

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 521

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1909

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Real — Tarifa internacional n.º 307 — g. v.

SUMMARIO

Paginas

A linha do Sado, por J. Fernando de Souza	257
As Associações para o progresso das sciencias, por Mello de Mattos	260
Parte oficial — Portaria de 27 de agosto	263
Tarifas de transporte	263
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste	263
A propósito do Cincocentenario — LXVI	263
Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques	264
Notas de viagem — O Porto e o « Sud-Express » — Vantagens da carruagem	
Pampilhosa-Hendaya — A companhia do Norte implacável — Um reque-	
rimento — A amabilidade d'um chefe d'estação — Fisco impiedoso —	
Reclamação estomacal	
O concurso de Reims	264
Africa do Sul	265
Tracção eléctrica — Espanha — Inglaterra — Dinamarca — Brazil — Mexico	266
Aviação e aerostação — Espanha — França — Inglaterra — Alemanha — Di-	266
namarca — Estados Unidos	267
Automobilismo — Espanha — Inglaterra — Estados Unidos	267
Socorro ao Ribatejo	268
Comércio português	268
Linhos Portuguezas — Sines — Evora a Reguengos — Companhia Real — Ma-	268
lange — Setil a Peniche — Montemor-o-Novo	
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	268
Boletim Commercial e Financeiro	268
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	269
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	269
Linhos estrangeiras — Espanha — França — Suíça — Turquia — Brazil — Ar-	270
gentina	
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Con-	270
selho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação)	271
Notícias de serviço	271
Arrematações	272
Agenda do Viajante	
Horário dos comboios	272

A linha do Sado

Quantos esforços empenhados para a sua construcção ha onze annos a esta parte!

A comissão technica de 1898 incluiu a linha do Sado no plano que propôz, pondo em relevo a sua incontestável importancia sob o ponto de vista economico.

Após os trâmites officiaes, foi em 27 de novembro de 1902 decretado o plano da rede complementar ao sul do Tejo, no qual figurava a linha do Sado, deixando-se indeterminada a sua origem, que poderia ser em Setubal no prolongamento do actual ramal, no Pinhal Novo ou Poceirão.

No plano submetido a inquerito não incluia a comissão o ramal de Sines em vista da dificuldade do terreno e da existencia de uma estrada de Sines a S. Thia-reno, bifurcando-se para Grandola e proximidades da Arrabida e ligando portanto aquellas povoações com duas estações da projectada linha do Sado.

As reclamações formuladas no inquerito levaram à classificação do ramal, que figura no plano decretado, podendo porém ter a origem em Grandola ou Alvallade segundo as indicações dos estudos.

Em 1903 o sr. conde de Paçô Vieira, tendo a nitida compreensão do alcance da lei de 14 de julho de 1899 e dos resultados que da sua applicação se poderiam obter em curto prazo, conseguiu n'um final de sessão arrancar das canarias, devidamente aprovada, uma proposta de lei que apresentou, auctorizando o governo a construir por

troços successivos diversas linhas, entre as quaes figura a do Sado e o seu ramal.

A comissão de obras publicas, por influencia de Marianno de Carvalho, fixou a origem da linha em Setubal e do ramal em Garvão, satisfazendo assim as aspirações regionaes e pondo termo á indeterminação, que ficara subordinada aos estudos.

Ficava assim a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado habilitada a aproveitar o primeiro ensejo favorável para a construcção da linha do Sado. Proseguiam entretanto activamente os estudos, sendo singularmente difíceis pelos trabalhos hydrographicos e pelas sondagens geologicas que exigiam os da travessia do largo esteiro de Marateca. Um primeiro projecto apresentado, devido á colaboração dos habeis engenheiros Vasconcellos Sá e Santos Viegas, suscitara objecções do Conselho Superior de Obras Publicas ácerca das despesas de conservação a que dariam lugar os aterros e as pontes de Marateca. Um reconhecimento feito para contornar o esteiro mostrou que tal expediente occasionava considerável alongamento, que não convinha.

A saída do Pinhal Novo seria a solução mais económica, mas prejudicaria as relações da linha do Sado com Setubal.

Occorreu por isso uma solução intermedia, que foi estudada, fazendo-se sair a linha do Sado da estação de Palmella, para atravessar o esteiro de Marateca na parte estreita e aproximando a bifurcação de Setubal.

O projecto respectivo obteve parecer favorável do Conselho Superior.

Por virtude de representações de Setubal, o Conselheiro Pereira dos Santos, no seu curto consulado de 1906, determinou o estudo de uma variante saindo directamente de Setubal.

A pericia do sr. Santos Viegas se deveu uma solução que a principio fôra julgada inexecutável. A linha saia de Setubal à beira do rio, internava-se na Cachofarra, ia pelo norte do esteiro do Garvão, cortando-o junto da boca e atravessando o esteiro principal em local em que bastava uma ponte de 500 metros.

Com essa variante e fragmentos dos outros dois traçados ficava constituído o projecto até proximidades de Palma.

A portaria de 5 de maio de 1908 aprovou os dois últimos lanços e fez a recompilação de todos os projectos da linha, que ficava com 126,2 kilómetros de extensão, além do lanço já construído desde a estação de Setubal até à margem do Sado, achando-se orçada em 1.833:900\$000 réis. Como a maior parte das expropriações serão feitas pelas camaras interessadas, pode-se orçar em 1.800 contos a despesa a fazer.

A função económica da linha só pode ser cabalmente desempenhada quando a construcção estiver completa, por se facultar ao trânsito do Algarve o itinerario mais curto e tornar possível a exportação em larga escala dos minérios e dos productos agrícolas do Alto Sado.

A parte cara da linha encontrava-se perto da origem. Não tinha pois cabimento a construcção por lanços

successivos, não se podendo inicial-a senão quando houvesse recursos para a sua realização integral e simultanea.

Logo que houve ensejo para isso, procurou-se aproveitá-lo. Era nos meados de 1907; o mercado financeiro achava-se em condições favoraveis, tendo o cambio attingido o par. A casa Burnay, empenhada em pôr a mina do Louzal em termos de poder ser explorada, promptificava-se a emprestar os 2.000 contos precisos ao juro modico de 5 %.

Havia então disponibilidades no fundo especial. Tinha o Governo a auctorização legal precisa. Um simples acto de expediente administrativo permittia a immediata construção da linha.

As hesitações que houve deixaram passar o ensejo favoravel.

A perturbação de cambios e outras circumstancias de ocasião fizeram caducar a proposta de emprestimo.

Os recursos que se poderam obter tiveram outras aplicações onde a construcção se podia fraccionar.

Continuaram as diligencias para suscitar novas propostas. Os srs. D. Luiz de Castro e Soares Branco preparavam uma providencia que permittisse construir a linha do Sado, mas as vicissitudes da nossa malhadada politica não os deixaram realizar o seu intento.

O actual ministro das obras publicas, convencido ha muito da enorme importancia da linha, decidiu meter homens á empresa.

Não tinha no momento presente disponibilidades no fundo especial para poder levantar o capital preciso.

O crescimento d'estas e o rendimento a que a nova linha dará logar permittiam porem prever a existencia de recursos mais que sufficientes para os encargos, quando estes se tornassem effectivos, após o periodo, não inferior a tres annos, que exige a construcção.

Não menor alcance tinha a prompta conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas para a grande velocidade. As duas obras reunidas, capitalisando-se os juros durante o periodo de construção para adiar o encargo, representariam 2.400 contos, cuja amortisação em 60 annos exigiria uma annuidade de cerca de 140 contos. O rendimento liquido da linha do Sado e do troço do Barreiro a Cacilhas estava calculado com toda a segurança em 186 contos. A operação justificava-se pois plenamente e não podia ser taxada de temeraria, nem de saque imprudente sobre o futuro. Era uma iniciativa rasgada, que tendia a desenvolver a riqueza agricola e mineira d'uma vasta região do paiz e a transformar profunda e beneficamente as condições d'exploração da linha do Sul.

O que era preciso, era assegurar ao capital a garantia tangivel do encargo, independente dos augmentos certos de rendimento, ocorrendo o Thesouro por suprimentos de receita liquida á possivel mas não provavel deficiencia de disponibilidades do fundo especial.

A economia da proposta de lei acha-se esboçada n'estas indicações, em que procurei resumir a doutrina do lucido relatorio que a precede e justifica.

Mercece pois o maior louvor a patriotica e intelligente iniciativa do sr. conselheiro Barjona, que prestará relevante serviço ao paiz fazendo transformar em lei a sua proposta.

Preveem-se n'ella dois casos: ou o Governo reune a construção por empreitada geral com a operação financeira, ou realisa esta e constroe ao modo ordinario por empreitadas parciaes. Todas as minhas sympathias vão para este segundo alvitre, o que não me impede de julgar que andou avisadamente o illustre ministro, prevenindo as duas hypotheses para tornar mais viavel o empreendimento.

Oxalá que a sua intelligente iniciativa corresponda o parlamento, compreendendo-lhe o alcance e votando a lei ainda na presente sessão sem obstrucionismos oratorios nem receios chimericos de encargos.

Duas objecções podem ser postas ao projecto. A linha do Sado, constituindo a segunda via da do sul, desviaria d'ella o trasego do Algarve em vez de crear receita nova. Não é prudente contar de antemão com as receitas que advirão ao fundo especial para contrair novos encargos antes de ter as disponibilidades precisas.

A primeira respondem artigos aqui publicados, em que analysei conscientiosamente os elementos d'ò trasego com que se pôde contar na linha do Sado e procurei demonstrar que o encurtamento do percurso com a consequente redução de preço e melhoria do serviço, determinarão, no exi-guo trasego entre a zona além de Garvão e a que fica aquem do Poceirão, augmento mais que sufficiente, não só para compensar o desvio, como para dar importante acrescimo de rendimento. Junte-se a isso o trasego proprio de uma região vasta e rica, mas falta de meios de communicacão, e vêr-se-ha que não são optimistas as previsões de um conto de reis de rendimento liquido por kilometro.

Pelo que respeita ao troço do Barreiro a Cacilhas, sem falar na profunda transformação que permite operar nos horarios das linhas do Sul e Sueste, a enorme elasticidade do trasego suburbano das grandes cidades ha de manifestar-se ali como em toda a parte. Por demais é conhecido o assumpto para que haja de repetir os calculos segurissimos do rendimento remunerador d'esse prolongamento.

Suponhamos porém, que é exagerado o rendimento liquido de 186 contos atribuido ás duas novas linhas.

Consideremol-o reduzido a 120 contos com uma diminuição de mais de um terço. Para a annuidade calculada no projecto faltariam apenas 22 contos.

Pois n'um periodo de quasi 4 annos não haverá no fundo especial disponibilidades para suprir essa deficiencia, quando já para o anno actual está calculado um saldo de perto de 50 contos sobre os encargos existentes?

E acaso temeridade imprudente contar com receitas futuras certas para ocorrer oportunamente aos encargos da construcção, não de linhas pobres e dispensaveis, mas de outras de grande importancia e em condições de remunerarem o capital?

Seria rasoavel que o Thesouro pagasse esses encargos por fórmula definitiva e não como suprimento, enquanto para isso não tivesse disponibilidades o fundo especial. Mas essa consideração tem importancia secundaria, porque a hypothese, quasi com certesa se não realisa, ou, se suprimentos houvesse, seriam diminutos.

Na proposta de lei de 1903 o sr. conde de Paço Vieira introduziu, por indicação do Conselho de Administração, uma disposição semelhante á do actual projecto, pela qual o Conselho reteria da receita liquida a entregar ao Thesouro as quantias precisas para ocorrer a possiveis deficiencias do fundo especial, reembolsando-as oportunamente com os respectivos juros.

Não julgou a camara necessaria essa precaucao e eliminou-a da proposta porque se tratava de construções por lanços successivos, emprehendidas á medida dos recursos. O caso agora é diferente. Trata-se de contrair desde já um compromisso de 2:400 contos, sendo preciso assegurar o pagamento da annuidade sem o deixar dependente do accrescimo de rendimento, por mais certo que seja.

Tem pois logar o alvitre posto de parte em 1903, que agora é indispensavel.

Tão condenavel seria a imprudencia no crear encargos, como louvavel é a justa confiança no futuro que depois de pesar madura e prudentemente as circumstancias, se abalança a uma iniciativa necessaria para o progresso economico do paiz.

O sr. conselheiro Barjona quiz continuar a obra abençoada dos seus predecessores, desde Elvino de Brito e especialmente a do sr. conde de Paço Vieira.

Bem-merece por isso do paiz.

J. Fernando de Souza.

Por determinação da Camara dos Senhores Deputados, publicou o *Diário do Governo* de 16 de agosto último a seguinte

Proposta de lei n.º 24-A

Senhores. — Se a necessidade imperiosa da regularização das nossas finanças impõe aos poderes públicos as normas da mais severa economia, não collide o cumprimento rigoroso d'esse patriótico dever com o aproveitamento criterioso de todos os meios de desenvolver a riqueza do paiz e promover o seu progresso agrícola e industrial, que tem por factor principalissimo a facilidade de comunicações pelo desenvolvimento da viação acelerada.

A esse propósito obedeceu a promulgação da lei de 14 de julho de 1899, graças à qual, e sem sacrifício das receitas líquidas que ao tempo o Thesouro auferia, se tem podido melhorar consideravelmente a exploração dos caminhos de ferro do Estado e acrescentar à nos a rede ferroviária mais de 400 kilómetros de linhas.

A lei de 1 de julho de 1903 veiu alargar as facultades por aquella concedidas ao Governo para se poder, no momento próprio e à medida dos recursos disponíveis, construir varias linhas complementares de incontestável alcance económico.

Segundo o regime estatuido são levantados os capitais precisos dentro dos limites que derivam das disponibilidades do fundo especial, construindo-se as novas linhas por troços successivos.

Entre as que foram objecto d'aquella autorização figura a linha do Valle do Sado, classificada por decreto de 27 de novembro de 1902 e cuja importância é unanimemente reconhecida.

Na vasta e fértil bacia d'aquele rio, tão rica em produtos agrícolas e em jazigos mineiros, faltam quasi por completo as vias de comunicação.

A navegação do Sado mal se pode fazer acima de Alcacer e ainda assim em condições precárias.

Um caminho de ferro que de Setubal se dirija a Garvão, a entroncar ali na linha do sul, não só barateia os transportes nessa vasta região, tornando possíveis e frutuosas as explorações mineiras em larga escala, entre as quais avultam as dos jazigos da Caveira e Lousal, e certas culturas que hoje não pôdem com o onus dos fretes, como ainda realisa considerável encurtamento para o Algarve, permittendo desenvolver sobremaneira as relações de aquella província, tão digna de ser visitada, e do sul da Espanha com o norte do paiz.

Pelas suas condições especiais, a linha do Sado só depois de concluída pode desempenhar a sua função, à qual corresponde, segundo os mais prudentes e seguros cálculos, rendimento inicial remunerador.

Não lhe era, pois, aplicável o sistema de construção gradual por troços successivos, tanto mais que o primeiro troço explorável, de Setubal a Alcacer, sem atingir ainda a região que mais carece de transportes faceis, importaria em perto de metade do custo total da linha. Constitue esta, pois, um empreendimento indivisível que tem de ser atacado simultaneamente em toda a sua extensão.

Nos rigorosos termos da lei de 14 de julho de 1899, não se poderia levantar o capital preciso quando houvesse no fundo especial as disponibilidades precisas, sem contar de antemão com a receita líquida que da nova linha há direito a esperar.

As dificuldades excepcionais que oferecia parte do traçado para se conciliar a bem entendida economia com as legítimas aspirações da cidade de Setubal, só ha menos de um anno permitiram ultimar em todas as suas partes o projecto, e determinar com suficiente aproximação o custo provável da linha. Foram, por isso, sendo attendidas outras necessidades, de modo que neste momento não cabe nas disponibilidades do fundo especial o encargo do capital preciso para a linha do Sado.

Crescem, porém, aquellas rapidamente, como é natural em redes a que se estão acrescentando todos os annos novos troços, de sensível elasticidade de rendimento, podendo-se fixar na cifra média de 40.000\$000 réis o aumento anual dos recursos do fundo especial. Num período de tres annos, inferior ao tempo preciso para a construção da linha e trabalhos preliminares de adjudicação das obras, haverá muito provavelmente disponibilidades suficientes para o encargo, independentemente do rendimento líquido da nova linha, calculado prudentemente em cerca de 130.000\$000 réis annuas.

Achando-se a linha orçada em cerca de 1.840.000\$000 réis, o seu custo, acrescido dos juros durante o período da construção, que não vai além de tres annos, elevar-se-á a 2.000.000\$000 réis, quantia que demanda apenas a annuidade de 120.000\$000 réis para a amortização em quarenta annos.

De modo algum se pode, pois, recerar insuficiencia de recursos para os encargos da construção desde que só no fim d'ella se tornem efectivos.

A exequibilidade financeira de uma operação d'esta natureza é demonstrada por propostas que se tem pretendido apresentar para a construção da linha do Sado por empreitada geral, conjugada com a respectiva operação de crédito.

Ainda ha poucos meses foi apresentada uma proposta ao Governo para a construção da linha do Sado e para a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas, por empreitada geral paga em vinte e cinco annuidades. O Conselho de Administração dos Caminhos de

Ferro do Estado, ouvido sobre ella, analyssou-a em minucioso parecer que terminava pelas conclusões seguintes:

1.º A construção da linha do Sado é de grande alcance económico, não se podendo, sem ella, explorar as importantes minas da região, nem oferecer transportes baratos aos produtos agrícolas, nem ainda desenvolver o tráfego do Algarve.

2.º Não menos importância tem a pronta conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas para a grande velocidade, sendo o aumento de rendimento, que por elle se obtém, superior ao encargo da quantia que é preciso despender.

3.º Em princípio, seria vantajoso um contrato da natureza do que foi proposto ao Governo, quando a este não convenha, por considerações de ordem financeira, levantar directamente o capital e construir por empreitadas parciais, devendo ser previamente fixada a quantia a tomar para base da operação em vista dos orçamentos das linhas.

4.º Os recursos actuais do fundo especial não oferecem, ao presente, disponibilidades, dentro das quais cabem os encargos da construção das linhas indicadas (embora seja de presumir que o aumento dos rendimentos d'ellas proveniente seja proximamente igual a esses encargos), faltando pois um dos requisitos legais para se poder emprehender a construção imediata nos termos das leis vigentes.

5.º Ao Governo pertence apreciar as circunstâncias e decidir se convém tomar uma providencia extraordinaria para atender às imperiosas razões de ordem económica que militam a favor da pronta construção da linha do Sado e do troço do Barreiro a Cacilhas.

O prolongamento da linha do sul, Barreiro a Cacilhas é obra de capital importância pela transformação radical que permite operar na exploração das linhas do sul e sueste, e do resultado pecuniário seguro pelo tráfego suburbano com que nela se pode contar.

Assim o reconheceram os poderes públicos, incluindo-a entre as linhas que primeiro deviam ser construídas com os recursos do fundo especial e numeradas no n.º 1.º da 4.º lei de 14 de julho de 1899.

Houve delongas inevitáveis originadas pelo estudo do projecto, pelas sondagens geológicas que tinham de preceder a sua execução e pela elaboração de variantes em harmonia com a natureza do sub-solo conducentes a considerável economia e finalmente pelo exame do plano da transferência do Arsenal da Marinha para junto da estação terminal na Cova da Piedade.

Acha-se apenas construído um primeiro lango até o rio de Coina e adjudicada a construção das pontes sobre esse rio e sobre o Judeu, que são as obras mais importantes e dispendiosas do lango.

Conviria sobremaneira que em curto prazo se concluíssem as instalações para o serviço de grande velocidade, adiando-se as destinadas ao de pequena velocidade, que são as mais caras, visto que por um período ainda mais ou menos largo são suficientes as do Barreiro.

Desde que se tome pois uma providencia extraordinaria para a rapida construção da linha do Sado, deveria dar-se-lhe amplitude que assegurasse no mesmo prazo a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas, para a grande velocidade, tanto mais que a melhoria de serviço nas relações com o Algarve, devida à linha do Sado, accentua-se sobremaneira pela transferência do *terminus* da grande velocidade para Cacilhas e que o rendimento do prolongamento será seguramente muito superior ao encargo contralido, achando-se calculado em 58 contos de réis.

Justifica-se pois, sob o ponto de vista económico, uma providencia que abranja as duas linhas indicadas.

Resta examinar até onde vão nos termos das leis vigentes as facultades do Governo.

A situação legal pelo que respeita a operações concernentes ao fundo especial acha-se bem esclarecida no parecer da Procuradoria Geral da Coroa, de 3 de novembro de 1908.

O Governo pode efectuar as operações de crédito propostas pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado dentro das disponibilidades do fundo especial (lei de 14 de julho de 1899, base 2.º n.º 4.º; base 3.º, § 1.º, n.º 2.º; §§ 2.º e 3.º; regulamento de 2 de novembro de 1899, artigos 57.º, 58.º e 63.º).

Pode ainda efectuar adeantamentos para serem oportunamente liquidados quando se realizem as operações de crédito definitiva, para cujos encargos haja no fundo disponibilidade; nos mesmos termos lhe seria lícito contratar uma operação provisória com a Caixa Geral de Depósitos ou com outro estabelecimento de crédito.

E' certo que a lei de 14 de julho de 1899 prevê (base 3.º, n.º 11.º) como recurso do fundo especial as quantias que extraordinariamente forem para elle destinadas pelo Governo. Poderá, pois, este assegurar ao fundo especial o adeantamento das quantias complementares precisas para perfazer a annuidade de um empréstimo destinado à construção da linha do Sado, ou de outras autorizadas por lei, deduzindo-se a respectiva importância nas prestações da receita líquida a entregar ao Thesouro e sendo esses adeantamentos reembolsados oportunamente com os seus juros.

Essa operação excederia porém as facultades do poder executivo quando no fundo especial não houvesse disponibilidades suficientes.

Das considerações que deixo expendidas conclue-se a utilidade e oportunidade de uma operação de crédito combinada com a construção das linhas indicadas, o que a torna mais fácil e planeada por forma que os seus encargos só se façam sentir quando haja a certeza de ter para os solver os recursos precisos, aos quais se virá juntar como reforço de garantia o rendimento das novas linhas. Subordina-se essa operação ao princípio do concurso público; junta-se ao custo das linhas os juros durante a construção para fixar a quantia que tem que ser amortizada; limita-se o prazo de amortização a sessenta anos, o que é suficiente para suavizar o encargo anual sem o prolongar demasiado; toma-se para base de licitação a annuidade, visto a operação financeira sobrelevar em importância a simples empreitada de construção; deixa-se previsto o caso de não se poder ou não convir adjudicar as obras.

Tenho, pois, a honra de submeter á vossa elevada apreciação a seguinte:

Proposta de lei

Artigo 1º E' autorizado o Governo a proceder á immediata construção da linha do Sado, Setúbal a Garvão, e á conclusão do prolongamento da linha do Sul, do Barreiro a Cacilhas, para os serviços de grande velocidade, em conformidade com as bases anexas á presente lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante.

Art. 2º O Governo dará conta ás Cortes do uso feito d'esta autorização.

Art. 2º E' revogada a legislação em contrario.

Base 1.º

A construção da linha do Sado, desde a estação fluvial de Setúbal até á ligação com a linha do Sul em Garvão, será feita conforme os projectos aprovados pelo Governo e abrangerá todos os trabalhos de infra e superestrutura, edifícios e acessórios.

As expropriações ficarão a cargo do Governo e das câmaras municipais que a isso se obrigaram por occasião da classificação da linha.

A conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas na parte destinada aos serviços de grande velocidade será feita do mesmo modo segundo os projectos aprovados e compreenderá todos os trabalhos da infra e superestrutura, edifícios e acessórios que resta fazer, sem prejuízo da adjudicação efectuada da empreitada das pontes de Coina e do Rio Judeu.

Base 2.º

A execução das obras enumeradas na base 1.º será feita por empreitada geral precedida de concurso público e deverá efectuar-se no prazo de tres anos, ficando subordinada ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras públicas de 9 de maio de 1906.

§ unico. A execução dos taboleiros metálicos das obras de arte será confiada á industria metallurgica nacional.

Base 3.º

O custo atribuído ás obras será o dos respectivos orçamentos, acrescido dos juros durante o periodo de construção e fixado no maximo de 2.400.000\$000 réis, como base da amortização, a fazer.

Base 4.º

Para pagamento da empreitada de construção serão criados e entregues ao adjudicatário os necessários títulos de dívida pública amortizáveis, iguais na essência aos dos empréstimos de 1905 e 1909, com garantia do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, isentos, como ellos, de impostos, e do valor nominal e tipo de juro mais acomodados ás condições dos mercados financeiros.

A annuidade não poderá exceder o maximo de 143 contos de réis, tomada para base de licitação no concurso.

A amortização efectuar-se-há semestralmente, por sorteio ou por compra no mercado, no prazo maximo de sessenta anos, contados a partir da data fixada para a conclusão das obras, devendo os encargos de juro e amortização principiar a correr por conta do Estado sómente depois d'essa data.

A respectiva annuidade será paga pela Junta de Crédito Público, para o que lhe serão entregues mensalmente, pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, as quantias necessárias, saídas das disponibilidades do fundo especial criado pela lei de 14 de julho de 1899.

§ unico. Quando essas disponibilidades forem insuficientes para a entrega á Junta do Crédito Público de alguma ou algumas das prestações das annuidades, será a quantia necessária deduzida da prestação mensal da receita líquida entregue ao Tesouro pela referida Administração nos termos do artigo 1.º, § 2º, do decreto de 31 de janeiro de 1905, constituindo suprimentos do mesmo ao fundo especial para serem reembolsados com os respectivos encargos, logo que as disponibilidades d'este o permittam.

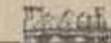
Base 5.º

Caso não seja possível ou não convenha fazer a adjudicação, é autorizado o Governo a proceder directamente á construção das linhas indicadas, por empreitadas parciais, de modo que os trabalhos fiquem concluidos no prazo previsto de tres anos.

Para esse efecto o Governo criará os títulos necessários nos termos prescritos na base anterior, procedendo á sua venda ou mobilização nas melhores condições, contanto que os encargos para o Estado não principiem a correr antes da conclusão das linhas e que os encargos da mobilização não excedam 5 3/4 por cento das quantias levantadas.

No pagamento da respectiva annuidade serão observadas as prescrições da 4.º base.

Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 14 de agosto de 1909. — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas.*



As Associações para o progresso das ciências

Apoz a guerra de 1870 reconheceu a França que um dos grandes erros do imperio provinha da tentativa de centralização de todas as iniciativas em Paris.

A atenuação da vida local produzia o desamor pela terra onde se nascia, e empobrecia o paiz obrigando-o a contribuir só para o engrandecimento da capital.

Como meio de descentralização científica fundou-se a *Association française pour l'avancement des sciences*, que se moldou sobre a *British Association for the advancement of sciences*, a ponto tal que assim como esta se designa a si propria, segundo a moda britanica, B. A. A. S., a sua congener francesa publicava um boletim denominado da *Afas*.

No entanto, através do modelo inglês, a sociedade francesa logrou contar por milhares os seus socios, realizar congressos científicos em todas as cidades de França e da Argelia, impulsor a vida universitaria da província, tornando conhecidos os trabalhos que ali se fazem e os professores que ali ensinam. Graças a ella, o laboratorio marítimo de Wimereux, fundado á custa do professor Giard e subsidiado por alguns alumnos de elle na universidade de Lille, tornou-se conhecido e aquella modesta instalação conseguiu até ser tão apreciada como o espetacular estabelecimento fundado pelos alemães em Nápoles. Os trabalhos que de ali saíram fazem auctoridade, especialmente os do sr. doutor Barrois, que conhece admiravelmente como naturalista os nossos Açores e que sobre elles tem publicado trabalhos de merecimento.

Fazer a historia da *Afas* consignada em cerca de quarenta volumes publicados não é trabalho que se consiga nos estreitos limites de um artigo destinado á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, accrescendo que a vastidão do programma da associação é de tal ordem que comporta todos os ramos do saber humano. Ora já não é em nossos dias que pode um cerebro aquilatar e resumir os trabalhos que tocam em todas as ciências. Accresce ainda que ali foi que se apresentaram novos methodos de investigação científica, entre os quais ocorre a quem isto escreve os da *Géometrographia* ou *Arte das Construções geometricas*.

Para admirar seria que, depois de mais de 2.000 annos de investigações geometricas, houvesse quem se lembrasse de pesquisar os fundamentos da geometria, se não estivéssemos num seculo em que o livre exame leva á critica de todas as bases dos conhecimentos humanos, conforme bem o comprova na *Science et l'Hypothèse* o illustre matemático e grande sabio H. Poincaré.

De essa orientação científica nascem, o que se pode chamar com pouco agrado dos puristas da nossa língua um detalhe científico, mas de elevado alcance filosófico, pois que liga intimamente as concepções da especulação pura com as aplicações que se fazem da geometria.

Não é para aqui a exposição da *geometrographia*, ciência essencialmente especulativa, e por isso até seria descabida n'uma revista destinada a profissionais, mas não vem fóra de propósito expôr, segundo o professor sr. Lemoine o seu quadruplo fim.

Por meio de certas convenções dà para qualquer construção executada um simbolo que é como que a medida

da sua simplicidade e das probabilidades da sua maior ou menor exactidão.

Em segundo logar, leva até aos processos para efectuar o mais simplesmente possível uma construcção determinada indicada pela geometria.

Quando se dá o caso, em terceiro logar, discute uma construcção cujo principio se deu para lhe substituir uma construcção mais simples, que pode acontecer até que diffira inteiramente da primeira indicada.

E finalmente dá ensejo a comparar entre si todas as construcções que se conhecem de um mesmo problema, para se escolher entre elles a mais simples, que se chama *construcção geometrographica* do problema, até que se tenha encontrado outra mais simples ainda, caso a haja, que toma então o logar de construcção geometrographica do problema.

Esta sciencia puramente abstracta, sem raizes nos trabalhos geometricos anteriores, appareceu primeiramente no congresso de Oran da associação francesa para o adeantamento das sciencias.

Foi portanto em 1888, na Argelia, que de ella deu parte o sr. E. Lemoine.

Successivamente nos congressos da associação realizados em Pau (1892), Besançon (1893), Caen (1894) etc. apareceram novos cultores de este ramo da mathematica, os srs. Gaston Tarry, Evaristo Bernès, coronel Mareau e hoje conta ella uma notação especial e até uma nomenclatura à parte.

Do plano, pensou-se em transportar para o espaço a geometrographia e sobre isso appareceu uma memoria no congresso da Associação em 1900, que naturalmente se realizou em Paris. Era o anno de exposição.

Certo é que Paris atrae os provincianos, mas nem por isso, a despeito dos *desraizados*, como lhes chamou um conhecido romancista francês, deixou de haver actividade scientifica nos centros intellectuaes do resto da França e a *Afas* conta no seu activo não poucos trabalhos vindos da província. Talvez que até à sua influencia se devam aquellas *pequenas patrias* que se instituiram em Paris e onde os provincianos de cada região da França se agremiam para não perderem os habitos da terra natal, a linguagem e para protegerem os patrícios infelizes.

Por largos annos os bretões foram presididos por Ernest Renan.

Na Inglaterra conservam-se centros intellectuaes notabilíssimos, além de Cambridge e Oxford, a ponto tal que Edimburgo justificadamente se denomina a Athenas do Norte; Liverpool, a par das suas docas e estabelecimentos marítimos, conta escolas de primeira ordem; Manchester, Bradford, Leeds e Huddersfield não são apenas centros industriais importantíssimos, pois que não descuram o progresso dos estudos profissionais e contam nas suas escolas lentes que fazem auctoridade em muitos assumptos de sciencia. Ha pois vida local até intensiva em quasi todas, senão em todas, as cidades da Inglaterra.

De esperar será que o mesmo succeda em França e quasi que já se divisa essa tendencia com o rejuvenescimento da litteratura provençal. As recentes festas em honra de Mistral, em Arles, a recordação das obras d'Aubanel e outras dão já inícios de vida local e demonstram a reacção contra a tutela intellectual que Paris exerce no resto da França.

Tambem financeiramente se nota uma certa descentralização, visto que os estabelecimentos bancarios do sul e oeste da França se syndicaram para reagir contra o absolutismo dos grandes estabelecimentos parisienses que guardavam para si a parte do leão, deixando à província, que era em ultima analyse quem concorria com o dinheiro, não poucas vezes ridiculos proveitos.

A empresa Rhodano navegable, que pretende criar em Genebra um porto interior que se ligue até com os de Constança e Zurich, abastecendo assim os mercados da Eu-

ropa central e drenando para Marselha os artefactos fabricados no centro da Europa, já tem a sua séde em Lyon. E' pois em tudo a revolta contra a hegemonia parisiense, o renascimento da vida local e o correlativo progresso do paiz.

Conta a Espanha não poucos centros de actividade independentes de Madrid, e as tendencias das nacionalidades que constituem a monarchia espanhola, os foros das Vascongadas e das Asturias, do Aragão e da Catalunha, as regalias de Valencia, o modo de viver da Andaluzia teem sido algum tanto correctivo contra a hegemonia que Castella e Madrid pretendem impôr ao resto da nação.

No entanto as tendencias contralistas são ali manifestas e já não poucos são os que pretendem reagir. Madrid procura centralizar em si o movimento intellectual e as universidades provincianas veem-se não poucas vezes privadas dos seus melhores professores. Apontam-se é certo alguns que não quizeram deixar os estabelecimentos em que são figuras primaciaes. Odon de Buen, o illustre geólogo espanhol é um de esses exemplos frisantes, mas a Universidade de Oviedo, ao que parece a quem isto escreve, deixou de ser frequentada e talvez que o mesmo succeda em Alcalá.

Por isso, os intellectuaes de Espanha se lembraram de seguir o exemplo da Inglaterra e da França e já contam a *Asociacion Espanola para el progreso de las ciencias*. Vae esta agremiação realizar o segundo congresso em Valencia, desde 27 de outubro até 3 de novembro proximo futuro e convém notar que o seu primeiro congresso se effectuou em Zaragoza no anno passado.

Não deixa de ser interessante o programma do futuro congresso e por isso aqui se transcreve o que a este propósito noticia o *Ingenieria* de 10 de agosto findo.

Para os trabalhos geraes o congresso funcionará em oito secções a saber:

1.^a — *Mathematica*. Já offereceram trabalhos os srs. Octavio de Toledo, Durán Lóriga, Lluch, de Raphael Verhulst, Terradas, Galeia, Lopez Franco, Jimenez Rueda, Cebrián e Rius.

2.^a — *Astronomia* os srs. Azcárate, Codorniu, Ricart, Cirera, Iñiguez, Romeo, Mier, Galán, Vela e Cos.

3.^a — *Physica e Chimica*, os srs. Banús, Fages, R. Mourelo, Cabrera, Mendizábal, Casares Gil, Ubeda Giral, Victoria, del Campo, Laviella, Valderábano, Olea, Saviron e Garcia Mercet. Dentro da secção tratarão de diversos themas em conferencia os srs. Bermejo, R. Mourelo, Carrasco, Muñoz del Castillo, Contreras, Saviron e Alcobé.

4.^a — *Sciencias naturaes*, os srs. Antou, Bolívar, Calderón, Navas, M. de la Escalera, Navarro, Azpeitia, Llord, Hoyos, Jiménez de Cisneros, Ramon y Cajal, Becerra, Bosca, Sánchez y Fernandez, Lazaro e Garcia Mercet.

5.^a — *Sciencias sociaes*, os srs. Azcárate, Zancada, Juderias, Bernaldo de Quirós, Crespo Salinas, Posada, Santamaría de Paredes, Sangro y Ros de Olano, Ubeda, Maluquer, López Núñez, A. Buylla, de Iranzo, Guillén, Luís de Elola, Salcedo, Morote, Redonet, Gascón, Chaves e de Hoyos Marfori.

6.^a — *Sciencias philosophicas*, os srs. Hinajosa, Simarro, Zabala, Ortega y Gasset, Barnés, González Blanco, Bonilla San Martín, Giner de los Rios e Verdes Montenegro. A secção consagrará vários trabalhos á memoria de Luis Vives.

7.^a — *Sciencias medicas*, os numerosos trabalhos apresentados obrigarão a que se distribuissem em quinze grupos cuja enumeração seria extensissima.

8.^a — *Sciencias de applicacão*, os srs. Saavedra, Dis, Caramanzana, López Franco, Torres Quevedo, Mendizábal, Diaz Guerra, Savirón, Hauser, Cebada e Oliver.

Uma das secções que trabalha com mais exito é a de sciencias sociaes e todas as memorias que se apresentarem hão de ser summamente interessantes.

Além das tres secções ou grupos de estudos que se fixaram n'aquella secção de sciencias sociaes no congresso de Zaragoza (Direito, Sociologia e Criminalogia), haverá outra de questões operarias, cujo programma se ha de fixar de acordo com a Junta Local de Reformas Sociaes de Valencia.

Alguns dos themas principaes que hão de desenvolverse n'este grupo, são os seguintes: do sr. Posada, o syndicalismo e o Estado; do sr. Sangro y Ros de Olano, a menoridade social; do sr. Santamaria de Paredes, os gremios; do sr. Maluquer, seguro popular; do sr. López Nuñez, regimen de transição entre o seguro livre e o seguro obrigatorio, a liberdade subsidiada; do sr. Juderias, o problema do abolicionismo; do sr. Bernaldo de Quirós, uma nova phase da codificação penal; do sr. Salcedo, aspecto social do imposto; do sr. Crespo, acção tutelar do Estado em beneficio do emigrante; do sr. Guillén, colonização e repovoamento interno; do sr. Iranzo, emprego de um centro de informação commercial; do sr. Elola, colonias agricolas de assistencia pelo trabalho.

O discurso inaugural ha de ser pronunciado pelo sr. Echegaray e, no decurso das secções, darão conferencias publicas os srs. Sales y Ferré sobre o pauperismo; o sr. Canalejas, sobre a sciencia social e o sr. Dato sobre o sentido da legislação e das instituições protectoras da infancia na Espanha e no estrangeiro.

Pela longa transcripção da noticia da *Ingenieria* se vê o movimento scientifico que determina o congresso de Valencia e ainda apesar do enfado que provoca a leitura da lista de nomes se observa que, em todas as oito secções da associação espanhola para o progresso das sciencias, ha quem trabalhe.

Se da Espanha passarmos á Italia tambem ali vemos que existe uma sociedade para o progresso das sciencias, com séde em Roma, mas que por emquanto celebrou congressos de que apenas publicou os relatos dos de Parma (1907), Florença (1908) e projecta levar a effeito um congresso no anno corrente em Padua.

Na reunião de Parma houve communicações de alto interesse, como por exemplo a do professor sr. Pantaleoni, subordinada ao titulo uma visão cinematographica do progresso da sciencia economica (1870 a 1907) ou a do professor Righi, os novos pontos de vista sobre a estructura intima da materia.

Em Florença, o professor sr. Felix Tocco, ocupou-se do conceito do espaço sob o aspecto philosophico e physiologico; o professor sr. Antonio Garbasso tratou da estructura dos atomos materiaes; o professor sr. Paulo Pizzetti considerou a astronomia e a geodesia como sciencias mathematicas; o professor sr. Antonio Berlese falou do domínio da pathologia vegetal; e do direito como sciencia, o professor sr. Carlos Lessona. Os progressos da sciencia economica tiveram quem os relatasse na pessoa do professor sr. Dalla Volta e a alta mathematica encontrou no professor sr. Julio Vivanti quem se referisse ao estado actual da theoria das funções inteiiras transcendentes.

Tambem o senador e professor sr. Isidoro del Lungo discutiu o caracter scientifico da historia.

Difficil seria comtudo dar uma ideia sequer resumida dos trabalhos scientificos contidos nas seiscentas paginas que referem tudo quanto se estudou e discutiu em outubro do anno passado em Florença.

Ora a Italia ainda se resente da influencia dos Estados ha poucos annos independentes e assim sucede que em Bolonha, Napoles, Turim, Florença, Veneza e tantas outras cidades existem verdadeiros centros de cultura intellectual e populações independentes da centralisação que sobre elles pretendesse exercer a capital, mas julgam acertadamente os italianos que não deve perder-se de forma alguma o espirito regional.

Por isso, se desenvolve admiravelmente a *Società italiana per il progresso delle scienze* e no elenco do proximo

congresso todas as tres classes: sciencias mathematicas e physicas, sciencias biologicas e sciencias moraes anunciam conferencias.

No programma geral do congresso vê-se que desde segunda-feira 20 de setembro ás 3 horas da tarde (15 horas como dizem na Italia) até ao dia 23, ha sempre trabalhos scientificos a discutir ou conferencias que escutar.

A quinta feira reserva-se para excursões e recepções, e no domingo vão os congressistas até Veneza, onde disperarão.

A's 9 horas da manhã de sabbado contam tratar da reforma do ensino médio e entre as anunciadas conferencias fala-se na do sr. Paladini sobre navegação interna, na do sr. Crocco sobre aeronavegação, e na do sr. Paredi ácerca da indole, tendencias e methodos da moderna glotologia.

A'quelles a quem interessam as sciencias abstractas annuncia-se a memoria do sr. Pascal a respeito da integração mecanica das equações diferenciaes, ou a do sr. Dessau a propósito da massa e dimensões dos elementos constitutivos da materia. Em sciencias applicadas, allude-se á memoria do sr. Bonacini referente á photographia das cores ou á do sr. Sitta sobre as classes medias italianas.

Vê-se portanto que da Inglaterra irradiaram as associações para o progresso das sciencias e que estão em plena prosperidade na França, na Italia e na Hespanha e em completo desenvolvimento scientifico.

Todas estas sociedades teem por sim congregar os esforços dos amigos das sciencias, e assim é que a da Italia diz logo no primeiro artigo do seu estatuto que os seus fins são promover o progresso, coordenação e difusão das sciencias e das suas applicações, e estabelecer relações entre os que as cultivam. Para attingir este sim declara o artigo 2.º do estatuto que terá reuniões periodicas, instituirá premios e auxilios para investigações e empreendimentos scientificos, e promoverá todas as outras especies de manifestações da sciencia.

Ora em Portugal observa-se a inteira subordinação do paiz todo, não a Lisboa, mas ao Terreiro do Paço. Não ha iniciativa local alguma e com pesar se nota que as escolas de ensino superior de Coimbra e do Porto deixam perder os seus professores mais talentosos, que procuram exercer a sua actividade em Lisboa.

Na maioria das terras de província estão em ruina os antigos palacios e mal se conservam ou nem sequer se pensa nos monumentos do passado. A vida local é nulla e não poucas são as terras que inteiramente se subordinam a mandões que mal as conhecem ou que se n'ellas vivem só procuram, com a sua influencia, anichar-se em Lisboa.

Depaupera-se assim o paiz e, como diz um collega de quem isto escreve, transforma-se o paiz num anão de grande cabeça e corpo rachítico.

Não poucas são as sociedades scientificas existentes em Lisboa: a Sociedade de Geographia, a Liga Naval, a Academia das Sciencias de Portugal, a Sociedade de Sciencias Naturaes, a Academia de Estudos Livres, a Associação dos Arquitectos e Archeologos, a Sociedade dos Bibliophilos, a Associação dos Engenheiros e quantas mais todas teem séde em Lisboa; mas, exceptuando a ultima, todas as outras concentram a sua actividade na capital e não promovem nem um congresso, nem uma simples excursão scientifica, nem criam delegações lóra de aqui.

Os resultados são obvios por deploraveis. O paiz de cada vez mais se depaupera e nem por isso Lisboa progride como se poderia imaginar de tanta actividade que aqui se encontra. E' que a maioria de elles se estiolam na lucta ingloria da conquista do pão de cada dia.

Parece que a Academia das Sciencias de Portugal pensa em reformar os seus estatutos e talvez fôsse agora ensejo de os alterar, transformando-a em Associação portuguesa para o progresso das sciencias.

Quem isto escreve não tem a honra de pertencer

áquella agremiação e por isso seria de extremo mau gosto pretender dar ordens em casa alheia, mas os serviços que aquella sociedade tem prestado já à sciencia são de molde a justificar o pedido acabado de fazer, e que nem sequer pode ser considerado como um alvitre.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta da liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao periodo decorrido desde 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 5 do corrente e ouvida a comissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação e determinar que à mencionada companhia seja paga pelo fundo especial de caminhos de ferro de Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, aprovado por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 46.307.5143 réis, importancia da supracitada garantia de juro. Paço, em 27 de agosto de 1909. — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa internacional n.º 307 g. v. da Companhia Real. — Por esta tarifa são estabelecidos bilhetes circulatorios com os intenerarios Paris, Salamanca, Villar Formoso, Pampilhosa, Lisboa, Porto, Barca d'Alva, Paris ou Paris, Salamanca, Barca d'Alva, Porto, Lisboa, Villar Formoso.

Estes bilhetes facilitam as excursões ao nosso paiz com a entrada por uma fronteira e a saída pela outra. Dão a faculdade de paragem em Bayonna, Burgos, Medina, Salamanca, Luso, Pampilhosa, Caminha, Alfarellos, Pombal, Payalvo, Entroncamento, Santarem, Espinho, Granja, e em todas as estações entre Paris e Bordeus.

O prazo de validade é de 30 dias com faculdade de prorrogação por outros 30 mediante o pagamento de 10 %. Teem a franquia de 30 kg. e despachos de bagagens directas.

Podem os de 1.ª classe ser utilizados no *Sud-Express* mediante a respectivas sobretaxa. As operações aduaneiras nas fronteiras para o transito de bagagens são feitas gratuitamente pelas companhias.

Os bilhetes vendidos são para 1.ª e 2.ª classes, havendo meios bilhetes para crianças.

E' de toda a utilidade esta tarifa para o desenvolvimento do excursionismo.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

No anno economico de 1908-1909 o rendimento do tráfego, incluindo impostos, foi o seguinte, comparado com o de 1907-1908:

	1907-1908	1908-1909	Augmento
Passageiros	472.058.5505	507.028.5176	34.969.5671
Grande velocidade ..	138.187.5915	148.963.5700	10.775.5785
Pequena velocidade ..	791.613.5433	801.932.5380	10.291.5947
Total.....	1.401.886.5853	1.457.924.5256	56.037.5403

E' digno de nota o considerável aumento de rendimento de passageiros, apesar de coincidir o anno economico de 1908-1909 com um pessimo anno agricola.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXVI

E' sempre habitual o vigoroso assedio a qualquer cargo publico ou particular, por parte dos magnates mais cotados na politica fazendo valer para seu sucesso os elementos partidarios de maior influencia.

Não são os pretendentes recommendedos por sua prova da competencia para o exercicio do cargo ambicionado, mas a remuneração que esse cargo representa constitue os esforços de suas exigencias sem a menor preocupação pelo assiduo trabalho inherente e pela responsabilidade contrahida para com os interesses compromettidos e sua defesa legal.

Não foi isemto da manifestação das mais ambiciosas pretensões o cargo de chefe da administração da Companhia Real, vago pela morte prematura do benemerito conselheiro Antonio Pereira Carrilho.

Prevaleceu porém, de preferencia ás exigencias politicas, a vigorosa recusa dos principaes credores da Companhia que, para defesa de seus interesses legalizados pelo Convenio, tão honrada como dedicada e intelligentemente cumplida pelo saudoso extinto, e não só por direitos adquiridos como vice-presidente do Conselho de Administração como pela sua competencia em assumptos financeiros na sua qualidade de respeitado banqueiro e sobre tudo pela probidade de seu caracter, a Companhia Real elegeu para substituir o seu falecido presidente o honrado e bemquisto membro do corpo commercial de Lisboa Victorino Vaz Junior.

Esta nomeação foi geralmente acolhida com aplauso geral dos financeiros portuguezes e estrangeiros interessados nos assumptos da Companhia Real, e por toda a classe commercial de Lisboa e membros do Conselho de Administração que gostosamente o aceitaram por chefe.

Apesar das dificuldades que o exercicio do cargo superior que assumia e das responsabilidades e trabalho a esse cargo inherente, o hourado novo presidente não esmoreceu nem receou de bem cumprir sua missão, seguindo os exemplos do seu eminente predecessor, resolvendo não deixar de cumprir nem consentir que deixassem de ser cumpridas as prescripções legaes do Convenio.

Victorino Vaz Junior entrou no seu novo cargo encontrando em plena actividade a construcção, quasi em conclusão, da nova linha de Setil a Vendas Novas.

O engenheiro director Paul Chapuy tinha delegado por completo no engenheiro chefe do serviço de via e obras Vasconcellos Porto, a direcção da construcção de todos os movimentos de terra e edificios, reservando para si a aquisição e montagem de todo o material fixo e circulante por elle contractado, segundo os projectos de Vasconcellos Porto, com empresas industriaes francesas.

Esta reserva que o director fazia para si, bem como as importantes substituições de pontes metalicas nas linhas de E. e N, modificação de carris e aquisição de novo e diverso material circulante que transformaram as linhas da Companhia Real no mais perfeito estado de uma exploração aperfeiçoada, afectaram perante muitos a reputação do solido engenheiro director, dando-se como associado participante com os estabelecimentos industriaes nos lucros resultantes de tão avultados fornecimentos.

Seria por parte do principal agente de confiança da administração superior a condenação da sua honestidade se efectivamente abusasse d'essa confiança nelle depositada.

Como ninguem pôde provar este abuso, que se se realizasse constituiria um verdadeiro crime, queremos atribuir a malevolas insinuações os lucros illegaes que lhe eram imputados.

O que foi bem e evidentemente provado, e não ponde deixar de ser reconhecido, como foi, é a maneira zelosa, activa e honrada levada a cabo a construcção da nova linha de Setil a Vendas Novas, o que veio confirmar o credito já em trabalhos anteriores conquistado pelo engenheiro Vasconcellos Porto, não só na sua qualidade de engenheiro como na sua probidade de verdadeiro homem de bem.

O engenheiro Vasconcellos Porto executou todos os trabalhos de campo e gabinete, apenas coadjuvado pelo activo e muito habil engenheiro Manuel de Oliveira Bello e pelo zeloso conductor d'obras José Felix Alves, antigo agente da Companhia Real.

Quando geralmente todos os engenheiros se rodeiam de numeroso pessoal, na maior parte das vezes inutil e sem a necessaria competencia profissional e experencia na execução do trabalho, o engenheiro Vasconcellos Porto, aliando á sua actividade pessoal a de seus habeis e leaes cooperadores que lhe votavam respeitosa mas verdadeira amizade, conseguiu concluir a nova linha dos Meridionaes, não só em prazo inferior ao estipulado, mas ainda em custo inferior ao orçado para a conclusão d'aquelle linha!

Esta prova de competencia profissional e de probo agente de confiança de que facilmente podia abusar em seu proveito, constituem o diploma mais honroso de distincão na sua classe, e de probidade de seu caracter que sem favor obrigam a prestar o maior respeito ao seu merito e qualidades pessoaes.

Concluida a construcção da nova linha foi esta solemnemente inaugurada com assistencia de Sua Magestade El-Rei D. Carlos.

Por occasião da inauguração official, El-Rei dignou-se agraciar com a Cruz da ordem da Conceição o chefe da administração da Companhia Real, o honrado Victorino Vaz Junior.

Perguntando o monarca, que muito prezava o engenheiro Vasconcellos Porto a quem sempre mostrara verdadeira amizade, qual seria a distincão que desejava obter em commemoração de seus serviços na construcção da nova linha, o modesto engenheiro apenas solicitou de S. M. a elevação de ajudante de campo, sendo já official ás ordens, o que El-Rei desde logo confirmou.

E a isso se limitou a distincão de tão illustre como insigne engenheiro, honra de sua classe e exemplo de funcionários.

Porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques

Durante o mez de julho ultimo affluiu enorme quantidade de mercadorias ao Porto de Lourenço Marques, havendo grande aglomeração nos caes e hangares, o que perturbou a expedição regular das mercadorias destinadas ao Transwaal.

Os agentes de expedição e os donos das mercadorias no Transwaal formularam energicas reclamações pela demora que sofreu a expedição das suas mercadorias, tendo as auctoridades locaes, tanto na parte que diz respeito ao porto como do caminho de ferro, empregado todos os seus exforços para que a expedição dos muitos milhares de toneladas que todos os dias iam affluindo ao nosso porto fossem carregados em vagões e estes despachados com a brevidade requerida.

As causas que determinaram esta aglomeração de mercadorias no porto de Lourenço Marques devem ter-se attribuido á falta de empregados, tanto no serviço do porto como no do caminho de ferro, ou ao quadro do pessoal ser insufficiente para attender ás exigencias dos serviços ordinarios e á falta de remuneração de gratificação quando o mesmo é obrigado a trabalhar fóra das horas de serviço regulamentares.

A proposito do porto de Lourenço Marques, Sir. Thos. Price, director dos caminhos de ferro do Transwaal, n'um discurso que recentemente pronunciou no Congresso Commercial de Johannesburgo, commentando os effeitos da alteração dos preços das tarifas dos caminhos de ferro sul africanos disse que: « observara immediatamente, como consequencia natural, o angreto do trasego destinado aos portos do Cabo e do Natal.

« Um semelhante augmento de trasego experimentara o porto de Lourenço Marques, como consequencia natural dos melhoramentos introduzidos nos seus serviços, mas que elles hoje se tornavam insuffientes, resultando os navios sofrerem demoras sensiveis no porto por falta de accommodação e apparelhos de descarga. »

A falta de guindastes electricos para a descarga dos vapores, e a de indigenas para o carregamento de mercadorias e de vapores, contribuiu muitissimo para que fosse agravado o estado normal do nosso porto.

A falta de vagões diz-se ter sido devida á grande procura de carvão que houve no porto de Natal, para onde os caminhos de ferro do Transwaal haviam desviado uma grande parte do seu material circulante em prejuizo do nosso porto.

A falta de vagões para o carregamento de mercadorias no porto de Lourenço Marques é por vezes bem sentida, apesar do nosso caminho de ferro ter hoje o numero sufficiente para satisfazer a *quarta parte* tão reclamada pelos caminhos de ferro do Transwaal.

Esta questão de falta de vagões e da transmissão do material circulante na nossa fronteira de Ressano Garcia tem sido uma das mais delicadas e que por vezes mais tem prendido a attenção da direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, e que, segundo nos parece, ainda está longe de ser liquidada com satisfação para nós.

Muitos teem sido as combinações e contractos realizados com os caminhos de ferro do Transwaal, porem em certos e determinados momentos, isto é, quando ha grande affluencia de mercadorias ao nosso porto, começa a escassear o material para os seus carregamentos.

Este estado de cousas data de ha muitos annos, e era curioso advinhar o que nos está reservado quando fôr estabelecida de vez a *União Sul Africana*, que se annuncia para bem breve e na qual os caminhos de ferro ingleses do Sul d'Africa entram como uma só entidade, representada por milhares de kilometros de linhas ferreas.



III

O Porto e o « Sud-Express ». — Vantagens da carruagem Pamphilosa-Hendaya. — A companhia do Norte implacavel. — Um requerimento. — A amabilidade d'un chefe d'estação. — Fisco impiedoso. — Reclamação estomacal.

Graças, como dissemos, ao comboio rapido do Porto a Medina, e, pelo que se refere aos passageiros de Lisboa, ás combinações ultimamente feitas na conferencia de Salamanca, já se vae por comboio ordinario, de Lisboa até Hendaya com muito menos trasbordos e incomodos do que antigamente.

Partindo do Porto, é bom prevenir que os passageiros de 1.ª tem mais garantia de evitar um trasbordo, tomando ali logar na carruagem mixta do que indo na de 1.ª classe.

E' que quando ha poucos passageiros de 1.ª só a carruagem mixta segue desde Barca d'Alva, por ser inutil a

outra, tendo, por isso, os passageiros desta que trasbordar, facto que se dá muito vulgarmente, porque o movimento para além da fronteira, em 1.ª classe, raro ultrapassa o numero de oito passageiros.

A propósito vem notar, de passagem apenas, o sonho que se apossou de alguns influentes portuenses de fazer passar o *Sud-express*... pelo Porto. Singular insaciabilidade egoista que desconhece, ou figura ignorar, que os rápidos se fizeram para não demorar os passageiros, e seria um contrasenso ultracomico obrigar os que vão de Lisboa ou para esta cidade veem, a perder umas tres ou quatro horas mais, só para servir com um só comboio uma cidade em ponto divergente da linha que o comboio tem que seguir.

Que o Porto tenha o seu rápido ligando com o *Sud*, perfeitamente. Já o tem; e se não está contente com as condições actuais que lhe permitem indiferentemente ir além de Medina no comboio de luxo, ou modestamente no ordinário; se prefere pagar 1.ª classe e sobretaxa do salão até Medina, a direcção do Minho e Douro que experimente e procederá segundo o resultado.

Mas obrigar os numerosos passageiros da linha directa a seguir por linha torta, é que não é justo. Verdade seja que o norte do paiz está bem acostumado a vêr sacrificada a comodidade do maior numero nas aras da conveniencia de meia duzia. Haja vista as numerosas paragens que os comboios ordinários têm que fazer á porta de quantos influentes politicos têm posto o seu valor nas balanças do ministerio do reino, provando que elle pesa mais do que a força impulsiva d'uma locomotiva, a ponto de fazer parar á sua porta o maior comboio.

Para os que vão via Lisboa-Pampilhosa, a carruagem directa Pampilhosa-Hendaya é d'uma enorme comodidade, porque lhes evita o difícil trasbordo em Medina, a dificuldade (sobretudo quando é uma familia) de conquistar lugar, ás 2 horas da noite, quando os passageiros de Madrid vão no melhor do sono, e de muito mau humor se incomodam para alojar os intruzos que veem desfazer-lhes os seus sonhos de bem estar.

Mas cuidado tambem, n'este caso dirigimo-nos ás *pontas* contractantes do serviço directo: a Companhia do Norte faz rigorosa estatística do numero de passageiros que se utilizam da carruagem directa, sua procedencia e destino, e se esse numero for exiguo, temos bein receio que o serviço não se manterá por muito tempo.

Nos bilhetes directos Portugal-França, tanto de Lisboa como do Porto, ha uma falta de facilimo remedio, para o qual aqui mettemos requerimento com todo o empenho, a bem do publico e das companhias.

Não ha bilhetes só a Hendaya, que seriam muito necessarios porque já ha muito quem queira parar n'esta estação e não o pôde fazer com os que vão mais além; mesmo outros só a São Sebastião seriam uteis, ou dar aos passageiros com bilhetes a França a facultade que hoje não teem, de visitar aquella interessante cidade balnear, só o conseguindo por mera concessão do chefe de estação que amavelmente não a recusa, mas é preciso pedir-lh'a, e tem que ser só por um dia.

Acompanhando os melhoramentos que todos os paizes têm feito no seu material, a companhia do Norte de Espanha faz hoje o seu comboio directo n.º 1 com carruagens muito mais commodas do que antigamente.

As de corredor lateral são, em geral, adoptadas, permitindo aos que despertam pelas alturas de Valladolid ir apreciando os panoramas que, como já temos notado aqui, são interessantissimos d'ahi a Hendaya.

Tambem a via foi reforçada, oferecendo muito melhor comodo, e está-se procedendo á installação da segunda via, a partir dos Pyrénées, melhoramento bem necessario até Medina, visto que nos 200 kilometros entre este ponto e Madrid o serviço se divide pela linha antiga, de Avila, e pela nova, de Segovia.

A' entrada em França, a senhora alfandega continua a dar-nos a má impressão de que este paiz ainda se pre-ocupa com pequenas coisas. A visita dos volumes, espe-cialmente da bagagem grande, se não é exigente como na fronteira de Port-Bou (onde é marroquina) é, pelo menos demorada.

O «rien à declarer» não se usa ali; ha que abrir as mallas e tirar d'ellas os taboleiros, e se bem que isto se faz por simples formalidade, leva tempo, que nos falta para tomar o almoço que é, em geral, bom, e deve ser comido com vontade á 1 hora da tarde por quem só tomou á pressa, em Miranda del Ebro, uma taça de café e pão sem manteiga, tendo, na vespera, jantado ás 6 da tarde.

E para mais, ainda succede, aos que vão do Porto, que o jantar — pelo menos, a julgar pelo que nos serviram na viagem que vamos seguindo — fornecido pelo bufete de Campanhã, no wagon restaurante que a direcção do Minho e Douro pôz agora em circulação — é pouco menos que detestavel.

Comida mal feita e mal apresentada; vinho de desagravel sabor; baixella e vidros de ordinaria classe.

Não é, evidentemente, serviço apresentavel e para isso chamamos a attenção de quem deve velar — e sabemos que o sabe fazer — pelo bom nome da administração.

O preço é mais barato do que levava a companhia dos *Wagons Lits*; custa hoje o jantar, com vinho e café, 5 pesetas (porque é servido depois da fronteira) ou 18000 réis se se paga em moeda portugueza, quando antigamente o vinho e café eram á parte, o que elevava o preço a bons 18400 réis.

Mas, afinal, resulta caro, se pensarmos que só em Portugal e Espanha aquella companhia leva preços elevados pelas comidas.

Agora mesmo saboreámos, no expresso n.º 28 Bordeus-Paris, um delicioso almoço, servido por aquella companhia, por 3,50 francos, mais 1,25 de vinho e 0,50 de café, o que tudo faz, 4,25 ou 765 réis e o jantar custa mais 0,50 ou 855, muito inferior aos 18400 réis que custava no rápido do Porto e ainda bem menos do que custa o actual man jantar, que só pôde subsistir substituindo-se o titulo de wagon-restaurante pelo de wagon-casa de pasto.

E já é favor.



O concurso de Reims

Começaram no dia 22 de agosto findo, no Campo de Tresnois, Reims, as provas da Grande Semana de Aviação.

Em virtude da grossa chuva que caiu durante quasi todo o dia, sómente ás 5 horas da tarde foram iniciados os trabalhos, que começaram pelas eliminatórias da Taça Gordon-Bennet, o premio dos vinte kilometros.

Sairam então dos respectivos hangares os aeroplanos de Delagrange, Paulhan, Fournier, conde Lambert, Lefevre, Bleriot, Esnoult-Pellerie, Sommer, Farman, Latham, Cockburn e Tissandier. Os de Rue e de Guifroy não conseguiram elevar-se.

O aeroplano de Latham foi o primeiro a elevar-se, mas uma «panne» do motor fez-o parar junto de um pilão a 8.500 metros do ponto de partida. Foi desclassificado.

Durante algum tempo Latham e Paulhan conservaram-se na mesma vertical, luctando em velocidade.

Nas eliminatórias d'este dia foi Lefevre o primeiro classificado e Blériot o segundo.

Em velocidade o primeiro classificado foi Tissandier, no percurso dos trinta kilometros feito em 28 minutos, 2 segundos e $\frac{1}{2}$.

Todos os aviadores classificados são franceses, á exceção do conde Lambert que é russo.

A 23 bateu Blériot no seu aeroplano o record de 10 kilometros batido na vespera por Lefevre, fazendo o percurso em 8 minutos, 42 segundos e $\frac{1}{2}$.

Paulhan ganhou o premio grande da Champagne, fazendo o percurso de 50 kilometros em uma hora e um minuto.

As provas d'este dia assistiram umas oitenta mil pessoas entre elles um delegado do governo inglez encarregado de seguir os trabalhos do concurso.

Em 24 Paulhan, disputando o premio em volta da pista, deu a primeira volta em 12 minutos e 13 segundos; na segunda volta, attingiu a altura de 100 metros e ás 6 e 17 tocou o solo, depois d'um soberbo voo *planado* de 30 kilometros em 38 minutos e 12 segundos.

Ás 6 e 48 largou Latham, transpondo o pilão á altura de 80 metros; ás 6 e 50, Bleriot subiu a 10 metros, persegundo Latham, mas baixou no segundo pilão, tendo batido o *record* de velocidade, collocando-o em 8 minutos e 4 segundos; Latham passou ás 7 e 16 em frente das tribunas, a 100 metros de altura, sendo muito acclamado, e ás 7 e 21 veio tocar no solo, depois de uma explendida viragem em frente dos hangars e de ter percorrido 30 kilometros em 30 minutos e 2 segundos. Os *records* da aviação são batidos com uma frequencia surprehendente. No que Bleriot em 24 estabeleceu, o aviador attingiu a velocidade de 74 kilometros e 318 metros á hora.

N'este dia assistiram ás provas o presidente da república acompanhado pelo presidente do conselho, ministro das obras publicas e da guerra. Tambem assistiu a missão inglesa.

O dia 26 decorreu chuvoso. Apesar do mau tempo, Latham bateu o *record* da distancia, percorrendo 154 kilometros em duas horas e desoito minutos. Foi obrigado a descer por falta de combustivel.

Blériot n'esse dia esteve infeliz. Tendo lançado o aeroplano, foi de encontro a uma barreira, ficando com as azas inutilizadas.

O conde Lambert fez um voo de 116 kilometros em uma hora e cincoenta e quatro minutos.

Em 27, Farman percorreu 130 kilometros em 2 horas, 12 minutos, e 46 segundos.

O coronel Renard, em dirigivel fez os dez kilometros da volta da pista em 15 minutos e 30 segundos. Farman, fez 160 kilometros, batendo o *record* da distancia, que pertencia a Lathan, em 2 horas, 43 minutos e 35 segundos; ao cair da tarde, tinha percorrido 180 kilometros em 3 horas, 4 minutos e 46 segundos, batendo assim os *records* do mundo da duração e da distancia.

Paulhan, ao subir no seu biplano, foi alcançado por um golpe de vento, que lhe inutilisou totalmente o aparelho.

A 28 Courtiss fez os dez kilometros em 7 minutos, 53 segundos e $\frac{2}{3}$.

Os resultados do concurso foram: premio de mecanicos ganho por Esnoult-Pellerie.

1.º premio de volta de pista, por Bleriot, e o 2.º por Courtiss.

1.º premio dos passageiros por Farman, e o 2.º por Lefevre.

1.º premio de altitude por Latham — 155 metros —, 2.º por Farman — 110 metros —, 3.º por Paulhan — 90 metros —, ganhando Bougier o 4.º — 55 metros —.

Africa do Sul

Das ultimas noticias recebidas pelo jornal *Guardian*, de Lourenço Marques, consta já ter sido publicado um diploma auctorizando a *Victoria Falls Power Company Ltd* a construir e manter uma linha para a transmissão d'electricidade em certos pontos da colonia. A Companhia tem principalmente por fim fornecer energia electrica ás minas do Rand. O diploma estabelece que a compensação aos proprietarios será determinada por arbitragem na falta d'um contracto, e auctoriza a companhia a construir a linha e adquirir servidões por compra forçada.

— Devido ao desenvolvimento dos caminhos de ferro no Transwaal, foram encommendadas 37.000 toneladas de carris, que hão-de vir da Russia meridional.

— O rendimento total dos caminhos de ferro do Cabo, durante 1908, foi de £ 2.850.139 comparado com £ 3.469.936 em 1907.

Reorganisação de Tarifas. — N'uma conferencia entre Sir T. B. Price, director geral dos caminhos de ferro do Transwaal, e os representantes das comunidades commerciaes do Transwaal e Orange, Sir Price, referindo-se á reorganisação das tarifas ferro-viarias, disse que a julgar pelas receitas semanais e pelo consideravel aumento da receita do trafego nos caminhos de ferro do Cabo e Natal, parece evidente que as alterações já produziram o seu efecto, posto que seja muito cedo para dizer se o efecto será permanente ou proporcionado. Com respeito a uma outra redução de tarifas no trafego se tornar necessaria para limitar as reduções no trafego local, era tambem importante vér que estas reduções fossem a favor das colônias internas e ao mesmo tempo sem injustiça ás colônias costeiras, pois com a União perto, qualquer arranjo a fazer deve ser justo. Sentia ser impossivel actualmente reduzir as tarifas de passageiros, além das locaes.

Carvão do Natal. — Durante o mez de julho ultimo houve n'esta colonia uma enorme procura de carvão, devido á greve na Inglaterra. Tomaram-se d'emprestimo vaões aos caminhos de ferro do Cabo e do Transwaal.

Comissão Mixta. — Foram nomeados representantes do Transwaal na Comissão Mixta dos caminhos de ferro de Lourenço Marques e Central Sout African Railways os srs. Hull, thesoureiro colonial, e Sir Tomas Price, director dos caminhos de ferro do Transwaal. Consta tambem que os substitutos serão o sr. Rissik, ministro das Terras e dos Negocios indigenas e o sr. W. W. Hoy, adjunto do director dos caminhos de ferro do Transwaal.

Os delegados do Governo Portuguez serão os srs. Freire de Andrade, Governador Geral da Província de Moçambique, e engenheiro Costa Serrão, inspector das Obras Publicas, e substitutos os srs. engenheiros Lisboa de Lima, e Galvão, respectivamente director e sub-director do porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Nos tremvias de Valladolid vae ser substituida a tração animal por tração electrica.

— Os prejuizos causados nas linhas de tremvias por occasião dos ultimos acontecimentos em Barcelona sóbem a 150.000 pesetas.

Varias carruagens foram destruidas por completo pelos revoltosos.

Inglaterra

A tração electrica vae levando de vencida a tração a vapor. Temos a noticiar a installação de mais duas linhas, uma da Midland Ry, e a outra da Laramshire e Iorkshire Ry.

A primeira méde 338 kilometros, de Heisham a Morecambe, e de Nwremcambe a Lancaster.

A segunda, méde cem kilometros, e estende-se entre Liverpool e Crossen, e entre Liverpool e Aintree.

Dinamarca

Foi apresentado um projecto para a construcção de um tunnel submarino destinado a ligar a cidade de Copenhaga a Malmo por meio de uma uma linha electrica.

A distancia entre as duas cidades é de trinta kilometros, mas o tunnel projectado méde apenas desasseis.

O trajecto, que actualmente se faz em 24 horas e 17 minutos, passará a fazer-se em 41 minutos apenas.

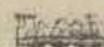
Brazil

A linha ferrea do Corcovado vae ser modificada, sendo substituida a tracção a vapor por tracção electrica.

Mexico

Foi encetada a construcção de uma linha, com tracção electrica, medindo 140 kilometros de extensão.

Esta linha ligará a estação de Guanajuto com Penjama.

**AVIACÃO E AEROSTAÇÃO**

As novas conquistas da mechanica applicada à navegação aerea vão abrir o campo a mais uma receita para os Estados, e simultaneamente alargar o campo da legislação.

A facilidade relativa da navegação aerea, permittindo a invasão dos ares, levanta a questão da nacionalidade da atmosfera, como as facilidades da navegação maritima crearam a questão da nacionalidade das aguas e determinaram o estudo d'uma legislação especial.

Ainda ha poucos dias um aerostato tripulado por officiaes do exercito alemão foi alvo das espingardas dos soldados russos por ter ultrapassado a linha da fronteira terrestre. Episódios d'esta ordem repetir-se-hão frequentemente, e tanto mais frequentemente quanto mais pratica se fôr tornando a aviação. D'aqui a necessidade de regularizar a nacionalidade dos ares.

Para isso torna-se necessário legalizar a identidade dos aeronautas, e a propriedade da aeronave, o que corresponde a documentos a passar, com os respectivos sêlos, licenças, certificados, impostos e adicionaes, de que os Estados auferirão as devidas receitas.

O caso do contrabando é que ha de ser difícil de evitá-lo, a não ser que sejam criadas columnas volantes para fiscalizar as fronteiras atmosfericas, o que por enquanto não parece ser de facil realização.

Espanha

Em Barcelona constituiu-se o Real Aero Club da Cataluña, contando esta agremiação quarenta socios.

A Associação de Locomoção Aerea, de Barcelona, projecta para outubro proximo um concurso experimental de aviação que ha de realizar-se no hypodromo, o qual sofrerá as necessarias modificações para o efeito.

A Camara Municipal concorre com 25.000 pesetas para as despesas.

França

O principe Demetrio, filho do soberano da Moldavia, propôe-se a atravessar o Mancha em biplano, entre Dieppe e Newhaven, distancia maior do que a que ha entre Calais e Dover.

O dirigivel *Bayard-Clément* que tinha sido adquirido pelo Governo russo, ficou destruido, cahindo no rio Sena, proximo da ponte do caminho de ferro que atravessa o rio, perto do hangar de Lartrouville.

O balão era dirigido por Capazza, que ia acompanhado do machinista Délasser e do coronel russo Nath.

Subiu a uma altura d'uns 1.500 metros, n'uma atmosfera limpida, sem o menor vestigio de vento, e, durante algumas horas, fez algumas evoluções.

Quando ia a descer para o hangar, levantou-se uma forte ventania, sendo inuteis toda a pericia empregada pelo piloto e os esforços dos operarios do hangar, que, em numero de 30, se agarraram á barquinha.

O motor ficou no fundo do Sena e os tres tripulantes foram salvos. O dirigivel ficou completamente perdido.

O balão tinha a capacidade de tres milhões e quinhentos mil litros, e o prejuizo calcula-se em setenta e dois contos de réis.

O magazine «Touche à tout» ofereceu um premio de 1.000 francos á «Ligue Nationale Aerienne», para ser dado ao aeroplano francez que, á data de 12 do corrente mes de setembro, tiver coberto a maior distancia em circuito fechado, não podendo essa distancia ser inferior a 60 kilometros. Esta ultima condição vae obrigar os concorrentes a conservarem-se no ar pelo menos uma hora o que torna a prova muito interessante.

A prova poderá ser dada em qualquer ponto da França, em pista que não tenha mais de 3 kilometros de perimetro.

Inglaterra

O coronel Cody, constructor dos aeroplanos do War-Office, e cujas experiencias teem sido sempre de resultados negativos, conseguiu finalmente realizar um voo de quatro kilometros, no acampamento de Aldershot.

Affirma que logo que tenha introduzido na sua machine umas modificações que está estudando, tirará uma brilhante desforra das suas derrotas anteriores.

Allemanha

A Universidade de Stuttgart foi dotada pelo Governo do Wurtemberg com a verba necessaria para a criação de uma cadeira de aeronautica.

Welmann, que se propunha a fazer ainda este anno uma viagem de exploração ao polo norte em balão, teve que desistir da sua tentativa, porque ao effectuar a sua primeira ascenção de experiencia, o aerostato sofreu tão grandes avarias que ficou inutilizado, necessitando de grandes reparações, impossíveis de realizar em pouco tempo.

Dinamarca

No mes ultimo o marquez Falmer Hanser, que se dedica á aviação, tentou atravessar o Sund em um aeroplano Farman, partindo da costa da Suecia.

Como o motor se avariasse foi-lhe impossivel elevar-se.

Estados Unidos

Em Nova York um inventor americano, de 18 annos e de nome Charles Willard, realizou sensacionaes experiencias em Mineola, percorrendo 20 kilometros em 19 minutos e meio, em um biplano inventado por elle.

AUTOMOBILISMO**Espanha**

Foi inaugurado um serviço regular de transporte de passageiros e mercadorias entre Madrid e Miraflores de la Sierra.

O percurso, que anteriormente era feito em diligencias e demandava dez horas, é agora feito em trez horas apenas.

Inglaterra

Em Londres pela respectiva auctoridade foi limitado a 3.560 kilos o peso dos omnibus automoveis, o que corresponde á lotação maxima de vinte e seis passageiros.

Esta medida foi motivada pelo facto dos auto-omnibus empregados até agora, e que pesavam 7.000 kilos, produzirem trepidações que se transmitiam aos edificios, e pelo ruido insuportavel que faziam.

Brevemente serão obrigados a andarem munidos de um apparelho, indicando por um signal bem visivel a velocidade da marcha, para não empregarem velocidade superior á maxima permitida.

Estados Unidos

Um automobilista americano bateu ha poucos dias o record mundial de velocidade, fazendo o percurso das cem milhas em uma hora, trinta e dois minutos e quarenta e oito segundos e meio.

SOCCORRO AO RIBATEJO

Tendo sido encerrada a subscricção aberta n'esta redacção a favor das victimas sobreviventes do terramoto do Ribatejo, enviamos a importancia apurada, quinze mil e duzentos réis, ao ex.^{mo} sr. dr. Thiago Moreira Salles, medico em Benavente, que teve a amabilidade de encarregar-se de lhe dar applicação.

S. Ex.^a alvitrou consagrar aquella quantia ao aleitamento das crianças pobres cujas mães não tenham leite suficiente para a alimentação d'aquellas desgraçadinhos, cuja entrada na vida teve lugar em época tão calamitosa, marcada por um cataclismo que lhes reduziu á mais negra miseria os seus progenitores.

A S. Ex.^a o sr. dr. Moreira Salles agradecemos a sua amabilidade em assumir aquelle encargo, e aos nossos assinantes que se associaram á nossa ideia, em nome dos socorridos, igualmente agradecemos a sua generosidade.

A redacção.

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	3.415.671	2.391.617
Materias primas para as artes e industrias	26.125.938	27.097.669
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	6.631.595	7.413.706
Substancias alimenticias.....	20.005.462	12.682.604
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	5.673.920	6.683.431
Manufacturas diversas.....	5.289.660	5.378.493
Taras	114.837	105.923
Total.....	67.257.083	61.453.143

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	4.031.482	3.745.836
Materias primas para as artes e industrias	6.555.276	6.812.661
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.193.101	1.614.269
Substancias alimenticias.....	14.500.184	15.990.225
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	119.163	120.852
Manufacturas diversas.....	2.041.088	2.126.121
Total.....	28.462.294	30.409.964



Sines.—Os habitantes d'esta villa estão empenhando os seus esforços para obterem um ramal de caminho de ferro para aquella localidade.

Evora a Reguengos.—Foi auctorizada a camara municipal de Reguengos a contractar um emprestimo para proceder á construcção d'um ramal que ligue aquella villa a Evora.

Companhia Real.—Entrou em serviço dos comboios correios entre Lisboa e Porto mais uma das novas

carruagens de 3.^a classe, com encostos estofados e iluminada a gaz.

Como as outras, tem seis compartimentos, e lotação para setenta passageiros.

Malange.—Parece que vão ser suspensos os trabalhos para o prolongamento d'esta linha, procedendo-se imediatamente ao estudo da directriz entre Malange e o valle do Lui, para chegar até ao Cassai, na fronteira leste da província.

Setil a Peniche.—A Camara das Caldas da Rainha representou ao Governo sollicitando a construcção de uma linha que partindo do Setil, passe por Cartaxo, Rio Maior, Caldas e vá terminar em Peniche.

Montemór-o-Novo.—Realisou-se as experiências n'este ramal sendo a comissão de parecer que podia ser aberto ao publico. A inauguração realisa-se ámanhã.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes.—No dia 9 de setembro de 1909, pelas duas horas da tarde, se procederá em sessão publica, na sede d'esta companhia, Rua de S. Nicolau, n.º 88, 1.^o andar, direito, ao sorteio das trinta e cinco obrigações que tem de ser amortisadas no corrente anno.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.—Nos termos dos artigos 12.^o e 13.^o dos estatutos, verificar-se-ha no dia 8 de setembro corrente, á 1 hora da tarde, no escriptorio da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 88, o sorteio para a amortiseração de obrigações da série «Mirandella-Vizela», relativo ao 1.^o semestre de 1909.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de agosto de 1909.

Muito calor durante a quinzena, o que ainda mais aumentou a intensidade do exodo começado em principios do mez. D'ahi a frouxidão dos negócios, a pouca frequencia da Bolsa, a solidão contrastadora da rua dos Capellistas.

Diz um principio de physica que o movimento produz calor. Com a população alfacinha dá-se a inversa: o calor produz movimento.

Assim os comboios saem abarrotados de passageiros, tendo saído para fóra de Lisboa no mez que hoje finda, e isto só pela estação do Rocio, umas desaseis mil pessoas.

Na Camara dos deputados foi aprovado o tratado commercial com a Alemanha de que poderão advir vantagens para os nossos productos agrícolas, principalmente vinhos.

Hontem foi distribuido o parecer da comissão do orçamento para 1909-1910.

As receitas são, por aquelle documento, orçadas em 69.262.337⁵ 230 réis, attingindo a despesa a verba de 70.504.539⁵ 719 réis, o que determina um deficit de 1.242.202⁵ 489 réis.

As cifras são de uma eloquencia que dispensa quaesquer commentarios, quer pro quer contra, ao sabor dos partidarios dos adversarios da actual situação politica.

Parece que o orçamento apresentado é o formulado pelo sr. Espregueira, com modificações feitas pela respectiva comissão que aumentou a despesa em 2.000 contos, dos quaes mil são consumidos com as províncias ultramarinas.

A colheita cerealifera, e valha-nos ao menos isso, foi este anno d'uma satisfaatoria abundancia.

O trafego das linhas ferreas é seguro barometro para a avaliação.

Recorrendo ás estatísticas, vemos que nas linhas da Companhia Real houve necessidade de organizar comboios suplementares de mercadorias, para dar vasão á affluencia de generos que convergiam para as estações das regiões productoras.

Os comboios regulamentares da tabella eram insuficientes.

E mesmo o material de transporte de mercadorias de que a Companhia dispõe parece que é insuficiente para o extraordinario movimento, apesar de elevar-se a dois mil e seiscentsos vagões.

Nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro o movimento é igual.

Talvez como reflexo da abundante colheita, e apesar do fraco movimento actual do nosso mercado, quasi todos os papéis de crédito experimentaram sensível alta.

Mesmo nos mercados estrangeiros, os nossos fundos tem alcançado melhoria sobre a ultima quinzena, tendo ficado em Paris a 64,20 e em Londres a 64,50.

Os cambios melhoraram sensivelmente ficando a libra a 45970 compra e 53010 venda.

O cambio Rio-Londres continua a 15 3/12, correspondendo a libra no Brazil, a 15\$835 réis.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE AGOSTO		EM 14 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 $\frac{1}{8}$	48	47 $\frac{1}{8}$	47
" 90 d/v	48 $\frac{5}{16}$	—	47 $\frac{5}{16}$	—
Paris cheque	594	596	607	609
Berlim	243 $\frac{3}{4}$	244 $\frac{3}{4}$	249	250
Amsterdam cheque	414	413	—	—
Madrid cheque	905	910	922	927

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	AGOSTO													-
	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31	
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,90	38,90	38,90	—	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,90	38,85	—
Dívida Interna 3% coupon	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	—
4% 1888, c/premios	21.300	—	—	21.400	21.500	21.500	21.600	21.600	—	—	21.600	21.650	—	—
4% 1888/9	—	56.900	—	—	56.900	56.900	56.900	57.000	—	—	—	57.200	—	—
4% 1890	—	—	—	9.100	—	—	9.150	9.150	—	—	9.150	—	9.150	—
3% 1905 c/premios	9.100	9.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77.000	—	—
4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	77.000	—	77.000	77.000	—	—
5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	7.200	76.200	—	76.500	—	—	77.000	—	—	77.000	77.000	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	64.400	64.400	64.300	64.000	64.200	64.100	64.100	64.000	—	64.000	—	64.100	—	—
3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	62.900	—	63.000	—	—	—	—	—
3% 3.ª serie	65.700	65.500	—	—	—	—	65.300	—	—	—	—	65.600	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	167.000	167.000	—	—	167.000	167.000	—	—
Açores Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	91.300	91.300	91.500	—	91.500	91.500	91.500	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	113.500	113.500	—	—	113.500	—	113.500	—	113.500	—	113.000
Companhia Real	—	—	—	61.500	62.000	—	—	62.700	—	—	—	62.500	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	82.500	—	82.300	—	82.300	82.500	—	82.300	82.700	82.900	—	83.000	83.000	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	63.300	63.200	—	63.300	63.50	63.700	63.800	63.800	64.000	63.800	—	—	—
Companhia Através d'Africa	87.000	86.800	—	86.800	86.600	86.600	86.500	—	86.500	86.500	86.500	86.000	86.500	—
Companhia Real, 3% 1.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º gran	47.0.0	47.300	47.500	47.400	—	48.000	48.100	—	48.000	47.950	48.00	48.300	48.500	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73.000	—	73.000	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.500	—	64.500	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89.500	89.700	—	—
prediaes 6%	89.400	89.400	—	89.400	89.400	—	89.400	89.400	—	—	89.500	89.700	—	—
5%	85.000	—	85.000	—	85.000	85.000	—	85.000	85.000	—	85.000	85.000	—	84.700
Paris: 3% portuguez 1.ª série	62,60	62,95	62,60	62,65	62,80	63	62,95	—	63	62,90	63,20	64,20	—	—
Companhia Real	—	—	—	—	365	309	—	312	33	311	314	320	320	—
Madrid-Cáceres-Portugal	350	350	360	350	352,10	360	362,5	362	362	360	360	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	393	393	393,50	394,70	395	395	391	391	392	391	—	—	—	—
Andaluzes	196	198	—	198	199	—	199,50	1.3,50	—	194,25	—	—	—	—
Companhia Real, 1.º grau	350	351,50	353	352	353	353	350	354	333	353	352	354	—	—
Companhia Real 2.º grau	233	232,50	233	240	239	243	240	239,50	242	243	245	245	245	—
Companhia da Beira Alta	296	296	—	—	—	—	—	296	299	299	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	142	—	140,25	140	140,25	141,50	141,50	141,75	—	143,50	141,25	—	—	—
Londres: 3% portuguez	63	63	63	63	63	63	63	63	63,25	63,25	63,50	64,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	85,50	—	—	86,25	86,62	86	85,75	85,75	84,75	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

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	
Réde geral	19 Agosto	4.073	3.565.208.000	1.073	3.492.316.000	+ 72.892.000	3.322.654	3.254.721	+ 67.933	
Companhia Real	" "	70	65.624.000	70	61.802.000	+ 3.822.000	937.485	882.885	+ 54.600	
Coimbra a Louzã	" "	29	15.948.000	29	16.204.000	- 256.000	549.934	538.758	- 8.827	
Sul e Sueste	20 Agosto	638	869.266.010	612	830.967.690	+ 38.298.320	1.362.485	1.302.472	+ 60.013	
Miúlo e Douro	" "	405	1.017.126.000	405	1.035.943.043	+ 11.212.957	2.585.496	2.557.809	+ 27.687	
Reira Alta	22 Julho	253	241.946.053	253	234.038.374	+ 7.907.681	956.308	925.052	+ 31.256	
Companhia Nacional	12 Agosto	185	94.128.838	185	87.747.937	+ 6.380.881	508.804	474.313	+ 34.491	
Guimarães	31 Junho	56	60.391.980	56	55.796.993	+ 4.594.987	1.078.428	996.374	+ 82.054	
Porto à Povoa e Famalicão	" "	64	70.580.730	64	68.609.482	+ 1.971.248	1.102.823	1.072.023	+ 30.800	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas		Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	31 Junho	3.681	59.007.217	3.681	60.263.261	- 1.256.044	16.030	16.371	- 341	
Madrid-Zaragoza-Alicante	10 Agosto	3.650	3.122.948	3.650	3.000.418	- 122.529	855	822	- 33	
Andaluzes	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.	20 Agosto	777	5.233.813	777	5.351.620	- 117.776	6.735	6.887	- 152	
Zafra a Huelva	19 "	180	2.109.075	180	2.127.167	- 18.092	11.717	11.817	- 100	

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE Carregamento de vagões

Tornando-se indispensável activar o carregamento de vagões assim de prover ao seu melhor aproveitamento, esta Administração deliberou, em conformidade com a condição 8.ª das condições gerais d'aplicação das tarifas especiais internas de pequena velocidade, fazer por sua conta a carga dos vagões, permitindo, contudo, que esta operação seja feita por conta do expedidor se ella ficar concluída no prazo de 2 horas, contadas desde que os vagões estejam no respectivo local à sua disposição.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Viagens a Paris — Bilhetes de ida e volta

Entrou em vigor a tarifa internacional n.º 307 de grande velocidade combinada com as linhas hispanholas e francesas, para a venda de bilhetes de ida e volta de 1.ª e 2.ª classes de Paris a Lisboa e Porto, via Barca d'Alva ou Villar Formoso.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa que se acha affixada nos logares do costume ou obtê-la por compra nas estações d'esta Companhia.

Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Festas em Villa do Conde

Por motivo dos grandiosos festejos, que o Club Fluvial Villa condense promove em honra de Nossa Senhora do Carmo, em Villa do Conde, nos dias 4 e 5 de setembro próximo, esta Companhia efectuará, além dos comboios anunciamos no cartaz horário em vigor, mais um comboio especial na madrugada do dia 5, o qual partirá de Villa do Conde á 1 30 e chegará ao Porto ás 2 30, com paragem em todas as estações.

No dia 5 as estações do Porto, Matosinhos e Leça venderão bilhetes de ida e volta para Villa do Conde, aos preços de 560 réis em 1.ª classe e 320 réis em 2.ª classe, válidos para o mesmo dia da venda e para a ida nos comboios *tramways* que saem do Porto ás 10 15 da manhã e 12 15 da tarde e de Leça ás 9 35 e 11 5 da manhã; para o regresso em qualquer dos comboios que partem de Villa do Conde ás 4 56, 7 9 da tarde, 9 10 e 11 9 da noite.

O comboio que parte de Villa do Conde ás 11 9 da noite não dá correspondência para Matosinhos e Leça.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga Tarifa em vigor desde 1 de agosto — Temporada de banhos de mar

Esta companhia estabeleceu bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações abaixo indicadas para a de Espinho-Praia, sem reciprocidade. Último dia de venda 31 de outubro.

Preços dos bilhetes — Albergaria-a-Velha, 2.ª classe, 660, 3.ª, 470; Albergaria-a-Nova, 640, 460; Branca, 620, 460; Pinheiro da Bemposta, 610, 460; UI, 540, 390; Oliveira de Azeméis, 510, 370; Couto de Cacujães, 470, 350; S. João da Madeira, 420, 320; Villa da Feira, 360, 270; S. João de Vér, 290, 190; Paços de Brandão, 180, 140; Sampaio-Oleiros, 140, 100.

Condições: — 1.º Não ha venda de meios bilhetes.
2.º — Não se concede transporte gratuito de bagagens.
3.º — Nos preços acima está incluido o imposto do sello.
4.º — Os bilhetes só são válidos para a ida nos comboios n.º 2, 12 e 22, e para a volta nos comboios n.º 4 e 21 do mesmo dia da venda.
5.º — No que não for contrário ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Arrematação de 10:665 kilogrammas de papel inutilizado

No dia 2 de setembro, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada para a compra até 10:665 kilogrammas de papel inutilizado.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o depósito provisório de 45000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este depósito poderá ser efectuado sómente até á véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de cinco por

cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o depósito provisório. Os depósitos provisórios 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 gerais em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste. O lote do papel acima referido pode ser examinado no serviço dos Armazens Gerais do Minho e Douro, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã ás três da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 8 de setembro próximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, em virtude do artigo 108 da tarifa geral d'esta companhia, proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 8 de julho de 1909 bem como d'outros volumes não reclamados.

Os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, poderão retirar-as pagando o seu débito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço de reclamações e investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 7 do dito mês de setembro inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 86, de Estombar a Braço de Prata, duas caixas de ferramenta e bigorna de ferro com 30 kilos, a Augusto Gomes da Silva; 240, de Paris-Ivry a Covilhã, quatro atados de aço, com 165 kilos, a Moura & Campos, Limitada; 79.828, de Santarem a Lisboa R, uma mala de roupa, com 26 kilos, a João Gonçalves Mau; 904, de Vizeu a Lisboa P, um barril de vinho, com 103 kilos, a António da Cunha Mendes Pinheiro; 13.198, de Vallongo a Oliveira do Bairro, cinco pedras de louza, com 370 kilos, a Dellim Costa; 63.789 de Lisboa R, a Mafra, 1 fardo de fazendas de lã, com 44 kilos, a Deolindo Loureiro; 2.513, de Miranda do Círculo a Cacem, 1 fardo de fazendas de lã, com 44 kilos, a Manuel Simões Lopes; 1.025, de Cantanhede a Villa Nova de Gaya, uma pedra de cantaria, com 420 kilos, a Manuel F. Cardoso; 6.161, de Sabugo a Lisboa Mercado, 1 vagão de pedras de alvenaria, com 1.000 kilos, a J. Fernandes; 13 saccas de arroz, com 988 kilos.

Fornecimento de 300 toneladas de coke para fundição

No dia 13 de setembro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300 toneladas de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Gerais (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Fornecimento de 400 toneladas de creosote

No dia 13 de setembro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 toneladas de creosote.

As condições estão patentes todos os dias úteis, na repartição Central do serviço dos Armazens Gerais (edifício da estação de Santa Apolónia) das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Fornecimento de impressos

Até ao dia 15 do próximo mês de setembro, na direcção d'este caminho de ferro, á praça de Mousinho de Albuquerque, no Porto, recebem-se propostas, em carta fechada e convenientemente lacrada, para o fornecimento de 698.700 impressos dos diferentes modelos, que se acham patentes na mesma direcção, onde podem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã ás três da tarde. As propostas devem conter, além dos preços por quantidade de cada modelo, a importância total do fornecimento e a declaração de que os impressos serão feitos em papel de qualidade não inferior ao dos modelos apresentados, bem como o prazo em que podem ser fornecidos por completo, contado da data da adjudicação e a designação exterior: «Proposta para o fornecimento de impressos».

O depósito provisório é de 10.500 réis, que os concorrentes entregam na tesouraria até ao meio dia de 14 de setembro próximo, os quais serão restituídos logo em seguida á adjudicação, tendo o concorrente preferido de reforçar esse depósito até á quantia de 50.500 réis, que ficará servindo de garantia á execução da proposta.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Núñez & C.º

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e aceitados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telefone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.800 reis por dia a 4.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS **Seghers & Paradis.** — Representantes de grandes fábricas da Bélgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entrepostos (Frente a Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, teatros; muito central. — Prop. Lopez Munhos.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do teatro. Sitio central; belas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1.800 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuade Justo M. Estévez.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1909

COMPANHIA REAL			PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.	
C. Sodré	Alges	C. Sodré	7 5	7 49	9 27	10 11	1 1	5 49	7 10	10 20	8	2 39	6 8	1	Regoa	Bares d'Alva	Regoa	
9 15	9 29	9 40	7 53	8 36	10 29	11 12	7 32	12 37	1 55	5 36	5 20	12 4	3 51	10 24	Tua	Barca d'Alva	Tua	
9 44	9 58	10 9	10 51	11 34	11 51	12 34	9 40	10	7 35	8 2	Lisbon	Evora	Lisboa	10 24	Porto	Pedras Salgadas	Porto	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			1 13	1 56	2 20	3 3	6 47	7 29	7 57	8 41	Lisboa-R.	Villa Viçosa	Lisboa	10 24	3 29	10 15	11	6 55
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	4 41	5 24	5 31	6 18	4 41	6 43	7 4	7 48	S. Martinho	Figueira	Lisboa-R.	10 24	Regoa	Pedras Salgadas	Regoa	
5 25	5 56	5 20	6	6 32	6 9	6 35	6	6 47	7 29	7 57	11 40	11 55	11 35	6 30	Livração	Amarante	Livração	
6	6 36	6 45	7 36	8 4	7 30	7 56	8 27	9 11	9 34	10 18	12 45	6 15	3 55	9 45	10 15	6	6 45	
7 36	8 4	7 30	7 36	8 41	9 15	9 44	9 51	10 35	11 41	12 23	Amieira	Figueira	Caldas	9 45	5 15	9 8	5	8 26
10 15	10 43	8 15	11 35	12 3	1 55	11 21	9 51	10 49	11 55	12 13	11 51	11 55	11 43	8 20	Portimão	Vila Real	Lisbon	
1 1	1 28	12 50	1 1	1 28	12 50	1 16	11	11 58	1 15	2 13	1 10	2 24	3 21	11 36	12 30	12 30	12 30	12 30
1 45	2 13	1 40	2 35	3 3	2 25	2 51	1 45	1 10	5 37	6 58	1 10	2 46	3 21	11 36	12 13	12 13	12 13	12 13
2 35	3 3	2 25	3 50	4 10	5 18	5 50	4 28	4 28	5 37	6 58	12 30	1 53	7 54	9 22	1 10	2 16	2 48	3 21
4 50	5 18	3 50	5 35	6 7	5 28	5 54	5 20	6 45	8 21	9 20	6 45	8 21	7 23	9 20	6 49	7 31	7 16	8 32
5 35	6 7	5 28	6 20	6 48	6 58	7 24	6	8 14	—	—	6 45	8 14	9 27	7 51	8 50	9 14	7 50	10 24
7 45	8 13	7 45	8 11	8 30	8 25	8 51	7 45	8 13	8 25	8 51	6 45	10 7	5 40	9 20	7 25	8 35	9 14	10 24
8 30	8 58	9 10	9 36	10 15	10 43	10 55	11 21	11 35	12 3	12 45	6 45	10 7	5 40	9 20	8 50	9 27	8 35	9 14
10 15	10 43	10 55	11 21	12 3	12 45	1 11	Mais os de Cascaes, excepto os a				6 45	10 7	5 40	9 20	7 25	8 35	9 14	10 24
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6 37	7 29	b 6	6 49	5 15	5 15	6 36	7 29	Setil	Vendas Novas	Setil	10 24	Portimão	Tunes	Portimão	10 24
7 4	7 56	b 40	7 27	8 36	8 35	4 15	8 36	8 36	10 28	11 50	Setil	Oliv. d'Azem.	Espinho	10 24	10 30	11 40	—	—
a 7 32	8 8	7 25	8 20	9 15	9 15	10 5	a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	Espinho	Albergaria	Espinho	10 24	q 1 30	1 30	—	—
b 8 15	9 3	b 8	8 48	9 35	8 15	9 15	a 9 45	12 26	2 45	12	Espinho	Albergaria	Espinho	10 24	q 1 30	1 30	—	—
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	10 33	9 15	10 5	a 9 45	11 17	a 5	10 50	Espinho	Vila Real	Espinho	10 24	6 25	12 10	2 5	7 32
9 40	10 33	9 15	10 5	11	a 9 56	10 32	1 45	5 30	11 17	12	Alfarelhos	Figueira	Alfarelhos	10 24	6 10	8 30	3 25	5 54
b 10 10	11	a 9 56	10 32	11	b 10 4	10 51	a 5 30	11 17	a 5	10 50	Alfarelhos	Figueira	Alfarelhos	10 24	9 8 4	10 20	9 15	6 2
a 10 40	11 16	a 10 50	11 54	12 20	b 10 4	10 51	1 45	5 35	7 15	3 26	12 20	11 51	12	12 20	11 30	11 51	12 21	7 30
10 45	11 52	10 45	11 49	12 25	a 11 26	12 2	a 12 25	12 39	7 17	8 45	12 20	2 45	3 25	12 20	1 1	4 8	5	7 30
b 12 5	12 25	a 11 26	12 2	12 15	2 16	b 12 40	1 45	1 47	9 39	3 44	Figueira	Porto	Figueira	12 20	g 7 22	9 42	7 35	10 4
a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	b 2 10	3	b 1 35	2 22	3 10	7 45	8 44	Coimbra-B.	Aveiro	Coimbra-B.	12 20	7 35	10 14	—	—
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	a 3 15	2 5	a 4 15	3 39	a 4 40	5 19	9 4	Coimbra	Louzã	Coimbra	12 20	8 50	11 5	1 19	7 40
a 4 40	5 16	a 3 56	4 32	a 5 16	4 5	a 4 40	5 37	a 4 40	6 45	7 25	Espinho	Porto	Espinho	12 20	8 35	11 38	7 20	11 12
b 4 4	5 37	b 4 28	5 15	b 5 17	5 26	b 4 4	6 17	b 4 4	7 45	8 44	Aveiro	Porto	Aveiro	12 20	2 15	5 18	1 31	6 10
a 5 25	6 17	a 5 26	5 2	a 6 17	5 2	a 5 25	6 17	a 5 25										



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Administração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro
e Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, Salamanca á Fronteira de Portugal
Medina del Campo a Salamanca, Norte de Hespanha, Meio Dia aa Franca e Orléans*

Servicio directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 307—GRANDE VELOCIDADE

(F. E. P. n.º 9 das linhas hespanholas e n.º 202 das linhas francesas)

Em applicação desde 15 de Agosto de 1909

**BILHETES PARA PASSAGEIROS (1.^a e 2.^a classes) e BAGAGENS
de PARIS a LISBOA e PORTO e VOLTA**

ITINERARIO — Paris (Quai d'Orsay) — Hendaya — Medina — Salamanca — Villar Formoso — Pampilhosa — Lisboa — Porto — Barca d'Alva — Salamanca — Paris (Quai d'Orsay)

ou

Paris (Quai d'Orsay) — Hendaya — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto — Lisboa
— Pampilhosa — Villar Formoso — Salamanca — Paris (Quai d'Orsay)

PREÇOS DOS BILHETES — VALIDOS POR 30 DIAS

Observação importante. — Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

O pagamento effectuar-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

(*) Nestes preços estão compreendidos todos os impostos para os governos português e espanhol.

CONDIÇÕES

1.º — Bilhetes — Os bilhetes são pessoais, nominativos e intransmissíveis e tem de ser assignados pelos passageiros. Não são validos sem o carimbo da estação de partida e devem ser apresentados aos empregados das Companhias, sempre que estes lhos peçam. Os portadores não poderão negar-se a comprovar a sua identidade por meio de assignatura, quando isto lhes seja exigido pelos referidos empregados.

A capa dos bilhetes separada dos coupons correspondentes ou estes separados d'aquella, não teem valor algum. Recomenda-se aos passageiros o cuidado de verificarem que os empregados das Companhias recolham apenas os coupons correspondentes a trajectos já percorridos.

2.º — Prorrogação de prazo — O prazo de validade d'estes bilhetes (30 dias) pode ser prorrogado de *trinta dias*, mediante o pagamento da sobretaxa de 10 % do seu preço.

O pedido de prorrogação deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de expirar o prazo para o qual a prorrogação é pedida. Este pedido pode ser feito tanto na estação de partida como nas principaes estações do trajecto.

Passado o prazo de *trinta dias* desde a data da terminação da validade primitiva, nenhuma prorrogação será concedida e os bilhetes não utilizados ficam nulos e sem valor.

3.º — Crianças — As crianças menores de 3 anos nada pagam indo ao colo das pessoas que as acompanham.

De 3 a 7 anos pagam meio preço e tem direito á ocupação de um lugar. Duas crianças, porém, não tem direito a ocupar n'um só compartimento mais que o lugar destinado a um passageiro.

As crianças de mais de 7 anos pagam preço inteiro.

4.º — Bagagens — As bagagens são registadas directamente para os pontos de destino indicados nos bilhetes.

Todo o passageiro cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas nada terá que pagar pelo transporte da mesma. Satisfará apenas, além do custo do seu bilhete, os direitos de registo e imposto de sello e as despesas de transito nas alfandegas hespanholas.

Esta concessão não é extensiva ás crianças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as que forem portadoras de bilhetes a meios preços.

O passageiro que transportar mais de 30 kilogrammas de bagagem, pagará o excesso na conformidade do quadro de preços dos excedentes de bagagens que faz parte da presente tarifa.

Quando o passageiro quiser aproveitar a concessão de paragem prevista n'estas condições poderá fazer registrar a sua bagagem successivamente para cada ponto de paragem escolhido, quando este pertença ao paiz em que se acha o passageiro. Se o ponto de paragem pertence a outro paiz, a bagagem será despachada para a estação fronteiriça onde o passageiro deverá pedir a reexpedição.

N'este caso os excedentes de bagagem serão taxados em conformidade com as condições das tarifas internas de cada Companhia.

5.º — Comboios — Os bilhetes são validos para todos os comboios que tenham carruagens de classe correspondente, porém á *ida* só são validos para os comboios que partam da estação de origem no proprio dia em que forem vendidos. Á *volta* são validos durante o prazo de validade do bilhete e da sua prorrogação, se a houver, e ainda para qualquer comboio que chegue a destino depois de expirado esse prazo, contanto que a partida da viagem de volta ou a partida da ultima estação de paragem da viagem de volta tenha tido lugar dentro do referido prazo.

Resalvam-se quaisquer restrições anunciadas ao publico nos cartazes dos horarios dos comboios.

6.º — Mudança de classe e validade nos comboios Sud-Express — Os passageiros que munidos de bilhetes de 2.º classe, desejem viajar em 1.º classe pagarão, no percurso em que n'esta classe viagem, a diferença entre os preços das duas classes, pelas tarifas geraes das linhas interessadas.

Os bilhetes de 1.º classe são tambem validos nos comboios Sud-Express, mediante pagamento da sobretaxa correspondente á Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

7.º — Paragens — Os passageiros tem a faculdade de deterem-se em Bayonna, Burgos, Medina, Salamanca, Luzo-Bussaco, Pampilhosa, Coimbra, Alfarellos, Pombal, Payalvo, Entroncamento, Santarem, Espinho, Granja e em todas as estações situadas entre Paris e Bordeus (inclusivé) tendo o cuidado de fazer carimbar o bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenham.

8.º — Alfandegas — As operações de Alfandega, para o transito das bagagens, em Hendaya, Villar Formoso e Barca d'Alva são effectuadas gratuitamente pelas Agencias das Companhias.

Cobrar-se-ha uma peseta pelos gastos de transito em Irun e Fuentes d'Onoro ou Fregeneda.

Os passageiros são convidados a assistir á verificação das suas bagagens na Alfandega, tanto nas estações fronteiriças, como nas outras onde exista esta formalidade, declinando as Companhias toda a responsabilidade sobre este assumpto.

9.º — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa 10 de Agosto de 1909.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

— C. A. de Vasconcellos Porto

OUADRO DE PREÇOS DOS EXCEDENTES DE BAGAGENS