ideia do esforço realizado pelo chefe do movimento da South Western.



Viagens commodas ao Bussaco

Os novos comboios n.ºs 101 e 102 da Beira Alta em vigor de 15 de julho a 15 d'outubro proximo, dão ligação para e das estações d'aquella linha entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, inclusivé aos rapidos n.ºs 56 e 55 da Companhia Real.

Permittem pois a seguinte agradável diversão: sahir do Porto de manhã ás 8,50, no rapido n.º 56 da Companhia Real, chegando a Luso ás 11,10, passar o dia no Bussaco, embarcando em Luso ás 8,44 da tarde, para regressar ao Porto, onde se chega ás 11,16 da noite no rapido n.º 55 da mesma Companhia Real.

Diversão semelhante permite ás estações intermedias, quer sahindo para o Bussaco pelo comboio n.º 18 da Companhia Real, para tomar então em Pampilhosa o n.º 3 da Beira Alta, chegando a Luso ás 10,06 da manhã e regressar pelo novo comboio n.º 102 da Beira Alta, que parte de Luso ás 8,44 da tarde e seguir pelo n.º 11 da Companhia Real, quer pelos rapidos atraz indicados das estações de Gaya, Granja, Espinho e Aveiro que elles servem.

Teem assim os banhistas das praias de Espinho e Granja extrema facilidade em visitar a Matta do Bussaco, um dos mais bellos pontos do paiz, sem passarem a noite fóra de casa.

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



O Caminho de ferro do Tauern

Foi ha poucos dias inaugurada pelo imperador da Austria, em pessoa, a nova linha de Gastein a Spittal. E' o ultimo fusil da cadeia da linha alpestre projectada em 1901.

Liga os valles do Solzach e do Inn com o valle do Drave, e encurta duzentos kilometros na viagem de Trieste a qualquer das grandes cidades da Europa central.

Esta circumstancia é de capital importancia porque pôde influir largamente no futuro do porto de Trieste, tornando-o um entreposto das mercadorias de e para as Indias e Extremo Oriente.

Genova tem que recear-se da concorrência que Trieste pode vir a fazer-lhe.

A nova linha conta muitas obras d'arte, orgulhando-se os engenheiros austriacos d'aquelle seu trabalho.

Basta dizer-se, para avaliar das difficuldades da construcção, que a linha corta o macisso do Tauern por um tunnel de nove kilometros de extensão, a mil e cem metros de altitude, para depois descer audaciosamente por uma serie de tunneis e viaductos, até ao risonho valle do Drave.

A linha mede cem kilometros de extensão, e custou o correspondente a 14.400 contos da nossa moeda.

Convenção Moçambique-Transwaal

Do Jornal o *Guardian*, de Lourenço Marques, transcrevemos, com a devida venia, o seguinte artigo no qual se aprecia, com justa razão, umas considerações que ultimamente foram publicadas pelo jornal *Natal Advertiser*, ácerca do reajustamento das tarifas ferroviárias, proveniente do augmento do tráfego que ao porto de Lourenço Marques foi promettido, pela convenção ultimamente realisada entre os Governos de Moçambique e Transwaal.

Durban e Lourenço Marques

N'um artigo tratando do reajustamento das tarifas ferroviárias, o *Natal Advertiser* refere-se ao effeito d'essas reduções na nossa preferencia do caminho de ferro quanto ao volume de tonelagem que poderá caber aos portos em concorrência. O articulista diz:—«Sabe-se perfeitamente que Lourenço Marques só pôde haver-se com uma certa quantidade maxima de commercio; uma muito menor quantidade com que Durban, por exemplo, se pode haver. Se o commercio augmentar com a prosperidade geral que agora se está a prophetisar, é difficil vêr como Lourenço Marques se arranjará com os 55 % do volume total do commercio que lhe foi promettido.» Se por motivo d'esta contingencia não podermos dar o devido despacho, e a proporção dos 30 % do Natal fôr excedida, o articulista pergunta «como as tarifas serão reajustadas contra Durban n'uma persistente, mas infructifera, diligencia para obrigar Lourenço Marques a fazer mais do que pôde?» Como questão a discutir, o problema é interessante, e a primeira corporação a procurar dar-lhe remedio será a Commissão Mixta creada pela Convenção Moçambique-Transwaal. Não ha duvida de que este arranjo das tarifas ferroviárias constitue um meio censuravel de dividir o commercio marítimo, mais especialmente se estes reajustamentos têm que ser impostos aos importadores cada seis mezes, o minimo prazo fixado pela Convenção. Um dos mais fortes argumentos adduzidos a favor da orientação do *ring* das companhias de navegação foi a uniformidade dos fretes. Até aqui as tarifas ferroviárias não têm sido alteradas durante longos prazos, resultando que os importadores têm podido calcular com segurança o custo das mercadorias que esperam receber. E' fóra de duvida que qualquer instabilidade nas tarifas ferroviárias ha-de causar a maior confusão, e os que tiverem de fazer os calculos com mezes de antecipação, hão de encontrar-se em grandes difficuldades. E' comtudo difficil vêr como os autores da Convenção, nas clausulas tratando da proporção do commercio marítimo, podiam ter resolvido a questão d'outra maneira. Todo o accordo foi naturalmente combinado nos interesses dos portos meridionaes; com ou sem preferencia tão larga como até aqui se tem dado, o tráfego de Lourenço Marques tinha de contar comsigo, a não ser que qualquer negligencia da parte das nossas auctoridades do porto ou da Commissão Mixta justificasse os receios do *Natal Advertiser*, quanto á nossa competencia em nos havermos com o commercio, e se a falta de facilidades do porto afastasse os commandantes de navios desanimados.

E' por isso digno de reparo o não se tratar de substituir o caes de madeira por outro d'alvenaria. Apesar de já ha annos se tratar da questão de guindastes de grande força, nada se tem feito a tal respeito. Ha a certeza de haver grande augmento no tráfego de carvão n'um futuro proximo, e será tambem impossivel para a nossa direcção do Porto e do Caminho de Ferro se poder haver com as milhares de toneladas de milho para exportação, sem causar grande confusão tanto nos armazens como no caes. Sem duvida que existe a possibilidade, e andariamos bem se tomassemos na devida conta as suggestões que nos são amavelmente fornecidas pelos nossos amigos do Natal.

Confiamos em que a junta Mixta nomeada pelos Governos

portuguez e do Transwaal saiba aplainar todas as difficuldades e inconvenientes que apresentar para o desenvolvimento do nosso porto e caminho de ferro Lourenço Marques, mas para isso, é preciso que as auctoridades superiores dêem aos nossos delegados os poderes e meios necessarios para se desempenharem com honra e proveito da alta missão de que foram encarregados.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

França

Apesar de anteriormente ter sido planeada a travessia do mar da Mancha em dirigivel, coube a Bleriot, aviador francez, a gloria de ser o primeiro a fazer a sensacional travessia.

Latham que nos jornaes tinha feito annunciar a sua tentativa, teve que desistir quasi no termo do caminho.

Bleriot, fazendo menos barulho, foi bem mais feliz, e assentou um marco milliario na Historia da Aviação, não contando a vantagem bem mais palpavel de conquistar o premio de quatro contos e quinhentos mil réis, offerecido em reluzentes libras pelo *Daily Mail* ao primeiro aviador que realisase a travessia.

Pelas quatro e meia horas da madrugada do dia 25 de junho, elevou-se Bleriot de uma vasta planicie, em Baraques, arredores de Calais, e serenamente atirou-se por sobre as aguas revoltas do estreito mar que separa a costa norte da França das costas da Grã Bretanha.

Immediatamente foi pelo telegrapho comunicada para Dover a partida do aeroplano.

O monoplano avançou galhardamente, e vinte e tres minutos depois pairava graciosamente sobre Dover, para começar a descer n'uma obliqua elegante, até pousar suavemente em terra n'um campo proximo da cidade.

O entusiasmo com que foi acolhido Bleriot é facil de imaginar. O Aero Club de Inglaterra recebeu-o em sessão solemne, e vae erigir um monumento no local em que o aviador pisou o solo inglez descendo do seu monoplano.

O Aero Club de França tambem vae proceder á collocação d'uma pedra commemorativa do feito.

Entretanto Latham não desiste da sua tentativa e prepara-se para repetil-a.

O *Daily Mail*, para coroar a tenacidade do aviador, vae crear um outro premio, que consiste n'uma taça de prata do valor de cem libras, para quem faça novamente a travessia em aeroplano.

No dia 8 d'este mez sahiu de Chamounix um balão, o «Sirius» tripulado por quatro pessoas, que se propunham fazer a travessia dos Alpes.

Até hoje ainda não ha noticias do aerostato nem dos seus tripulantes.

Em Chalons-sur-Marne, o aviador Sommer fez em um biplano Farman um vôo de duas horas, vinte e sete minutos e quinze segundos, tendo descido quando já não tinha combustivel para o motor.

E' o vôo mais duradouro realisado até hoje.

O conde de Lambert vae tentar a travessia do mar da Mancha n'um bi-plano typo Wright, e Farman vae tental-a n'um bi plano de sua invenção.

Em Douai, Paulham baten o record mundial em altura com um bi-plano, elevando-se a 150 metros.

Allemanha

Está actualmente instalada em Francfort sobre o Main uma exposição de aeronautica, por certo a mais importante até hoje realisada.

Comprehende deze grupos, os quaes abarcam todas as questões importantes de aeronautica: Balões e seu fabrico, Balões dirigiveis, Aeronautica militar, Signaes para balões, Fabricação e compressão do gaz, Theoria da aeronautica, Apparellhos de phisica e mechanica, Apparellhos

indispensaveis n'uma ascensão, Apparelhos de aviação, Motores, Arte da aeronautica, Futuro da aeronautica.


Um inventor portuguez, já conhecido pelos seus estudos de aviação, o sr. José Bennedy, pensa em enviar os seus modelos, acompanhados das correspondentes memorias descriptivas.

Durante a exposição haverá tres concursos. Um d'elles de apparelhos de aviação, com e sem motor. Para os primeiros ha um premio de 20.000 marcos para o vôo que mais tempo dure, dos realisados durante todo o tempo da exposição; outro de 20.000 marcos para o que realisar a viagem entre Francfort e Russelheim (50 kilometros); outro de 10.000 marcos, para o vôo mais demorado que ultrapasse cinco minutos; outro de 8.000 marcos para o vôo mais demorado que ultrapasse trinta segundos.

Para os apparelhos sem motor, ha varios premios de 1.000 marcos para os melhores vôos em altura, estensão, velocidade, etc.

Outro concurso é de modelos de apparelhos de aviação, havendo para os sem motor premios de 50 a 200 marcos; para os modelos com motor ha premios de 50 a 500 marcos.

Para o concurso de dirigiveis ha premios de 20.000 e de 10.000 marcos.

 Parece que o conde Zappelin, a instancias do imperador da Allemanha, irá ao polo norte, em dirigivel, no proximo anno.

Estados Unidos

Emquanto um dos irmãos Wright trabalha em França no aperfeiçoamento do seu invento, o outro não descança na America.

Ainda a 17 do mez passado percorreu n'um vôo 19.200 metros, a vinte e quatro metros de altura, em deseseis minutos e meio.



O IDEAL DO TURISTA

Um dos pesadêlos do turista é a obrigatoria revista das suas bagagens, revista muitas vezes vexatoria e quasi sempre feita de maneira a irritar os animos mais pacificos.

Em vista das queixas geraes que se elevam por parte dos viajantes contra este serviço, que em varias fronteiras é executado de forma que os turistas de ambos os sexos são recebidos mais como contrabandistas de profissão do que como pessoas de bem que querem entreter os seus ocios em viagens, ou que viajam por necessidade, vae reunir-se uma conferencia internacional para resolver o assumpto.

Foi o Conselho Federal Suisso que tomou a iniciativa do movimento, e na conferencia accordar-se-ha na redacção d'um regulamento internacional, estensivo a todos os paizes, de fôrma a evitar as contrariedades e vexames a que os turistas andam tão sujeitos.


E' para desejar que em breve seja tal regulamento posto em execução.



AUTOMOBILISMO

França

Fazem actualmente serviço diario nas ruas da capital franceza 110 carruagens auto-onnibus. Para este serviço é preciso dispôr de 170 carros, para poder substituir immediatamente os que momentaneamente ficam impossibilitados de servir, caso vulgar por causa da cidade ser muito accidentada e a circulação mais activa do que em Londres.

 Na avenida Neuilly, em um percurso de cem metros, está-se procedendo a experiencias de um novo systema de calçetamento que, espera-se, resistirá á circulação dos automoveis, por intensa que seja, e por mais pesados que sejam os vehiculos.

O novo systema consiste em estender sobre o leito da estrada uma camada de beton solido, sobre a qual se deita, por meio de baldes, betume liquido e quente, formando fachas. Nestas fachas vão outros operarios que seguem os distribuidores do betume collocando pedras de arestas vivas, de fôrma que quando o betume secca e esfria constitue uma crosta rigida e homogenea.

Resta saber se o preço por que fica compensa a vantagem da duração.

Inglaterra

Actualmente, andam em Londres em circulação 930 carros auto-onnibus. Ha quatro annos havia apenas 290, numero este que no anno immediato subia a 1.100.

A diminuição accusada nos ultimos annos é devida á liquidação de varias companhias, cujo material foi adquirido por outras para evitar os prejuizos da concorrência.



Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

No Conselho d'Administração do Porto e dos Caminhos de Ferro, reunido em Lourenço Marques no dia 28 de junho ultimo, sob a presidencia do encarregado do Governo, sr. Pedro Luiz Bellegarde da Silva, foram approvadas as seguintes propostas do sr. Inspector das Obras Publicas:

Que o director do Porto e dos Caminhos de Ferro seja auctorisado, por meio de concurso limitado, a proceder á aquisição do seguinte material destinado ao muro-caes:

1.º — 200 até 300 estacas para prumos de uma ponte de serviço e madeira necessaria para chapeus, escoras e contraventamentos da dita ponte.

2.º — Estacas pranchas d'aço sufficientes para segurar o terreno em um cabouco para fundação submersa n'uma extensão de 15 metros, e necessario material para a sua cravação e arranque successivos.

3.º — Dois guindastes Goliaths electricos para o levantamento de blocos até 30 toneladas de peso ou um só d'estes guindastes no caso de, para o estaleiro de blocos, poder ser adaptado um dos aparelhos Temperleys.

4.º — Uma bomba electrica montada sobre chariot movel sobre a ponte de serviço, para a execução por dragagem do cabouco para a fundação do muro.

5.º — Um ou dois apparelhos para o fabrico de beton, montados sobre vagões munidos de guindastes, para elevação dos materiaes e caixas, ou medidas, para effectuar facilmente a dosagem dos materiaes antes de serem lançados nas betoneiras.

6.º — A madeira e ferragens necessarias para os moldes dos blocos a empregar na construção do muro.

E como não haja disponiveis carris de 23 ou de 30 kilogrammas em numero sufficiente, nem para a execução do estaleiro de construção de blocos, nem para as vias a assentar na ponte de serviço, propoz mais:

7.º — Que o director do Porto e dos Caminhos de Ferro seja auctorisado a proceder desde já á substituição dos carris de 30 kilogrammas por carris de 40 kilogrammas, na parte da linha entre Lourenço Marques e a estação da Machava. Depois de obtidas pelo sr. director do Porto e dos Caminhos de Ferro as propostas de preços indicadas nos n.ºs 1 a 6 deverão ser presentes ao Conselho para ser deliberada a adjudicação.

Foi resolvido pedir telegraphicamente para Lisboa o fornecimento d'uma ponte igual á que existe sobre o rio Matolla, na linha ferrea da Swazilandia, afim de ser applicada ao kilometro 71 da linha a Ressano Garcia, como variante.

Tambem foi approvedo estudar a possibilidade de conseguir a utilização das quedas do rio Incomati, para fornecimento d'energia aos comboios electricos, e auctorisado o revestimento da ponte neerlandeza, na parte pertencente á Direcção do Porto e Caminhos de Ferro.

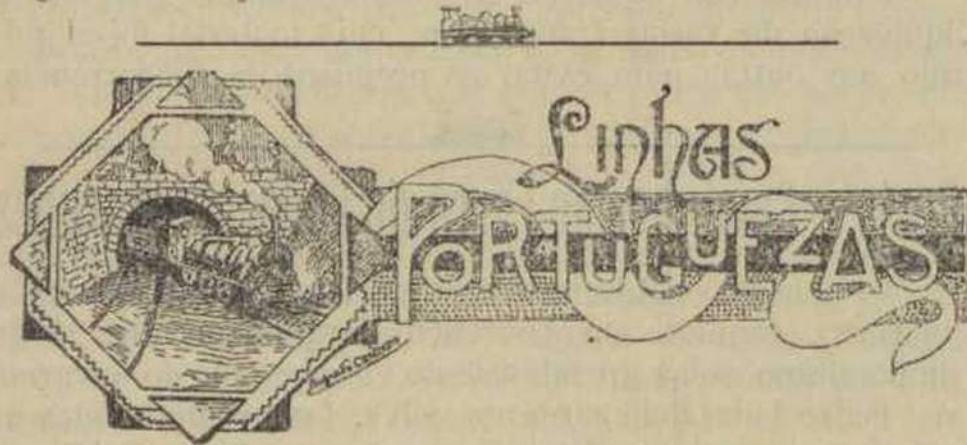
A PERFEIÇÃOAMENTO DE LOCOMOVEIS

Um dos problemas que ultimamente tem occupado os constructores de locomoveis é a maior economia de combustivel.

Ainda ultimamente, experiencias feitas pelo engenheiro em chefe da Associação de Berlim, com uma locomovel a vapor sobreaquecido, de 100 cavallos, systema privilegiado da casa Wolf, de Magdburgo, Buchkau, deram um resultado tão lisongeiro como até agora ainda não tinha sido obtido.

O consumo de carvão por cavallo-hora foi apenas de 0,404, batendo assim o *record* do minimo consumo, estabelecido por machinas a vapor, turbinas e locomoveis.

E' com effeito um minimo de consumo de combustivel digno de menção.



Valença a Monção. — Realisou-se o concurso para a adjudicação da empreitada B de terraplenagens, obras d'arte correntes e edificios do troço de S. Mamede a Monção.

Foram apresentadas 15 propostas, a mais barata das quaes, de Joaquim Ferreira d'Azevedo, é de 46:840\$000 réis.

Portimão a Lagos. — Por portaria de 6 de agosto foi aprovado o projecto definitivo do lanço entre a origem do K. 4, compreendendo a ponte privativa sobre o rio de Portimão e renunciando-se, portanto, ao aproveitamento do taboleiro da ponte da estrada real para a passagem do caminho de ferro.

Foi egualmente approved por portaria de 12 do corrente uma variante entre os K. K. 178 e 204 do mesmo lanço, na propriedade da Torre, destinada a evitar uma expropriação dispendiosa.

Apeadeiro do Mirão, na linha do Douro. — Foi adjudicada por 2:246\$396 réis a empreitada de ampliação do apeadeiro, afim de haver n'elle serviço de pequena velocidade.

Horario do ramal de Setubal. — Foi modificado o horario do comboio 22, de modo que chega a Lisboa às 8 horas em vez de 8 e meia.

Eslabeleceram-se dois comboios, n.ºs 27 e 28, entre Píthal Novo e Setubal, para darem correspondencia ao comboio n.º 5.

Companhia Real. — Continuam os trabalhos de assentamento da segunda via na linha de Lisboa ao Porto, procedendo-se actualmente ao assentamento de carris de dezoito metros entre Pombal e o Entroncamento.

Brevemente vão começar os trabalhos para a construcção do edificio definitivo da estação do Caes do Sodré.

Valle do Vouga. — A Companhia do Caminho de Ferro do Valle do Vouga solicitou auctorisação para estabelecer apeadeiros nos sitios denominados Silvada, Paramos, Rio Meão, Cavaco e S. Thiago, e para estabelecer, entre os kilometros 16,780 e 17,001, uma linha de resguardo para serviço de expedição de vagões completos com mercadorias.

Montemór-o-Novo. — E' no dia 29 que se realisa a inauguração do ramal de Montemór-o-Novo á estação da Torre da Gafanha.

Prepara-se grandes festejos para celebrar a inauguração, promovidos pelos influentes da localidade.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalição. — Foram convidados os srs. accionistas d'esta Companhia a reunirem-se em assembleia geral ordinaria, no escriptorio da sede no Porto, á praça de Mousinho de Albuquerque, pela uma hora da tarde de 20 do corrente.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguella. — Nos termos dos artigos 15.º e 44.º dos estatutos foi convocada para o dia 6 do proximo mez de setembro, pelas onze horas da manhã, na sede da Companhia, 11 Largo do Quintella, uma assembleia geral extra-ordinaria afim de deliberar sobre a emissão de obrigações.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de agosto de 1909.

Com a calma da *canicula* os negocios afrouxaram como de costume e da quinzena financeira pouco, ou nada, ha dizer.

No Parlamento preparam-se os eleitos do povo para a discussão do orçamento que nos hade reger até junho de 1910.

Entretanto foi presente á Camara e posto á discussão um projecto dos serviços da Caixa Geral de Depósitos, de maneira a consolidar a confiança dos depositantes. A forma como tem sido tratada por alguns oradores a Administração da Caixa não peca por amavel.

Uma das accusações que lhe têm feito é a de ter estado seis annos sem publicar relatorio, administrando á chucha calada.

E' habitual dizer-se que os relatorios das nossas commissões e administrações são só para *inglez vêr*; pois dos da Caixa Geral de Depósitos já não se pôde dizer o mesmo; são para *inglez não vêr*.

Tem sido recebida com agrado a proposta do sr. ministro da fazenda para a consolidação da dívida interna e fluctuante.

Os portadores de titulos de dívida publica, justamente sobresaltados com o augmento progressivo de titulos, que lhes ia diminuindo pouco a pouco a proporção da sua garantia, começam a estar mais tranquillizados, o que lhes é de grande vantagem para a mais conveniente arrumação das malas, agora que estão partindo para as villegiaturas.

Os novos titulos ficam isentos de impostos de qualquer ordem e os juros serão pagos aos quadrimestres, nos dias 1 de janeiro, de maio e de setembro.

O limite maximo da emissão de titulos de dívida interna consolidada é fixado em 270:000 contos, e a dívida passa a ser verdadeira e não nominal como até agora, em que um homem nominalmente remediado, possuindo trinta contos de titulos de dívida interna, era realmente pouco menos do que pobre, não podendo mesmo contar para o dia seguinte com a terça parte d'essa quantia. Agora trinta contos de inscrições passam a ser trinta contos em inscrições.

Em geral, começa a manifestar-se uma ligeira melhoria financeira, para a qual contribue bastante a certeza de uma economia de ouro, por não ser necessario importar este anno economico trigo do estrangeiro.

A colheita por toda a parte se apresentou abundante, e este anno o lavrador não poderá ferir essa tecla ao chorar as suas desventuras habituaes.

Foi antes d'hontem presente ao Parlamento pelo sr. ministro das Obras Publicas uma proposta de lei prorogando por dois annos o praso relativo á suspensão da faculdade de plantar vinhas e que devia terminar a 18 de setembro.

A proposta parece fundamentar-se no facto da commissão de inquerito calcular o excesso de producção sobre o consumo do vinho em 1.344:100 hectolitros.

Salvo melhor opinião, o que parece que seria conveniente era fomentar a exportação, que é uma fonte de receita, e não suspender o plantio da vinha, que o mesmo é que seccar o leite nos uberes das vacas para não ter a massada de ir levar-o ás portas dos freguezes.

Ora parece-nos que nenhum dono de vaccaria tomaria tal resolução.

Para a vaga da presidencia do Conselho de Administração da Companhia dos Tabacos, foi eleito o sr. Francisco da Silveira Vianna, cujo pae, o sr. Francisco Izidro Vianna occupava já aquelle lugar.

O novo presidente é um dos capitalistas que constituem a firma Fonseca Santos & Vianna.

A despeito da atmosphera belicosa que paira sobre a Europa, determinada pelo conflicto entre a Grecia e a Turquia, a grêve da Suecia, e os motins da Catalunha, o nosso mercado não soffreu modificação sensivel. Vivemos entre familia e essas alterações do estrangeiro mal se fazem sentir entre nós.

E antes assim.

Os cambios soffreram pequenas alterações, ficando a libra a 55060 compra e 55090 venda. O cambio Rio-Londres a 15 5/32, correspondendo a libra, no Brazil, a 155835 réis.

Curso de cambios, comparados

| | EM 14 DE AGOSTO | | EM 31 DE JULHO | |
|------------------------|-----------------|----------|----------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 47 1/8 | 47 | 47 7/8 | 47 3/4 |
| " 90 d/v | 47 5/16 | — | 48 1/16 | — |
| Paris cheque | 607 | 609 | 596 1/2 | 598 1/2 |
| Berlim " | 249 | 250 | 245 | 246 |
| Amsterdam cheque | — | — | 413 1/2 | 415 1/2 |
| Madrid cheque | 922 | 927 | 895 | 905 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e titulos | AGOSTO | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|---|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | — | — |
| Lisboa: Divida Interna 3% assentamento | 39 | 39 | 38,95 | 38,95 | 39 | 38,50 | 39 | 39 | 39,10 | — | — | 39 | — | — |
| Divida Interna 3% coupon | 38,50 | 85,50 | 38,50 | 38,50 | 38,50 | — | 38,50 | 38,50 | 38,50 | 38,50 | 38,50 | 38,50 | — | — |
| " 4% 1888, c/premies | 21,100 | 21,100 | — | 21,150 | 21,150 | — | 21,200 | 21,200 | 21,200 | — | — | — | — | — |
| " 4% 1888/9 | 57,400 | — | — | 57,000 | 56,800 | 56,800 | — | — | 57,000 | 56,600 | 56,800 | — | — | — |
| " 4% 1890 | 52,800 | — | — | — | — | — | 52,800 | 52,800 | — | — | — | — | — | — |
| " 3% 1905 c/premies | — | 9,050 | — | 9,100 | — | — | — | — | 9,050 | 9,100 | 9,100 | — | — | — |
| " 4% 1905, (C.º de F.º Est.) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 77,000 | 77,000 | — | — | — |
| " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est.) | 75,400 | — | 75,200 | 75,300 | 75,300 | — | — | — | 75,500 | 75,500 | 75,500 | — | — | — |
| Externa 3% coupon 1.ª serie | 63,400 | 63,600 | — | 63,800 | 64,000 | 64,000 | 64,000 | 64,000 | 64,000 | — | 64,300 | 77,000 | — | — |
| " 3% 2.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 76,000 | — | — |
| " 3% 3.ª serie | 64,700 | — | — | 65,400 | 65,500 | 65,400 | 65,400 | 65,400 | 65,500 | 65,500 | 65,800 | — | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4 1/2 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações Banco de Portugal | 166,800 | 167,000 | — | 167,000 | — | 166,800 | 166,800 | 166,800 | 167,000 | 167,000 | 167,000 | 65,700 | — | — |
| " Commercial de Lisboa | 91,400 | — | — | — | 139,000 | — | 91,300 | 91,300 | — | — | — | — | — | — |
| " Nacional Ultramarino | 113,500 | — | 113,500 | 113,500 | 113,500 | 113,500 | 113,500 | 113,500 | — | — | — | 91,500 | — | — |
| " Lisboa & Açores | — | — | — | — | 59,000 | 59,000 | — | — | — | — | — | 113,000 | — | — |
| Companhia Real | — | 7,500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional | 82,000 | 83,000 | 83,500 | 83,800 | — | 83,500 | 83,000 | 83,000 | 82,900 | 82,900 | 82,000 | — | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon | 63,100 | — | — | 63,300 | 63,300 | 63,300 | 63,300 | 63,300 | — | — | — | — | — | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon | 86,700 | — | 86,700 | 86,600 | 86,700 | 86,500 | 86,700 | 86,700 | — | — | 86,800 | 82,000 | — | — |
| Obrig. Companhia Atraves d'Africa | — | — | — | — | — | — | — | — | 68,700 | — | — | — | — | — |
| Companhia Real, 3% 1.º grau | 46,300 | — | 46,300 | 46,300 | 46,250 | — | 46,300 | 46,300 | 46,250 | 46,300 | 46,300 | 86,900 | — | — |
| Companhia Real, 3% 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 59,300 | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau | 73,000 | 73,900 | — | — | — | — | 73,000 | 73,000 | — | — | — | 46,300 | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª serie | — | — | — | 64,000 | — | — | — | — | 64,000 | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª serie | 89,400 | 89,300 | 89,550 | 89,300 | 89,400 | 89,300 | 89,300 | 89,300 | 89,300 | 89,300 | 89,300 | — | — | — |
| prediaes 6 % | 85,500 | 85,300 | 85,000 | 85,000 | — | 85,000 | 85,000 | 85,000 | 85,000 | 85,000 | 85,000 | — | — | — |
| " 5 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4 1/2 % | 62,80 | 62,60 | 62,60 | 62,60 | 62,25 | 62,25 | 62,60 | — | 62,95 | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% portuguez 1.ª serie | — | — | — | — | — | 290 | — | 29,50 | — | — | — | — | — | — |
| Ações Companhia Real | — | 340 | 340 | 340 | 340 | — | 336 | 334,55 | 347 | 347,5 | 347,5 | — | — | — |
| " Madrid-Caceres-Portugal | 390 | 391 | 390,50 | 390 | 390,50 | 390 | — | — | — | 390 | — | — | — | — |
| " Madrid-Zaragoza-Alicante | 191 | — | 195 | 196 | 195 | 196 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Andaluces | 340 | 340 | 344 | 344 | 347,50 | 346 | 348 | 345 | 345 | 347 | 348 | — | — | — |
| Companhia Real, 1.º grau | 229 | 230 | 233 | 232 | 231,50 | 232 | 230 | 230 | 231 | 230 | 232 | — | — | — |
| Companhia Real 2.º grau | — | 296 | — | 295,50 | 296 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta | 138 | 139,75 | — | 138,50 | — | — | — | 86,62 | — | — | — | — | — | — |
| Madrid-Caceres-Portugal | — | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | — | — | — |
| Londres: 3% portuguez | — | — | — | — | — | — | — | 86,50 | — | — | — | — | — | — |
| Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa | — | — | — | 87,25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MÉDIA KILOMETRICA | | | |
|--------------------------------|------------------------------|------------------|---------|---------------|---------|-------------------------|-------------------|-----------|----------------------------|----------|
| | | 1909 | | 1908 | | Diferença em 1909 | 1909 | 1908 | Diferença em 1908-09 | |
| | | Kil. | Totaes | Kil. | Totaes | | | | | |
| Portuguezas | | | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | |
| Companhia Real.. | Réde geral | 29 Julho | 1.073 | 3.144.038.000 | 1.073 | 3.093.432.000 | + 50.606.000 | 2.930.137 | 2.882.974 | + 47.163 |
| | Vendas Novas.... | " " | 70 | 59.101.000 | 70 | 55.351.000 | + 3.750.000 | 844.300 | 790.728 | + 53.572 |
| | Coimbra a Louzã | " " | 29 | 14.281.000 | 29 | 14.297.000 | — 16.000 | 492.448 | 493.000 | — 552 |
| Sul e Sueste..... | | 31 Julho | 638 | 762.587.525 | 612 | 726.733.515 | + 35.854.010 | 1.195.278 | 1.139.080 | + 56.198 |
| Minho e Douro | | " " | 405 | 931.443.000 | 405 | 921.912.111 | + 9.530.889 | 2.299.859 | 2.276.326 | + 23.533 |
| Beira Alta | | 1 Junho | 253 | 249.764.884 | 253 | 211.681.052 | + 8.083.832 | 868.635 | 836.684 | + 31.951 |
| Companhia Nacional | | 8 Julho | 185 | 82.158.298 | 185 | 77.549.844 | + 4.638.454 | 444.098 | 419.026 | + 25.072 |
| Guimarães | | 31 Maio | 56 | 30.299.498 | 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 | Pesetas | |
| Norte de Espanha..... | | 31 Junho | 3.681 | 59.007.247 | 3.681 | 60.263.261 | — 1.256.014 | 16.030 | 16.371 | — 341 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | | 20 Julho | 3.650 | 58.820.589 | 3.650 | 59.857.029 | — 1.036.440 | 16.115 | 16.399 | — 284 |
| Andaluces | | 30 Junho | 1.083 | 9.482.740 | 1.083 | 10.194.107 | — 711.367 | 8.755 | 9.412 | — 657 |
| Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp. | | 31 Julho | 777 | 4.746.934 | 777 | 4.866.608 | — 119.674 | 6.109 | 6.263 | — 154 |
| Zafra a Huelva | | 23 " | 180 | 1.896.264 | 180 | 1.896.564 | — 300 | 10.534 | 10.536 | — 1,7 |



Espanha

Um grupo de financeiros, de Paris, está estudando um projecto de construção de linha ferrea, de via larga, entre Pontevedra e Ribadavia.

Constituiu-se em Bilbao uma companhia com o capital de 50.000 pesetas, para estudar a construção de uma linha ferrea de Villadrid a Lugo.

Simultanea, mas independentemente, constituiu-se outra que estuda uma linha de Villadrid a Villafranca del Bierzo, prolongamento da anterior, com o capital de 65.000 pesetas.

Avançam regularmente os trabalhos de perfuração do Sonport, para a linha transpyrenaica, chegando a galeria a 128 metros do ponto de partida.

Constituiu-se uma nova companhia com o capital de cinco milhões de pesetas para a construção de caminhos de ferro secundarios.

A Camara de Commercio de Ayamonte está tratando de conseguir a construção de uma linha ferrea que ligue Ayamonte, Ilha Christina, Lepe, Cartaya e Huelva.

Nas obras do tunel de Canfranc, uns centos e vinte trabalhadores declararam-se em greve, sob o pretexto de que os salarios lhes são pagos aos mezes e não ás semanas, e de que os fazem trabalhar onze horas por dia.

Foi autorizada a abertura ao serviço publico do ramal de Gori (Sondica), da linha de Bilbao a Lezama, com a extensão de 1.000 metros.

França

Continuam os trabalhos de construção da linha de Canfranc. Do lado da França os trabalhos não tem avançado muito, devido ás dificuldades que offerece o terreno, mas em breve tomarão maior incremento, logo que comecem a funcionar duas poderosas perfuradoras movidas por electricidade.

Belgica

O respectivo ministro está estudando um projecto de tarifas, tanto para passageiros como para mercadorias, apresentado pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Belgas, em que os preços são mais elevados do que os actuaes.

Brazil

As differentes companhias ferroviarias do Brazil estão estudando a maneira de unificar as suas tarifas de transporte.

China

Vae começar a construção do caminho de ferro de Han-Kyu a Cantão.

A linha é construida pelo Estado, sob a vigilancia d'um engenheiro inglez.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação do n.º 519)

O funcionamento dos diversos serviços durante o exercicio dá lugar ás seguintes observações:

§ 1.º — EXPLORAÇÃO

Os diversos ramos de serviço da exploração (Movimento, Serviços Commerciaes, Fiscalisação e Estatística) cooperam com os seus esforços para obviar ás dificuldades apontadas no começo d'este relatorio.

A diminuição do trafego de mercadorias permittiu reduzir bastante o percurso dos comboios; o numero de kilometros-trem tornou a descer a 5.903.693 kilometros, isto é, quasi o numero exacto realisado em 1906, quando apenas havia um unico rapido entre Lisboa e Porto e não existia o rapido de Madrid e ainda quando muitos outros comboios de passageiros de grande percurso tinham velocidade commercial inferior á de agora. Este resultado obteve-se continuando a rigorosa fiscalisação no aproveitamento dos comboios mixtos e de mercadorias.

A carga média dos comboios baixou ligeiramente, passando de 182 a 180,7 toneladas.

Melhorou-se o aproveitamento do material, tendo a proporção do percurso do material vazio com relação ao percurso total baixado de 15 % a 12,8 %.

§ 2.º — VIA E OBRAS

A conservação da via proseguiu durante o anno nas melhores condições. As despesas do serviço elevaram-se de 519:184\$704 réis a 529:749\$522 réis. Es'e augmento provem principalmente do preço das travessas, que não só custaram mais caras, mas que foram aggravadas com as despesas da creosotagem, mais elevadas em razão do acrescimo do preço em réis do creosote e do augmento da sua quantidade.

Como de uso, damos em seguida, com relação a materiaes empregados, algarismos que mostram o trabalho realisado:

| | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Ballastro de pedra britada | 58.132 metros cubicos |
| " " areia | 4.916 " " |
| Travessas de pinho | 136.322 |
| " " carvalho | 856 |
| Carris de 40 e 45 kilogrammas | 276 |
| " " 30 kilogrammas | 1.516 |

§ 3.º MATERIAL E TRACÇÃO

Nos mappas minuciosos annexos a este relatorio, sob n.º 32, encontram-se, como nos annos precedentes, os dados pormenorizados relativos a este serviço.

As despesas subiram de 878:197\$149 réis a 894:200\$403 réis, ou seja o augmento de 16:003\$254 réis. Este excesso é devido ás despesas de combustivel, que augmentaram 20:369\$669 réis, em vista da elevação do preço e do aggravamento do cambio.

A despesa por kilometro-trem augmentou bastante, devido ao elevado preço dos materiaes, passando de 145,92 a 151,47 réis. O percurso médio annual das locomotivas passou de 46.968 a 45.723 kilometros em vista da diminuição do numero de kilometros-trem e do augmento do effectivo.

4.º — Despesas extraordinarias

Attendendo ás condições menos favoraveis como se apresentava o exercicio, restringiram-se quanto possivel as despesas de trabalhos complementares, adiando até aos primeiros mezes de 1909 aquelles cuja urgencia não era immediata. O effecto que esta medida produziu nas despesas, não foi no entanto o desejado em vista do aggravamento do cambio. Contudo, conseguiu-se reduzir a totalidade das despesas com trabalhos complementares a 518:162\$929 réis, em vez de 666:306\$392 réis como foi em 1907.

Continuou-se o desdobramento das linhas, concluindo a secção Coimbra-Alfarellos, e adiantaram-se bastante os aterros na secção de Albergaria a Pombal. Procedendo assim por troços de vinte kilometros, facilitámos ao mesmo tempo o cruzamento dos comboios na nossa arteria principal com despesa relativamente reduzida, sendo de esperar que a continuação do desdobramento nos permitta juntar os diversos troços e constituir por esta forma um importante percurso em dupla via continua.

Proseguiu-se na substituição dos carris de 30 kilogrammas na linha de Cascaes, onde circulam os comboios suburbanos e de marcha rapida, por outros de 40 kilogrammas e de 12 metros de comprimento.

Recebemos durante o verão seis poderosas locomotivas de grande velocidade, encomendadas em 1907. Estas locomotivas dão excellentes resultados na tracção dos comboios pesados e rapidos da linha principal.

Transformaram-se completamente nas officinas geraes tres locomotivas da serie 80-99, destinadas normalmente aos comboios omnibus directos e eventualmente aos rapidos, adaptando-lhes caldeiras muito mais fortes, justificando-se assim as previsões favoraveis feitas sobre estas transformações.

Proseguimos, ainda com o mesmo fim, na transformação do antigo material para passageiros ou material moderno. Tres carruagens antigas de coupé-camas foram guarnecidas com leitos mais confortaveis, alim de serem postas á disposição dos passageiros que viajam de noute entre Lisboa e Porto.

Foi installada a iluminação a gaz em todo o material suburbano de 1.ª classe e mixto, ou sejam 18 carruagens, em 34 suburbanas de 3.ª classe e em 23 de todas as classes da linha principal.

Em 1908 as officinas de Alcantara completaram 30 wagons cobertos; foram tomadas as devidas disposições para que aquelle numero se eleve em 1909.

A totalidade das despesas complementares effectuadas em 1908 cuja discriminação se encontra, como de uso, nos mappas annexos a este relatorio, sob n.º 48, decompõe-se como segue:

| | |
|---|--------------|
| Material circulante | 173:046\$090 |
| Mobilia, utensilios e ferramentas | 54:264\$656 |
| Diversos | 96:529\$327 |
| Consolidações e renovações | 81:197\$118 |
| Segunda via da linha do norte | 107:125\$708 |
| Substituição de taboleiros metallicos | 6:000\$000 |

Total — Réis..... 518:162\$92

SEGUNDA PARTE

Conta de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento

As diferenças resultantes da comparação do balanço de 1908 com o do anno de 1907, são as seguintes:

| | |
|--|-----------------|
| Estabelecimento. | |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907..... | 56.920:228\$218 |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1908..... | 56.916:628\$218 |
| Diferença para menos em 1908..... | 3:600\$000 |
| Recebido do Banco Lusitano, por conta da prestação de 1906..... | 3:000\$000 |
| Recebido do Conde do Paço do Lumiar — 1.ª prestação segundo escriptura de 22 de Novembro de 1904..... | 600\$000 |
| Diferença indicada..... | 3:600\$000 |
| Material circulante. | |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907..... | 3.042:176\$553 |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1908..... | 3.031:303\$915 |
| Diferença para menos em 1908..... | 10:872\$540 |
| Baixa no respectivo inventario de material transformado e demolido. | |
| Diferença entre o valor nominal e o de emissão d'obrigações. | |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907..... | 31.915:365\$813 |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1908..... | 31.912:536\$520 |
| Diferença para menos em 1908..... | 2:829\$293 |
| Valor nominal (90\$000 réis cada) de 185 obrigações de 4 %, sendo 61 de 1.ª grau e 124 de 2.ª grau..... | 16:650\$000 |
| Seu custo (applicação do producto da venda de terrenos do Tejo)..... | 13:820\$703 |
| Diferença indicada..... | 2:829\$293 |
| Despesas complementares do estabelecimento desde 1895. | |
| O movimento d'esta conta foi o seguinte, embora não houvesse alteração do saldo: | |
| Novas construcções e trabalhos complementares..... | 290:832\$183 |
| Mobilia, utensilios e ferramentas.... | 54:264\$656 |
| Material circulante..... | 173:046\$090 |
| Amortizado por « Ganhos e Perdas »..... | 518:162\$929 |
| Sem diferença..... | -5- |
| Bens proprios com applicação especial. | |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907..... | 1.834:372\$630 |
| Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1908..... | 1.820:515\$515 |
| Diferença para menos em 1908..... | 13:827\$115 |
| Venda de 6.432, m ² 28 às Companhias Reunidas do Gaz e Electricidade de Lisboa, conforme escriptura de 24 de Janeiro, por 54:674\$380 réis, sendo pagaveis em Abril de 1909 — 41:005\$683 réis e tendo sido recebido por conta..... | 13:668\$593 |
| Venda de 26, m ² 42 á Companhia do Assucar de Mocimbo, por escriptura de 27 de Agosto..... | 138\$520 |
| Diferença indicada..... | 13:827\$115 |
| Obrigações. | |
| Saldo credor em 31 de Dezembro de 1907..... | 89.574:030\$000 |
| Saldo credor em 31 de Dezembro de 1908..... | 89.557:380\$000 |
| Diferença para menos em 1908..... | 16:650\$000 |
| Retiradas da circulação 185 obrigações de 4 %, do valor nominal de 90\$000 réis cada uma, adquiridas com o producto da venda de Terrenos do Tejo, sendo: | |
| De 1.ª grau — 61 obrigações..... | 3:490\$000 |
| De 2.ª grau — 124 obrigações..... | 11:160\$000 |
| Diferença indicada..... | 16:650\$000 |

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 % da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Suéste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

As amostras acham-se patentes nos armazens geraes de Minho e Douro.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festas a N.ª S.ª do Castello em Coruche nos dias 13 a 17 de agosto de 1909

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, válidos para ida, nos dias 13 a 17 de agosto; volta, nos dias 14 a 19 do mesmo mez

Preços dos bilhetes, sello incluído, das principaes estações para Coruche e volta: Lisboa-R, 1.ª classe, 2\$730 réis; 2.ª classe, 1\$980 réis; 3.ª classe, 1\$290 réis; Villa Franca 1\$710, 1\$240, 810; Santarem 1\$460, 1\$050, 690; Torres Novas 2\$200, 1\$320, 1\$040; Abrantes 3\$130, 2\$250, 1\$480; Vendas Novas 1\$120, 790, 520.

Para preços das demais estações e condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Romaria ao Senhor da Serra de Semide nos dias 12 a 25 de agosto de 1909

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos pelos comboios ordinarios, (excepto o Sud-Express e os rapidos Lisboa-Porto) de 12 a 25 inclusivé de varias estações para as de Ceira ou Tremoa (linha de Louzã) indistintamente.

Preços dos bilhetes, (sello incluído), das principaes estações: Pombal 2.ª classe, 1\$450 réis; 3.ª classe, 1\$030; Coimbra ou Coimbra B 160, 110; Aveiro 1\$610, 1\$160; Ovar 2\$360, 1\$520; Leiria 1\$800, 1\$190; Figueira da Foz 780, 530; Miranda do Corvo 140, 100; Louzã 350, 250.

Vantagem importante. — Aos passageiros portadores de bilhetes vendidos pelas estações das linhas do Norte e do Oeste é concedida, á volta, a paragem de 1 dia na estação de Coimbra, sem pagamento de importancia alguma.

Para mais preços e condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta
Pampilhosa-Bussaco-Santa Comba Dão

A partir de 15 do corrente e até 15 de outubro proximo futuro, terão lugar diariamente, entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, os comboios abaixo indicados, para serviço de passageiros de 1.ª e 2.ª classes e bagagens, com as marchas seguintes:

Comboio 101 — Pampilhosa, partida 1,50 da manhã; Luso Bussaco, 11,12, manhã; Mortagua, 11,43, manhã; Santa Comba Dão, chegada, 12,10 da tarde.

Comboio 102 — Santa Comba Dão, partida 7,45 da tarde; Mortagua 8,7 da tarde; Luso-Bussaco 8,44 da tarde; Pampilhosa, chegada, 9 da tarde.

O comboio 101 liga em Pampilhosa com o comboio rapido 56 da Companhia Real que parte do Porto ás 8,50 e chega á Pampilhosa ás 10,43 da manhã.

O comboio 102 corresponde em Pampilhosa:

No sentido do Porto, com os comboios da Companhia Real 65 (rapido) e 11 (omnibus), que partem de Pampilhosa respectivamente, ás 9,18 e 9,24 t. e chegam ao Porto ás 11,10 t. e 12,26, m.

No sentido de Coimbra, com o comboio 2212 da Companhia Real que, durante o mesmo periodo, fará serviço limitado de passageiros de todas as classes entre Aveiro e Coimbra B e que parte da Pampilhosa ás 9,16 da tarde, chegando a Coimbra B ás 9,44 da tarde.

Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão

Porto a Villa do Conde e Pova

Aos domingos e dias santificados dos mezes de agosto, setembro e outubro (com excepção do dia 15 de agosto) as estações do Porto, Mattosinhos e Leça venderão bilhetes de ida e volta para as de Villa do Conde e Pova, aos preços de 560 réis em 1.ª classe e 320 em 2.ª. Estes bilhetes só são válidos para o mesmo dia da venda e para a ida no comboio *tramway* que sahe do Porto ás 12-15 da tarde e regresso em qualquer dos comboios que partem da Pova ás 4,45, 7 e 9 da tarde.

Os passageiros de Leça e Mattosinhos, que desejarem aproveitar-se dos mesmos bilhetes, terão de seguir no comboio que d'alli parte ás 11,5 da manhã, esperando na Senhora da Hora a chegada d'aquelle; os que porém não queiram sujeitar-se a essa demora, podem vir no comboio immediato, cuja partida é ao meio dia, mas sem garantia de correspondencia, visto que os *trams* da linha da Pova não esperam na Senhora da Hora os do ramal de Leixões.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de diversos artigos de escriptorio

No dia 19 de agosto, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se hade proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 70\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Suéste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

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 Chacharra-Mendi.—Proprietário, Felix Nuñez & C.^a

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

| COMPANHIA REAL | | | | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHE |
|----------------|--|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
|----------------|--|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade

(Approvada por despacho ministerial de 29 de Julho de 1909)

DESDE 10 DE AGOSTO DE 1909

A alinea **A** d'esta tarifa é ampliada como se segue:

Maximo cobravel, por tonelada, das remessas da 2.^a série, procedentes das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as estações além de S. Marcos ou vice-versa:

| | |
|--------------------------------|-------------|
| Até 340 kilometros | 2\$400 réis |
| Além de 340 kilometros | 2\$800 „ |

Lisboa, 23 de Julho de 1909.

O Engenheiro Director

Antonic Lourenço da Silveira.