

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 521

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze

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

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Setembro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

SUMMARY

Paginas

A linha do Sado, por J. Fernando de Souza	257
As Associações para o progresso das sciencias, por Mello de Mattos	260
Parte official — Portaria de 27 de agosto	263
Tarifas de transporte	263
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste	263
A proposito do Cincoentenário — LXVI	263
Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques	264
Notas de viagem — O Porto e o « Sud-Express » — Vantagens da carruagem	264
Pampilhosa-Hendaya — A companhia do Norte implacavel — Um requere- mento — A amabilidade d'um chefe d'estação — Fisco impiedoso — Reclamação estomacal	264
O concurso de Reims	266
Africa do Sul	266
Traction electrica — Espanha — Inglaterra — Dinamarca — Brazil — Mexico	266
Aviação e aerostação — Espanha — França — Inglaterra — Alemanha — Di- namarca — Estados Unidos	267
Automobilismo — Espanha — Inglaterra — Estados Unidos	267
Soccorro ao Ribatejo	268
Commercio portuguez	268
Linhas Portuguezas — Sines — Evora a Reguengos — Companhia Real — Ma- lange — Setil a Peniche — Montemor-o-Novo	268
Parte financeira	268
Carteira dos Accionistas	268
Boletim Commercial e Financeiro	269
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	269
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	269
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Suissa — Turquia — Brazil — Ar- gentina	270
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Con- selho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação)	270
Avisos de serviço	271
Arrematações	271
Agenda do Viajante	272
Horario dos comboios	272

A linha do Sado

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

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

Após os tramites 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 submettido a inquerito não incluiu a commissão o ramal de Sines em vista da difficuldade do terreno e da existencia de uma estrada de Sines a S. Thiago, 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 á 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 Paço Vieira, tendo a nitida comprehensão do alcance da lei de 14 de julho de 1899 e dos resultados que da sua applicação se poderiam obter em curto praso, conseguiu n'um final de sessão arrancar das camaras, devidamente approvada, uma proposta de lei que apresentou, auctorisando o governo a construir por

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

A commissão 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 favoravel para a construcção da linha do Sado. Proseguiram entretanto activamente os estudos, sendo singularmente difficeis pelos trabalhos hydrographicos e pelas sondagens geologicas que exigiam os da travessia do largo esteiro de Marateca. Um primeiro projecto apresentado, devido á collaboração dos habéis engenheiros Vasconcellos Sá e Santos Viegas, suscitara objecções do Conselho Superior de Obras Publicas ácerca das despesas de conservação a que dariam logar os aterros e as pontes de Marateca. Um reconhecimento feito para contornar o esteiro mostrou que tal expediente occasionava consideravel alongamento, que não convinha.

A saída do Pinhal Novo seria a solução mais economica, 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 favoravel 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 inexequivel. A linha saia de Setubal á beira do rio, internava-se na Cachofarra, ia pelo norte do esteiro do Garvão, cortando-o junto da bocca e atravessando o esteiro principal em local em que bastava uma ponte de 500 metros.

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

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

A função economica da linha só pôde ser cabalmente desempenhada quando a construcção estiver completa, por se facultar ao trafego do Algarve o itinerario mais curto e tornar possivel a exportação em larga escala dos mineiros e dos productos agricolas 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 favoráveis, 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 auctorisação legal precisa. Um simples acto de expediente administrativo permitia 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 applicações onde a construção se podia fraccionar.

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

O actual ministro das obras publicas, convencido ha muito da enorme importancia da linha, decidiu meter hom-bros 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 construção.

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 beneficemente 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 suprimientos 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.

Merece 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, preven-do as duas hypotheses para tornar mais viavel o empre-hendimento.

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

Duas objecções podem ser postas ao projecto. A linha do Sado, constituindo a segunda via da do sul, desviará d'ella o trafego 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 conscienciosamente os elementos do trafego com que se póde 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 exíguo trafego entre a zona além de Garvão e a que fica áquem do Poceirão, augmento mais que sufficiente, não só para compensar o desvio, como para dar importante acrescimo de rendimento. Junte-se a isso o trafego 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 trafego 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 occorrer opportunamente aos encargos da construção, 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 suprimiento, emquanto para isso não tivesse disponibilidades o fundo especial. Mas essa consideração tem importancia secundaria, porque a hypothese, quasi com certeza se não realisa, ou, se suprimientos houvesse, seriam diminutos.

Na proposta de lei de 1903 o sr. conde de Paçô 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 occorrer a possiveis deficiencias do fundo especial, reembolsando-as opportunamente com os respectivos juros.

Não julgou a camara necessaria essa precaução e eliminou-a da proposta porque se tratava de construções por lanços successivos, emprehendidas á medida dos recursos. O caso agora é differente. 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 condemnavel 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 Paçô 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 ultimo a seguinte

Proposta de lei n.º 24-A

Senhores. — Se a necessidade imperiosa da regularização das nossas finanças impõe aos poderes publicos as normas da mais severa economia, não collide o cumprimento rigoroso d'esse patriotico 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 communicações pelo desenvolvimento da viação accelerada.

A esse proposito obedeceu a promulgação da lei de 14 de julho de 1899, graças á qual, e sem sacrificio das receitas líquidas que ao tempo o Thesouro auferia, se tem podido melhorar consideravelmente a exploração dos caminhos de ferro do Estado e acrescentar á nosa rede ferroviaria mais de 400 kilometros de linhas.

A lei de 1 de julho de 1903 veio alargar as faculdades por aquella concedidas ao Governo para se poder, no momento proprio e á medida dos recursos disponiveis, construir varias linhas complementares de incontestavel alcance economico.

Segundo o regime estatuido são levantados os capitales 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 importancia é unanimemente reconhecida.

Na vasta e fértil bacia d'aquelle rio, tão rica em productos agrícolas e em jazigos mineiros, faltam quasi por completo as vias de communicação.

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

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 possiveis e frutuosas as explorações mineiras em larga escala, entre as quaes avultam as dos jazigos da Caveira e Lousal, e certas culturas que hoje não pôdem com o onus dos fretes, como ainda realisa consideravel encurtamento para o Algarve, permitindo desenvolver sobremaneira as relações de aquella provincia, tão digna de ser visitada, e do sul da Espanha com o norte do paiz.

Pelas suas condições especiaes, a linha do Sado só depois de concluida pode desempenhar a sua função, á qual corresponde, segundo os mais prudentes e seguros calculos, rendimento inicial remunerador.

Não lhe era, pois, applicavel o systema de construcção gradual por troços successivos, tanto mais que o primeiro troço exploravel, de Setubal a Alcacer, sem attingir ainda a região que mais carece de transportes faceis, importaria em perto de metade do custo total da linha. Constitue esta, pois, um empreendimento indivisivel 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 ha direito a esperar.

As difficuldades excepcionaes que offerecia parte do traçado para se conciliar a bem entendida economia com as legitimas aspirações da cidade de Setubal, só ha menos de um anno permitiram ultimar em todas as suas partes o projecto, e determinar com sufficiente aproximação o custo provavel 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 sensivel elasticidade de rendimento, podendo-se fixar na cifra média de 40:000\$000 réis o augmento annual dos recursos do fundo especial. Num periodo de tres annos, inferior ao tempo preciso para a construcção da linha e trabal os preliminares de adjudicação das obras, haverá muito provavelmente disponibilidades suficientes para o encargo, independentemente do rendimento liquido da nova linha, calculado prudentemente em cerca de 130:000\$000 réis annuaes.

Achando-se a linha orçada em cerca de 1.840:000\$000 réis, o seu custo, acrescido dos juros durante o periodo da construcção, que não vae além de tres annos, elevar-se-hia 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, recear insufficiencia de recursos para os encargos da construcção desde que só no fim d'ella se tornem effectivos.

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

Ainda ha poucos mezes foi apresentada uma proposta ao Governo para a construcção 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, analysou-a em minucioso parecer que terminava pelas conclusões seguintes:

1.ª A construcção da linha do Sado é de grande alcance economico, não se podendo, sem ella, explorar as importantes minas da região, nem offerecer transportes baratos aos productos agrícolas, nem ainda desenvolver o trafego do Algarve.

2.ª Não menos importancia tem a pronta conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas para a grande velocidade, sendo o augmento de rendimento, que por elle se obtem, superior ao encargo da quantia que é preciso despende.

3.ª Em principio, seria vantajoso um contracto 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 parciaes, devendo ser previamente fixada a quantia a tomar para base da operação em vista dos orçamentos das linhas.

4.ª Os recursos actuaes do fundo especial não offerecem, ao presente, disponibilidades, dentro das quaes caibam os encargos da construcção das linhas indicadas (embora seja de presumir que o augmento dos rendimentos d'ellas proveniente seja proximamente egual a esses encargos), faltando pois um dos requisitos legais para se poder empreender a construcção immediata nos termos das leis vigentes.

5.ª Ao Governo pertence apreciar as circumstancias e decidir se convem tomar uma providencia extraordinaria para attender ás imperiosas razões de ordem economica que militam a favor da pronta construcção da linha do Sado e do troço do Barreiro a Cacilhas.

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

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

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

Acha-se apenas construido um primeiro lanço até o rio de Coia e adjudicada a construcção das pontes sobre esse rio e sobre o Judeu, que são as obras mais importantes e dispendiosas do lanço.

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

Desde que se tome pois uma providencia extraordinaria para a rapida construcção 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 á linha do Sado, accentua-se sobremaneira pela transferencia do terminus da grande velocidade para Cacilhas e que o rendimento do prolongamento será seguramente muito superior ao encargo contrahido, achando-se calculado em 58 contos de réis.

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

Resta examinar até onde vão nos termos das leis vigentes as faculdades 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 effectuar as operações de credito 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.ª n.º 4.ª; base 3.ª, § 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 effectuar adeantamentos para serem opportunamente liquidados quando se realizem as operações de credito definitiva, para cujos encargos haja no fundo disponibilidade; nos mesmos termos lhe seria licito contratar uma operação provisoria com a Caixa Geral de Depositos ou com outro estabelecimento de credito.

E' certo que a lei de 14 de julho de 1899 prevê (base 3.ª, 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 empestimo destinado á construcção da linha do Sado, ou de outras autorizadas por lei, deduzindo-se a respectiva importancia nas prestações da receita líquida a entregar ao Thesouro e sendo esses adeantamentos reembolsados opportunamente com os seus juros.

Essa operação excederia porem as faculdades do poder executivo quando no fundo especial não houvesse disponibilidades sufficientes.

Das considerações que deixo expendidas conclue-se a utilidade e oportunidade de uma operação de credito combinada com a construção das linhas indicadas, o que a torna mais facil 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 quaes se virá juntar como reforço de garantia o rendimento das novas linhas. Subordina-se essa operação ao principio do concurso publico; 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 annos, o que é sufficiente para suavizar o encargo annual sem o prolongar demasiado; toma-se para base de licitação a annuidade, visto a operação financeira sobrelevar em importancia 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 1.º E' autorizado o Governo a proceder á immediata construção da linha do Sado, Setubal 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 annexas á presente lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante.

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

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

Base 1.ª

A construção da linha do Sado, desde a estação fluvial de Setubal até á ligação com a linha do Sul em Garvão, será feita conforme os projectos approvados pelo Governo e abrangerá todos os trabalhos de infra e superstructura, edificios e accessorios.

As expropriações ficarão a cargo do Governo e das camaras 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 approvados e comprehenderá todos os trabalhos da infra e superstructura, edificios e accessorios que resta fazer, sem prejuizo da adjudicação effectuada da empreitada das pontes de Coima e do Rio Judeu.

Base 2.ª

A execução das obras enumeradas na base 1.ª será feita por empreitada geral precedida de concurso publico e deverá effectuar-se no prazo de tres annos, ficando subordinada ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 9 de maio de 1906.

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

Base 3.ª

O custo attribuido 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.ª

Para pagamento da empreitada de construção serão criados e entregues ao adjudicatario os necessarios titulos de divida publica amortizaveis, eguaes na essencia aos dos emprestimos de 1903 e 1909, com garantia do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, isentos, como elles, de impostos, e do valor nominal e typo de juro mais accommodados 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 effectuar-se-ha semestralmente, por sorteio ou por compra no mercado, no prazo maximo de sessenta annos, 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 somente depois d'essa data.

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

§ unico. Quando essas disponibilidades forem insufficientes para a entrega á Junta do Credito Publico de alguma ou algumas das prestações das annuidades, será a quantia necessaria deduzida da prestação mensal da receita liquida entregue ao Thesouro pela referida Administração nos termos do artigo 1.º, § 2.º, do decreto de 31 de janeiro de 1903, constituindo supprimentos do mesmo ao fundo especial para serem reembolsados com os respectivos encargos, logo que as disponibilidades d'este o permittam.

Base 5.ª

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

Para esse effeito o Governo criará os titulos necessarios nos termos prescritos na base anterior, procedendo á sua venda ou mobilização nas melhores condições, comtanto 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.ª base.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 14 de agosto de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.



As Associações para o progresso das sciências

Apoz a guerra de 1870 reconhecer 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 scientifica 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 congénere francesa publicava um boletim denominado da *Afas*.

No emtanto, atravez do modelo inglês, a sociedade francesa logrou contar por milhares os seus socios, realizar congressos scientificos em todas as cidades de França e da Argelia, impulsionar a vida universitaria da provincia, tornando conhecidos os trabalhos que ali se fazem e os professores que ali ensinam. Graças a ella, o laboratorio maritimo 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 installação conseguiu até ser tão apreciada como o espectacularo estabelecimento fundado pelos allemães em Napoles. 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 sciencias. Accresce ainda que ali foi que se apresentaram novos methodos de investigação scientifica, entre os quaes occorre 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 lembrassem de pesquisar os fundamentos da geometria, se não estivessemos num seculo em que o livre exame leva á critica de todas as raises dos conhecimentos humanos, conforme bem o comprova na *Science et l'Hypothèse* o illustre mathematico e grande sabio H. Poincaré.

De essa orientação scientifica nasceu, o que se pode chamar com pouco agrado dos puristas da nossa lingua um detalhe scientifico, mas de elevado alcance philosophico, pois que liga intimamente as concepções da especulação pura com as applicações que se fazem da geometria.

Não é para aqui a exposição da *geometrographia*, sciencia essencialmente especulativa, e por isso até seria descabida n'uma revista destinada a profissionaes, mas não vem fóra de proposito expôr, segundo o professor sr. Le-moine o seu quadruplo fim.

Por meio de certas convenções dá para qualquer construção executada um symbolo que é como que a medida

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

Em segundo lugar, leva até aos processos para effectuar o mais simplesmente possível uma construção determinada indicada pela geometria.

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

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

Esta sciencia puramente abstracta, sem raizes nos trabalhos geometricos anteriores, appareceu primeiramente no congresso de Oran da associação franceza 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. appareceram 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 á 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 francès, deixou de haver actividade scientifica nos centros intellectuaes do resto da França e a *Afas* conta no seu activo não poucos trabalhos vindos da provincia. Talvez que até á sua influencia se devam aquellas *pequenas patrias* que se instituíram 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 patricios infelizes.

Por largos annos os bretões foram presididos por Ernesto Renan.

Na Inglaterra conservam-se centros intellectuaes notabilissimos, 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 maritimos, conta escolas de primeira ordem; Manchester, Bradford, Leeds e Huddersfield não são apenas centros industriaes importantissimos, pois que não descuram o progresso dos estudos profissionaes 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 inicios de vida local e demonstram a reacção contra a tutela intellectual que Paris exercia 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 á provincia, que era em ultima analyse quem concorria com o dinheiro, não poucas vezes ridiculos proventos.

A empresa Rhodano navegavel, 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 sede 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 emtanto 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 geologo 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 Española 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 convem 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 proposito 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, Carracido, Muñoz del Castillo, Contreras, Saviron e Alcobé.

4.^a — *Sciencias naturales*, os srs. Antou, Bolivar, 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, Santamaria de Paredes, Sangro y Ros de Olano, Ubeda, Maluquer, López Núñez, A. Buylla, de Iranzo, Guillén, Luis 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 obrigaram a que se distribuíssem em quinze grupos cuja enumeração seria extensissima.

8.^a — *Sciencias de applicação*, 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 accordo com a Junta Local de Reformas Sociaes de Valencia.

Alguns dos themas principaes que hão de desenvolver-se 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. Irazo, 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 enquanto 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 estrutura intima da materia.

Em Florença, o professor sr. Felix Tocco, occupou-se do conceito do espaço sob o aspecto philosophico e physiologico; o professor sr. Antonio Garbasso tratou da estrutura dos atomos materiaes; o professor sr. Paulo Pizzetti considerou a astronomia e a geodesia como sciencias mathematicas; o professor sr. Antonio Berlese falou do dominio 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 funcções inteiras transcendentis.

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 succede que em Bolonha, Napoles, Turim, Florença, Veneza e tantas outras cidades existem verdadeiros centros de cultura intellectual e populações independentes da centralisação que sobre ellas pretendesse exercer a capital, mas julgam acertadamente os italianos que não deve perder-se de fórma 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 annunciam 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 dispersarão.

Às 9 horas da manhã de sabbado contam tratar da reforma do ensino médio e entre as annunciadas conferencias fala-se na do sr. Paladini sobre navegação interna, na do sr. Crocco sobre aeronavegação, e na do sr. Paredi acerca da indole, tendencias e methodos da moderna glottologia.

A'quelles a quem interessam as sciencias abstractas annuncia-se a memoria do sr. Pascal a respeito da integração mecanica das equações differenciaes, ou a do sr. Dessau a proposito 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 fim 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 fim 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 provincia 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 rachitico.

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 Architectos 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 fóra 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 ellas 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

aquella agremiação e por isso seria de extremo mau gosto pretender dar ordens em casa alheia, mas os serviços que aquella sociedade tem prestado já á 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 Industria

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, approvar a referida liquidação e determinar que a mencionada companhia seja paga pelo fundo especial de caminhos de ferro de Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, approved por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 46:307\$143 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 itinerarios 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, Alfanellos, 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 %.

Tem 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 creanças.

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 trafego, incluindo impostos, foi o seguinte, comparado com o de 1907-1908:

	1907-1908	1908-1909	Augmento
Passageiros	472:058\$505	507:028\$176	34:969\$671
Grande velocidade..	138:187\$915	148:963\$700	10:775\$785
Pequena velocidade..	791:613\$433	801:932\$380	10:291\$947
Total.....	1.401:886\$853	1.457:924\$256	56:037\$403

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

A proposito do Cincoentenario

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 successo os elementos partidarios de maior influencia.

Não são os pretendentes recommendados por sua probada 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 comprometidos e sua defeza legal.

Não foi isempto 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 defeza de seus interesses legalizados pelo Convenio, tão honrada como dedicada e intelligentemente cumprida 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 character, a Companhia Real elegeu para substituir o seu fallecido presidente o honrado e bemquisto membro do corpo commercial de Lisboa Victorino Vaz Junior.

Esta nomeação foi geralmente acolhida com applauso 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 difficuldades 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 francezas.

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, affectaram perante muitos a reputação do solícito 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 condemnação da sua honestidade se effectivamente abusasse d'essa confiança nelle depositada.

Como ninguem póde provar este abuso, que se se realisasse constituiria um verdadeiro crime, queremos attribuir a malevolas insinuações os lucros illegaes que lhe eram imputados.

O que foi bem e evidentemente provado, e não poudé deixar de ser reconhecido, como foi, é a maneira zelosa, activa e honrada levada a cabo a construção 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 experiencia na execução do trabalho, o engenheiro Vasconcellos Porto, alliando á sua actividade pessoal a de seus habéis 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'aquella linha!

Esta prova de competencia profissional e de proba agente de confiança de que facilmente podia abusar em seu proveito, constituem o diploma mais honroso de distincção 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 construção da nova linha foi esta solememente 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 monarcha, que muito prezava o engenheiro Vasconcellos Porto a quem sempre mostrara verdadeira amizade, qual seria a distincção que desejava obter em commemoração de seus serviços na construção 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 distincção de tão illustre como insigne engenheiro, honra de sua classe e exemplo de funcionarios.

Porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques

Durante o mez de julho ultimo affluir enorme quantidade de mercadorias ao Porto de Lourenço Marques, havendo grande agglomeração 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 soffreu 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 esforços 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 agglomeração 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 augmento do trafego destinado aos portos do Cabo e do Natal.

«Um semelhante augmento de trafego experimentara o porto de Lourenço Marques, como consequencia natural dos melhoramentos introduzidos nos seus serviços, mas que elles hoje se tornavam insufficientes, resultando os navios soffrerem demoras sensiveis no porto por falta de accomodação eapparelhos 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.

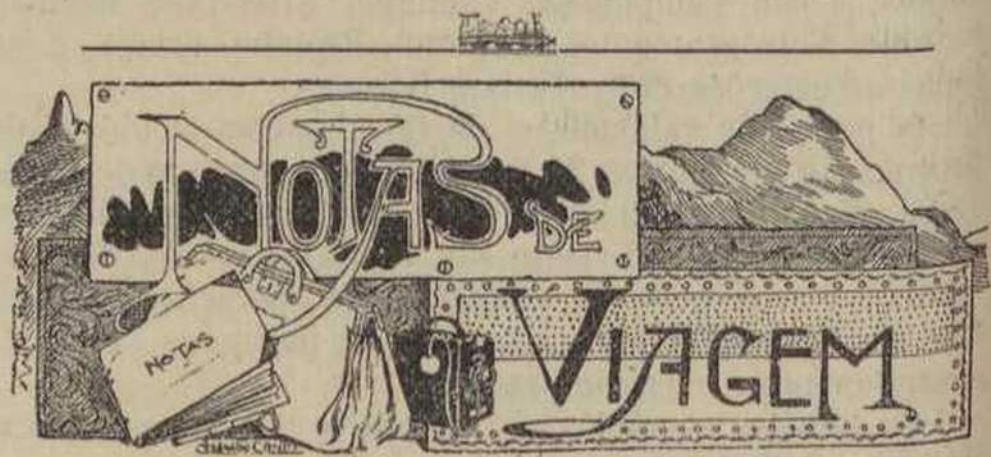
A falta de vagões diz-se ter sido devida á grande procura de carvão que houve no porto de Natal, para onde os caminhos de ferro do Transwaal haviam desviado uma grande parte do seu material circulante em prejuizo do nosso porto.

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 tem sido as combinações e contractos realisados 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 inglezes 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 Pamphosa-Hendaya. — A companhia do Norte implacavel. — Um requerimento. — A amabilidade d'um chefe d'estação. — Fisco impiedoso. — Reclamação estomacal.

Graças, como dissemos, ao comboio rapido do Porto a Medina, e, pelo que se refere aos paasageiros 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 incommodos 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, porisso, 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 proposito 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 rapidos 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 rapido ligando com o *Sud*, perfeitamente. Já o tem; e se não está contente com as condições actuaes que lhe permitem indifferentemente ir além de Medina no comboio de luxo, ou modestamente no ordinario; 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 ver sacrificada a commodidade do maior numero nas aras da conveniencia de meia duzia. Haja vista as numerosas paragens que os comboios ordinarios 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 commodidade, porque lhes evita o difficil trasbordo em Medina, a difficuldade (sobretudo quando é uma familia) de conquistar logar, ás 2 horas da noite, quando os passageiros de Madrid vão no melhor do somno, e de muito mau humor se incommodam para alojar os intruzos que veem desfazer-lhes os seus sonhos de bem estar.

Mas cuidado tambem, n'este caso dirigimo-nos ás *potencias* 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 fôr exiguo, temos bem recio 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 póde fazer com os que vão mais além; mesmo outros só a São Sebastião seriam uteis, ou dar aos passageiros com bilhetes a França a faculdade 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, offerecendo muito melhor comodo, e está-se procedendo á installação da segunda via, a partir dos Pyreneos, 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 preoccupa com pequenas coisas. A visita dos volumes, especialmente da bagagem grande, se não é exigente como na fronteira de Port-Bou (onde é marroquina) é, pelo menos demorada.

O «rien à déclarer» 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 desagradavel 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 1\$000 réis se se paga em moeda portugueza, quando antigamente o vinho e café eram á parte, o que elevava o preço a bons 1\$400 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 Borden-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 1\$400 réis que custava no rapido do Porto e ainda bem menos do que custa o actual mau jantar, que só póde 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 eliminatorias da Taça Gordon-Bennet, o premio dos vinte kilometros.

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

O aeroplano de Latham foi o primeiro a elevar-se, mas uma «panne» do motor fel-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 eliminatorias 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 $\frac{2}{5}$.

Todos os aviadores classificados são francezes, á excepção do conde Lambert que é russo.

A 23 bateu Bleriot no seu aeroplano o *record* de 10 kilometros batido na vespera por Lefevre, fazendo o percurso em 8 minutos, 42 segundos e $\frac{3}{5}$.

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 ellas 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 vôo *planado* de 30 kilometros em 38 minutos e 12 segundos.

As 6 e 48 largou Latham, transpondo o pilão á altura de 80 metros; ás 6 e 50, Bleriot subiu a 10 metros, perseguindo 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 aclamado, e ás 7 e 21 veio tocar no solo, depois de uma esplendida 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 dezoito 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 vôo 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 $\frac{2}{5}$.

Os resultados do concurso foram: premio de mecanicos ganho por Esnault-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 auctorisando 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 auctorisa 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.

Reorganização 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 reorganização das tarifas ferro-viarias, disse que a julgar pelas receitas semanaes e pelo consideravel augmento da receita do trafego nos caminhos de ferro do Cabo e Natal, parece evidente que as alterações já produziram o seu effeito, posto que seja muito cedo para dizer se o effeito 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 vêr que estas reduções fossem a favor das colonias internas e ao mesmo tempo sem injustiça ás colonias 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 grêve na Inglaterra. Tomaram-se d'emprestimo vações 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 Provincia 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 tracção animal por tracção 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 tracção electrica vae levando de vencida a tracção a vapor. Temos a noticiar a installação de mais duas linhas, uma da Midland Ry, e a outra da Lamarshire e Iorkshire Ry.

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

A segunda, mede 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 Copenhague a Malmo por meio de uma linha electrica.

A distancia entre as duas cidades é de trinta kilometros, mas o tunnel projectado mede 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 estensão.

Esta linha ligará a estação de Guanajuto com Penjama.



AVIAÇÃO 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 exército allemão foi alvo das espingardas dos soldados russos por ter ultrapassado a linha da fronteira terrestre. Episodios d'esta ordem repetir-se-hão frequentemente, e tanto mais frequentemente quanto mais pratica se fôr tornando a aviação. D'aqui a necessidade de regulamentar a nacionalidade dos ares.

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

O caso do contrabando é que ha de ser difficil de evitar, a não ser que sejam criadas columnas *volantes* para fiscalisar as fronteiras atmosfericas, o que por enquanto não parece ser de facil realisação.

Espanha

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

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

A Camara Municipal concorre com 25.000 pesetas para as despesas.

França

O principe Demetrio, filho do soberano da Moldavia, propõe-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*» offereceu um premio de 1.000 francos á «*Ligue Nationale Aerienne*», para er dado ao aeroplano francez que, á data de 12 do corrente mez 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 realisar um vôo de quatro kilometros, no acampamento de Aldershot.

Affirma que logo que tenha introduzido na sua machina 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.

Wermann, 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 ascensão de experiencia, o aerostato soffreu tão grandes avarias que ficou inutilisado, necessitando de grandes reparações, impossiveis de realisar em pouco tempo.

Dinamarca

No mez 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, realistou sensacionais 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 permittida.

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 subscrição aberta n'esta redacção a favor das victimas sobreviventes do terramoto do Ribatejo, enviámos 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 sufficiente para a alimentação d'aquellas desgraçadas, cuja entrada na vida teve logar em epoca tão calamitosa, marcada por um cataclysmo que lhes reduziu á mais negra miséria os seus progenitores.

A S. Ex.^a o sr. dr. Moreira Salles agradecemos a sua amabilidade em assumir aquelle encargo, e aos nossos assignantes que se associaram á nossa ideia, em nome dos soccorridos, egualmente 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	7.113.706
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 veiculos.....	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.....	4.051.482	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 veiculos.....	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 illuminada 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 immediatamente ao estudo da directriz entre Malange e o valle do Lui, para chegar até ao Cassai, na fronteira leste da provincia.

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.

Montemor-o-Novo.— Realisou-se as experiencias n'este ramal sendo a commissão de parecer que podia ser aberto ao publico. A inauguração realisa-se amanhã.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes.— No dia 8 de setembro de 1909, pelas duas horas da tarde, se procederá em sessão publica, na sede d'esta companhia, Rua de S. Nicolau, 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 amortisação de obrigações da série «Mirandella-Vizeu», relativo ao 1.^o semestre de 1909.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de agosto de 1909.

Muito calor durante a quinzena, o que ainda mais augmentou a intensidade do exodo começado em principios do mez. Dahi a frouxidão dos negocios, a pouca frequencia da Bolsa, a solidão contristadora 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 approvedo o tratado commercial com a Allemanha de que poderão advir vantagens para os nossos productos agricolas, principalmente vinhos.

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

As receitas são, por aquelle documento, orçadas em réis 69.262:337:230, attingindo a despesa a verba de 70.504:539:5719 réis, o que determina um deficit de 1.242:202:5489 réis.

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

Parece que o orçamento apresentado é o formulado pelo sr. Espregueira, com modificações feitas pela respectiva commissão, que augmentou a despesa em 2:000 contos, dos quaes mil são consumidos com as provincias ultramarinas.

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

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

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

Os comboios regulamentares da tabella eram insufficientes. E mesmo o material de transporte de mercadorias de que a Companhia dispõe parece que é insufficiente para o extraordinario movimento, apesar de elevar-se a dois mil e seiscentos vagões.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE AGOSTO		EM 14 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 1/8	48	47 1/8	47
" 90 d/v	48 5/16	—	47 5/16	—
Paris cheque	594	596	607	609
Berlim "	243 3/4	244 3/4	249	250
Amsterdã cheque	411	413	—	—
Madrid cheque	903	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9,100	9,100	—	9,100	—	—	9,150	9,150	—	—	9,150	—	9,150	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77,000	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	74,200	74,200	—	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	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa	—	—	—	91,300	91,300	91,500	—	91,500	91,500	91,500	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	—	113,500	113,500	—	—	113,500	—	113,500	—	113,500	—	113,000	—
Lisboa & Açores	—	—	61,500	62,000	—	—	62,700	—	—	—	62,500	—	—	—
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	82,500	—	82,300	—	82,300	82,500	—	82,300	82,700	82,300	—	83,000	83,000	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	63,300	63,200	—	63,300	63,500	63,700	63,800	63,800	63,800	63,800	—	—	—
Obrig. 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 grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	47,000	47,300	47,500	47,400	—	48,000	48,100	—	48,000	47,950	48,000	48,300	48,500	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73,000	—	73,000	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,500	—	64,500	—	—
predias 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	—	84,700	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	62,60	62,95	62,60	62,65	62,80	63	62,95	—	63	62,90	63,20	64,20	—	—
Ações Companhia Real	—	—	—	305	309	—	312	313	311	314	320	320	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	350	350	360	350	352,10	360	362,5	362	362	360	360	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	393	393	393,50	394,50	395	395	391	391	392	391	—	—	—	—
Andaluzes	196	198	—	198	199	—	199,50	199,50	—	194,25	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	350	351,50	353	352	353	353	350	354	353	353	352	354	—	—
Companhia Real 2.º grau	233	232,50	233	240	239	243	240	239,50	242	243	245	245	—	—
Companhia da Beira Alta	296	296	—	—	—	—	—	296	299	299	—	—	—	—
Madrid-Caceres-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	63,25	63,25	63,50	64,50	—	—
Amsterdã: Obrig. Através d'Africa	85,50	—	—	86,25	86,62	86	85,75	85,75	84,75	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis.	
Companhia Real..	Rêde geral	19 Agosto	1.073	3.565.208.000	1.073	3.492.316.000	+ 72.892.000	3.322.654	3.254.721	+ 67.933
	Vendas Novas....	" "	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	549.931	558.758	— 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
Minho e Douro		" "	405	1.017.126.000	405	1.035.943.043	+ 11.212.957	2.585.496	2.557.809	+ 27.687
Beira 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	87.747.957	+ 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 á Póvoa 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	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	6.755	6.887	— 132
Zafra a Huelva		19 "	180	2.109.075	180	2.127.167	— 18.092	11.717	11.817	— 100



Espanha

Os sucessos da Catalunha determinaram a diminuição de 11.842 pesetas no tráfego da linha de Manresa a Berga, em comparação com igual período do anno passado.

Ha quatro mezes que começaram os trabalhos de construção da linha de Bilbao a Vitoria, que se espera esteja concluída em outubro de 1911.

Mede setenta e dois kilometros, dos quaes desnove são do traçado de Vitoria a Villareal e do ramal a Salinas de Seniz.

A linha vae, pois, de Villareal a Lemona onde entroneará com a linha dos Vascongados.

França

Foi aberta a exploração a linha de Florac a Santa Cecilia d'Andorge, departamentos de Lozère e Gard, na extensão de 48.873 metros.

Suíça

O movimento de passageiros e mercadorias na linha de S. Gothardo produziu no anno ultimo 29.167.793 francos.

Turquia

Começaram os estudos para o traçado da linha de Alexandreta a Alepo.

O projecto tende a modificar a linha primitivamente adoptada entre Adana, Baghtché e Talabechi, com um ramal partindo d'este ponto para Alepo.

Brazil

Foi auctorizada a « Leopoldina Railway » a prolongar as linhas de Niteroy e de S. Francisco Xavier até ao caes Lauro Muller, ficando assim a capital federal unida por uma linha ferrea aos Estados do Rio de Janeiro e Espirito Santo.

Está já bastante adeantada a construção da linha do Espirito Santo á Bahia. Logo que esteja aberta a exploração esta linha, poder-se-ha atravessar em caminhos de ferro os Estados do Rio de Janeiro, Espirito Santo, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Parnahyba e Rio Grande do Norte.

Argentina

Espera-se que em junho de 1910 fiquem terminados os trabalhos da maior linha transcontinental da America do Sul, a qual ligará a Argentina com o Chile atravez dos Andes.

E' a linha mais alta do mundo. A passagem do monte Cumbia é feita a 3.842 metros de altitude, percorrendo a linha para chegar áquelle ponto um tunnel helicoidal com a extensão de 3.030 metros, do qual uma das bocas fica a 3.178 metros de altitude.

No troço Arica-La Paz passa a linha o monte lucara a 4.071 metros, e no troço Callao-Lima-Cerro de Pasco, atravessa a linha o monte Meig em um tunnel aberto a 4.834 metros de altitude.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação do n.º 520)

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria.

Obrigações d'esta Companhia, de 1.º grau ..	de 3 %	9.442	
	de 3 % « Beira Baixa » ..	44	10.210 titulos
	de 4 %	56	Por memoria
	de 4 1/2 %	668	

Especial.

Carteira — Titulos

7.493 Accções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal	Existencia em 31 de Dezembro de 1908
1.120 Titulos de Fundador da nossa Companhia ..	
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena ..	
500 Accções do Banco Lusitano (Uma cautela) ..	
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego ..	Por memoria

Immoveis.

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres-Vedras

Por memoria

Reserva metallica.

Existencia em 31 de Dezembro de 1907	£ 53.695- 4-8 ao par	241.627.578
Accrescida em 1908, de ..	2.506-19-9 » »	11.281.544
Existencia em 31 de Dezembro de 1908	£ 56.202- 4-5 » »	252.909.539

Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1908, este fundo, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

Fundo de reserva especial

Este fundo de reserva está constituido como segue :

Deduções segundo alinea b) do artigo 61.º dos Estatutos	51:531.880	
Deduções segundo alinea c) do referido artigo :		
Em 1899	8:440.387	
Em 1900	29:990.300	
Em 1901	42:474.818	
Em 1902	62:341.884	
Em 1903	56:752.581	200:000.000
Productos de vendas :		
Immoveis.		
Em Lisboa — nos exercicios ante iores	12:051.013	
Titulos.		
1.446 accções da Companhia de Madrid-Caceres-Portugal	13:075.456	25:126.469
Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego	7:087.500	
Juros do deposito em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 31 de Dezembro de 1908 :		
£ 5.209-18-7 ao par	23:444.684	55:658.653
Somma — Réis		307:190.533

Deduzindo — Inversão em ouro, a saber :

£ 5- 0- 0 a 4.500	22.500
655- 1-11 » 4.528.79688 ..	2.966.796
608-18- 6 » 4.576.877	2.786.975
268- 8-11 » 4.654.545	1.249.490
52-13- 9 » 4.700.5	247.656
1.290- 6-10 » 4.705.882	6.072.195
1.090- 4- 3 » 4.711.656	5.136.704
0- 9- 8 » 4.850	2.347
59- 0- 0 » 4.980	293.820
280-10-11 » 5.052.631	1.417.500
1.120-14- 3 » 5.059.286	5.670.000
1.777- 8- 0 » 5.330	9.473.540
2.000- 0- 0 » 5.370	10.740.000
4.235-12- 6 » 5.393.21	22.843.806
2.000- 0- 0 » 5.400	10.800.000
10.000- 0- 0 » 5.510	55.100.000
500- 0- 0 » 5.575	2.787.500
9.250- 0- 0 » 5.585	51.661.250
1- 0- 0 » 5.595	5.595
8- 0- 0 » 5.600	44.800
1.749- 0- 0 » 5.690	9.951.810
7.000-10- 0 » 5.870	41.092.935
791-13- 4 » 5.875	4.465.000
3.232- 0- 0 » 6.190	20.006.080
1.500- 0- 0 » 6.250	9.375.000
1.500- 0- 0 » 6.290	9.435.000
15-10- 0 » 6.294	97.550
Somma £ 50.992- 2-10 que custaram ..	283.745.849
A mesma quantidade de Lbs. ao cambio do par	229.464.635
Diferença de cambio	54.281.214
Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1908	
Em ouro £ 56.202- 4- 5 ao par	252.909.539

Prejuizos por diferenças de cambio

A crise cambial no anno de 1908 determinou um consideravel prejuizo que os numeros abaixo claramente indicam, por comparação com o anno anterior :

Em 1907 — Réis	42:030.570
Em 1908 — Réis	261:695.571
Diferença a mais em 1908	219:665.008

(Continúa.)

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE Carregamento de vagões

Tornando-se indispensável activar o carregamento de vagões a fim de prover ao seu melhor aproveitamento, esta Administração deliberou, em conformidade com a condição 8.ª das condições gerais d'applicação 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 á 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 hespanholas e francezas, 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 obtel-a por compra nas estações d'esta Companhia.

Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão

Festas em Villa do Conde

Por motivo dos grandiosos festejos, que o Club Fluvial Villa do Conde, nos dias 4 e 5 de setembro proximo, esta Companhia effectuará, além dos comboios annunciados no cartaz horario 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, Mattosinhos 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 *travessias* que sahem 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 correspondencia para Mattosinhos e Leça.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle 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. Ultimo 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; Ul, 540, 390; Oliveira de Azemeis, 510, 370; Couto de Cocinjas, 470, 350; S. João da Madeira, 420, 320; Villa da Feira, 360, 270; S. João de Vêr, 290, 190; Paços de Brandão, 180, 140; Sampaio-Oleiros, 140, 100.

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

ARREMAÇÕES

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 admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 45000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por

cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste. O lote do papel acima referido pôde ser examinado no serviço dos Armazens Geraes do Minho e Douro, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

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

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

N.º 86, de Estombar a Brago de Prata, duas caixas de feramenta 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 Antonio da Cunha Mendes Pinheiro; 13.198, de Vallongo a Oliveira do Bairro, cinco pedras de louza, com 370 kilos, a Delfim 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 Côryo 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 Commissão 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 Geraes (edifício da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido 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 Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 toneladas de creosote.

As condições estão patentes todos os dias uteis, na repartição Central do serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apollonia) 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 Pova e Famalicão

Fornecimento de impressos

Até ao dia 15 do proximo mez 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 uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde. As propostas devem conter, além dos preços por quantidade de cada modelo, a importancia 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 deposito provisorio é de 105000 réis, que os concorrentes entregarão na thesouraria até ao meio dia de 14 de setembro proximo, os quaes serão restituídos logo em seguida á adjudicação, tendo o concorrente preferido de reforçar esse deposito até á quantia de 505000 réis, que ficará servindo de garantia á execução da proposta.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 18000 reis por dia a 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS Seghers & Paradis.—Representantes de grandes fabricas da Belgica, 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 reception. Bains. Journaux.

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

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

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

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

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

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

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algarve	C. Sodré	Algarve
9 15	9 29	9 40	9 55
9 44	9 58	10 0	10 25
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	P. Arcos
5 25	5 56	5 20	5 50
6	6 32	6 9	6 33
6 43	7 11	6 45	7 15
7 36	8 4	7 30	7 56
10 15	10 43	8 15	8 41
11 35	12 3	10 55	11 21
1	1 28	12 50	1 16
1 45	2 13	1 40	2 6
2 35	3 3	2 25	2 51
4 50	5 18	3 50	4 16
5 35	6 7	5 28	5 54
6 20	6 48	6 58	7 24
7	7 28	7 45	8 11
7 45	8 13	8 25	8 51
8 30	8 58	9 10	9 36
10 15	10 43	10 55	11 21
11 35	12 3	12 45	1 11
Mais os de Cascaes, excepto os a			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Cascaes
6 37	7 29	6 6	6 49
7 4	7 56	6 40	7 27
a 7 32	8 8	7 25	8 20
b 8 15	9 3	8 15	8 48
8 35	9 35	8 15	9 15
a 9 10	9 46	8 56	9 32
9 40	10 33	9 15	10 5
b 10 10	11	a 9 56	10 32
a 10 40	11 16	b 10 4	10 51
10 45	11 52	10 45	11 49
b 12 5	12 55	a 11 26	12 2
12 15	1 22	11 35	12 39
a 1 40	2 16	b 12 40	1 27
b 2 10	3	b 1 35	2 22
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2
3 15	4 15	2 5	3 39
4	5 4	a 3 56	4 32
a 4 40	5 16	4 5	5 9
b 4 4	5 37	b 4 28	5 15
a 5 25	6 17	a 5 26	6 2
a 6 10	6 46	5 33	6 35
b 6 17	7 9	b 5 55	6 42
b 6 55	7 45	a 6 56	7 32
a 7 40	8 16	b 7 5	7 52
b 8 15	9 5	b 7 40	8 27
a 9 10	9 46	a 8 26	9 2
9 20	10 27	9 20	10 24
b 10 10	11	a 9 56	10 32
a 10 40	11 16	10 50	11 54
10 50	11 57	a 11 26	12 2
a 12 10	12 46	b 12 10	12 58
12 20	1 27	a 12 56	1 32
Mais os de Cintra, excepto os a			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	Queluz
9 31	10 2	10 20	10 48
11 20	11 51	12 14	12 42
1 20	1 51	2 20	2 48
3 10	3 41	4	4 28
5 43	6 14	6 18	6 53
7 32	8 15	9 1	9 30
Mais os de Cintra, excepto os a			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	Cintra
6 35	7 38	5 8	6 7
a 7 38	8 20	6 10	7 49
8	9 4	7 42	8 42
a 9 25	10 7	a 8 35	9 5
10 20	11 23	8 46	9 45
a 11 45	12 20	a 10 35	11 5
12 20	1 23	10 41	11 38
a 1 53	2 35	a 12 35	1 13
2 20	3 23	12 45	1 42
a 3 35	4 17	a 1 35	2 5
a 4 35	5 10	2 43	3 40
a 4 55	5 58	a 3 35	4 13
a 5 17	6 20	a 4 34	5 8
a 6 15	6 50	4 40	5 37
6 21	7 25	a 5 28	5 58
8 20	9 24	7 5	8 4
a 9 37	10 21	a 8 33	9 13
10 50	11 53	10 23	11 20
12 23	1 26	a 11 14	11 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Sacavem
7 5	7 40	9 27	10 11
7 53	8 36	10 29	11 12
10 51	11 34	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
3 27	4 10	4 47	5 29
4 41	5 24	5 34	6 18
6	6 43	7 4	7 48
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 41	12 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoas	Lisboa-R.	Povoas
9 51	10 49	7 36	8 34
11	11 58	1 15	2 13
Lisboa-R. V. Franca			
11 51	1 10	5 37	6 38
4 28	5 37	2 39	4 6
12 30	1 53	7 54	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	Setil
6 45	8 21	7 23	9 20
c 6	8 14	—	—
Lisboa-R. Entrone			
6 45	10 7	5 40	9 20
—	—	10	12 56

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas
5 15	8 35	4 15	7 4
8 36	10 28	11 50	3
3 50	7 10	8 10	9 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Porto
8 20	8 1	6 35	5 15
a 9 45	3 18	a 8 50	2 40
1 46	12 26	2 45	12
a 5 30	11 17	a 5	10 50
9 30	7 47	8 45	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	Porto
7 20	1 47	9 39	3 44
Coimbra-B. Avelro			
5 23	7 45	7 12	9 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Avelro	Porto	Avelro	Porto
3 54	6 34	5 58	8 37
Ovar			
7 20	9 2	5 19	6 58
10 20	11 58	7	8 38
4 8	5 50	1 55	3 33
5 35	7 15	3 26	5 2
7 25	9 4	5 10	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Esmeriz	Porto	Esmeriz	Porto
4 55	c 6 6	—	—
Espinho			
7	8 2	8 11	9 7
8 53	9 33	12 34	1 32
9 35	10 35	c 3 17	4 2
3 27	4 30	4 36	5 13
9 5	10 7	7 47	8 45
12 35	1 40	10 28	11 26
—	—	12 10	1 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	Louza
5 15	6 44	7 5	8 34
11 25	12 44	1 15	3 8
4 1	5 19	5 39	6 51

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	Figueira
6 42	8 24	p 5 55	7 40
d 1 53	3 44	11 15	12 51
4	5 38	10 55	12 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	Badajoz
10 27	7 35	a 6 15	2 40
8 10	7 10	6 15	5 15
—	—	6 5	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val d'Ale	Lisboa-R.	Val d'Ale
10 27	6 33	j 6	a 11 45
a 7 25	12 50	7 20	2 40
8 10	7 6	7 20	5 15
—	—	6 35	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Guarda
10 27	2 37	4	7 18
8 10	9 54	3 40	6
9 30	9 54	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	Caldas
1	5 49	7 10	10 20
7 32	12 37	1 55	5 36
S. Martinho Caldas			
9 40	10	7 35	8 2
Lisboa-R. Figueira			
7 30	2	4 55	11 43
4 16	2 46	7 34	7 5
Caldas Figueira			
12 45	6 15	3 55	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	Figueira
2 25	2 46	1 40	2 1
4 40	5 1	3 55	4 16
5 54	6 15	4 55	5 16
8 20	8 41	7 34	7 55
Alfarellos Figueira			
1 50	2 24	2 46	3 21
11 36	12 13	10 40	11 15
1 10	2	2 16	2 48
6 49	7 31	6 35	7 16
8 50	9 27	7 51	8 32

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	Oliv. d'Azem.
10	11 39	t 3 30	5 9
a 4 34	6 15	t 4 30	6 9
11 40	1 17	1	2 39
—	—	a 6 55	8 34
Espinho Albergaria			
8 30	11 26	4 10	7 10
7 10	10 2	6 55	8 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	Pampilhosa
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	St. Comba
10 50	12 10	7 45	9
Pampilh. Mangualde			
9 25	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	V. Formoso
5 10	1 45	9 25	3 55
9 50	4	a 1 50	6 45
a 1 35	7 10	4 15	11 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	Barreiro
6	6 35	5 55	6 30
q 7 25	8	8 35	9 50
8	8 35	9 15	9 50
9 15	9 50	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
12 55	1 30	a 2 50	3 25
2 50	3 25	m 3	3 35
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 30	8 10
8 20	8 58	9 44	10 24
h 12 30	1 8	s 11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	Aldegallega
8	9 43	8 5	9 50
10 50	12 34	11 18	1
5 20	7 13	5 50	8 10
8 20	9 44	8 16	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	Setubal
8	9 33	4 44	6 30
10 50	12 36	8 5	9 50
2 50	4 26	10 15	11 40
4 20	5 58	3	4 38
5 20	7 8	6 25	8 10
8 20	9 47	8 25	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	Setubal
7 20	7 40	6 25	6 45
Montemor Gadanha			
9 40	10	11 15	11 35
6 50	7 10	8 25	8 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	Evora
6 49	7 24	7 50	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	Mora
8	2 39	6 8	1
5 20	12 4	3 51	10 24
Lisboa Evora			
6	10 46	6	10 24
Lisboa Villa Viçosa		</	



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 França e Orléans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 307 — GRANDE VELOCIDADE

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

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

PERCURSOS	Distancias kilo- metricas	BILHETES INTEIROS		MEIOS BILHETES	
		1. ^a classe	2. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe
Percurso francez		Francos			
De Paris (Quai d'Orsay) a Irun e de Hendaya a Paris (Quai d'Orsay) ..	1.646	136,65	93,35	78,35	46,75
Percurso hespanhol (*)		Pesetas			
D. Irun a Villar Formoso ou Barca d'Alva ou de Villar Formoso ou Barca d'Alva a Hendaya	1.280	136,20	79,40	68,10	39,70
Percurso portuguez (*)		Réis			
De Villar Formoso a Pampilhosa, Lisboa, Porto e Barca d'Alva ou de Barca d'Alva a Porto, Lisboa, Pampilhosa e Villar Formoso	993	18\$240	13\$420	9\$160	7\$440

Observação importante. — Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das differenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel 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.

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

CONDIÇÕES

1.^a — Bilhetes — Os bilhetes são pessoaes, nominativos e intransmissíveis e teem 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 lh'os 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. Recommenda-se aos passageiros o cuidado de verificarem que os empregados das Companhias recolham apenas os coupons correspondentes a trajectos já percorridos.

2.^a — Prorogação de praso — O praso de validade d'estes bilhetes (30 dias) pôde ser prorogado de *trinta dias*, mediante o pagamento da sobretaxa de 10 % do seu preço.

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

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

3.^a — Creanças — As creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as acompanham.

De 3 a 7 annos pagam meio preço e teem direito á occupação de um logar. Duas creanças, porém, não teem direito a occupar n'um só compartimento mais que o logar destinado a um passageiro.

As creanças de mais de 7 annos pagam preço inteiro.

4.^a — 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 creanças 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 quizer aproveitar a concessão de paragem prevista n'estas condições poderá fazer registar 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.^a — Comboios — Os bilhetes são validos para todos os comboios que tenham carruagens de classe correspondente, porém a *ida* só são validos para os comboios que partam da estação de origem no proprio dia em que forem vendidos. A *volta* são validos durante o praso de validade do bilhete e da sua prorogação, se a houver, e ainda para qualquer comboio que chegue a destino depois de expirado esse praso, comtanto que a partida da viagem de volta ou a partida da ultima estação de paragem da viagem de volta tenha tido logar dentro do referido praso.

Resalvam-se quaesquer restricções annunciadas ao publico nos cartazes dos horarios dos comboios.

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

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

7.^a — Paragens — Os passageiros teem 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 Bordens (inclusivé) tendo o cuidado de fazer carimbar o bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenham.

8.^a — 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'Oñoro 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.^a — 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
— A. de Vasconcellos Porto

