

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 551

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Engenheiro-consultor

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietario-director

Secretaria da redacção

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Dezembro de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado. — 1.º modifi. à tarifa especial, 8 p. v.
Caminhos de Ferro Portuguezes. — Duas modifi. à tarifa int. 307, p. v.

SUMMARIO

Paginas

| | |
|---|-----|
| Um perigo para Portugal — O porto de Dacar, por Mello de Mattos..... | 353 |
| Ainda a linha do Sado, por J. Fernando de Souza..... | 356 |
| Parte oficial — Decretos de 18 de novembro, do Ministerio do Fomento..... | 357 |
| Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado..... | 358 |
| A exposição de Bruxellas..... | 358 |
| Limpesa das ruas..... | 358 |
| Rudolf Wolf..... | 359 |
| Gréve do Minho e Douro..... | 359 |
| Aviação e aerostação — Aproveitamento dos gases d'escape — Espanha — Brazil — Estados Unidos..... | 359 |
| Viagens e transportes..... | 360 |
| Notas de viagem — Os Grisons. — Cantão inimigo do automobilismo. — A linha dos Rheticos. — Uma viagem encantadora. — Viaductos extraordinarios (ilustrado)..... | 361 |
| Proposta de lei sobre caminhos de ferro (continuação)..... | 362 |
| Tracção eléctrica — Portugal — Austria — Italia..... | 364 |
| Parte financeira..... | 364 |
| Carteira dos Accionistas..... | 364 |
| Boletim Commercial e Financeiro..... | 364 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 365 |
| Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis..... | 365 |
| Os contadores Bolívar..... | 366 |
| Linhos portuguezas — Estação de Tunes — Locomotivas com sobreaquecimento de vapor — Valle do Vouga — Lourenço Marques..... | 366 |
| Linhos estrangeiros — França — Italia — Russia — Estados Unidos — China — Equador..... | 366 |
| Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910 (Continuação)..... | 366 |
| Arrematações..... | 367 |
| Agenda do Viajante..... | 368 |
| Horário dos comboios..... | 368 |

Um perigo para Portugal

O porto de Dacar

Começemos por dar fórmula portugueza ao nome do porto da costa senegaliana, de que falou a *Gazeta* no seu numero de 16 de outubro passado, (1) e procedendo deste modo temos a justificar-nos o Instituto de Coimbra, que assim orthographa o nome daquelle porto francêz (2).

Não é todavia para tão pouca coisa que volto a tratar do indicado porto.

Trata-se de uma questão de altissima importancia para Portugal e tamanha que não hesito em chamar para ella a attenção do Governo e principalmente do paiz.

Certo é que, ao levantar um grito de alarme corro o risco de servir de assunto aos jornaes de caricaturas. De ha muito que se conhece a sorte de Cassandra, cuja tradição de predizer desditas não se encontra todavia em Homero. Não imagine, porém, o leitor que esta rajada erudita tem o intuito de dar fóros de leitor da Illiada a quem isto escreve. De facto, difícil lhe seria ler no texto original os versos 363 e seguintes do canto decimo terceiro do poema, e com eguaes, senão maiores dificuldades, toparia nos versos do vigesimo quarto canto, em que a filha de

Priamo entre soluções vae clamando por toda a cidade «Vinde ver troyanos e troyanas a Heitor que tantas vezes vos regosijastes porque volvia vivo do combate e porque era o regosijo de toda a cidade». (1)

Fechado o parenthesis em que a franqueza salva o pedantismo da citação e embora alvo provavel de chacota, continuemos falando do porto de Dacar e da sua provavel influencia nefasta sobre o nosso paiz.

No congresso ferro-viario que se realizou em Berne de 4 a 16 de julho ultimo foi distribuido um projecto de linha ibero-afro-americana ou, segundo a moda actual, I. A. A. O auctor daquelle trabalho dedica-o nada menos do que ao presidente da republica helvetica, a todos os monarchas, presidentes e chefes dos governos da Europa e da America, ao conselho federal suíss, à cidade de Berne, ao congresso de caminhos de ferro, aos engenheiros do mundo inteiro e a todos os amigos, agentes e collaboradores do progresso e bem estar dos povos.

Não deve ser, pois, por falta de patronos que o opusculo sahido dos prelos da imprensa artistica de José Blas y C.ª ha de fracassar, a menos que a omissão da magestades herifiana, dos sobas senegalenses e dos tuaregues saharianos não melindre de tal maneira estes imperantes de tez, turbante ou carapinha que os leve a obstar a uma obra tão esplendorosamente offertada, quão insufficientemente estudada.

Certo é que a propaganda pelo opusculo ainda estava naquella epocha na caderneta A' e contando o W e accen-tuando as letras uma vez apenas, justifica-se a previsão de que ao chegar ás ultimas cadernetas já esteja estudado o traçado e preparado o espirito dos que se não contentam com os reclamos em parangona.

No entanto, já ao estudo insufficientissimo a que se refere esta notula se chama «projecto que já tem um estado politico», denominando-se internacional em parenthesis. Antes das dedicatorias já enumeradas, annuncia aquelle opusculo a viagem da Europa para a America em cinco dias ou vice-versa.

Numa pessima lithographia, onde as linhas ferreas da Europa e Asia se representam em tracos mais espessos do que a largura do Adriatico, lá se torna a ler que o I. A. A. gastará cinco dias para ligar o centro da Europa com a America através da peninsula iberica e destes apenas 3 se passarão no mar.

Logo no alto da folha lithographada se lê o seguinte que merece ter-se em attenção: «22 de fevereiro de 1906. O I. A. A. foi assunto de uma sessão solemne presidida por um official da casa militar do rei de Espanha, como representante de Sua Magestade.»

«24 de fevereiro. O Sr. Moret, presidente do conselho de ministros disse no senado que o projecto tem as sympathias do joven monarca.»

«2 de abril. O duque d'Almodôvar, ministro dos negócios estrangeiros, presidente da conferencia internacional d'Algeciras, emitiu em nome da Espanha nesta conferencia um voto favorável à construcção desta linha.»

«1907. Protocolo da Conferencia internacional da Paz na Haya ultima sessão plenaria, tomo I p. 584. «Meios para diminuir as causas de conflitos entre os povos». «O

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 548 pag. 307.

(2) *O Instituto*. Revista científica e literaria, vol. 55.º p. 225, onde se lê Dacar, cabo e cidade franceza, perto do mar na costa do Senegal. Os portuguezes chamaram-lhe ponta de Gaspar e porto de Gaspar, designação que por corrupções successivas se mudou em Dacar. Os franceses escrevem Dakar. Não ha muito que o primitivo nome era corrente em livros portuguezes (roteiro I, 112).

O livro a que se refere o auctor sob a nome de roteiro é a Descrição e roteiro da costa occidental de Africa por Alexandre Magno de Castilho. O alfabeto romano indica o volume e o arabico designa a pagina onde se encontra quella forma orthographica.

(1) Illiada — Canto XXIV versos 704 a 707.

Ibero—Afro—Americano... pode considerar-se como um novo meio de approximação das nações».

A par deste trabalho, que não passa por emquanto de um reclamo, escrevia em 25 de dezembro do anno passado a *Revue pour les français*, por intermedio da penna do Sr. Gérard de Beauregard:

«Suporão sequer em Lisboa que se está em vespertas de crear-se uma corrente através da Espanha e de Marrocos, que permitirá ganhar por meio do trans-sahariano, Fez, Kayes e Konakry, d'onde, em trez dias, talvez em dois de travessia se estará no Brazil, em Pernambuco, futuro ponto de partida de uma rede formidavel que sulcará de ferro a America inteira? Esta corrente que não passa de um projecto, ha de ser dentro de vinte e cinco annos uma realidade. Ora sómente Lisboa é que seria capaz não de estorvar-lhe a execução, mas pelo menos de lh'a retardar proporcionando facilidades de transito ao commercio trans-atlantico.».⁽¹⁾

Este projecto seria por parte da nação que o executasse a *main-mise* sobre Marrocos, por isso que é por meio de linhas ferreas que hoje se conquistam os paizes novos. Assim foi que a Alemanha conseguiu annullar a influencia francesa na Asia Menor e precisamente por ter reconhecido esse erro é que a França de ha muito procura por esta forma a conquista de Marrocos.

De facto, em 1899 publicou o engenheiro sr. Jean Berlier o seu ante-projecto do tunnel intercontinental submarino do estreito de Gibraltar. Desse trabalho dei notícia circumstanciada, logo que delle tive conhecimento⁽²⁾ e por ella se vê que o engenheiro sr. Berlier fazia partir uma linha com 591 kilometros, de Tanger ao longo da costa da Barbaria pelas immediações de Arzilla e Larache, passando por Alcacer-Kibir e voltando para sueste uns 35 kilometros ao sul desta povoação, de nome tão cheio de infaustas recordações para Portugal.

Em Djehoud, a uns 20 kilometros áquem de Fez, inflectir-se-hia a linha para leste, dirigindo-se á capital de Marrocos e em seguida, quasi que na direcção de nordeste, iria até Oujda e Lalla Maghnia.

Chegada a este terminus a ligação com as linhas da Argelia seria facilmente estabelecida, por isso que Lalla Maghnia se encontra na fronteira da província de Oran.

Este ante-projecto do engenheiro snr. Jean Berlier está bem estudado e prova que o seu auctor attendeu ás boas condições technicas para traçar o tunnel através do estreito de Gibraltar.

Esta obra tão gigantesca que o auctor computava em 242 milhões de francos e que, por considerações que não veem para agora calculava poder render annualmente 15.209.000 francos, não se realizou, nem provavelmente se realizará, emquanto as considerações politicas, que actualmente dominam, se não modificarem.

O I. A. A. é portanto um meio de tomar posse de Marrocos, que a Espanha ambiciona para compensar a perda das suas colonias, mas que a França apetece para arredondar os dominios do litoral no Mediterraneo, ao norte d'Africa ligando-os com os da costa occidental do continente negro.

Consentirà todavia a Inglaterra, a despeito da chamada *entente cordiale*, que uma nação europeia domine sobre tão vastos territorios? Os diplomatas ingleses sabem como todo o cidadão da Gran-Bretanha o *rule Britania* e por certo ao ouvir o *rules away* estranharião que alguém haja que conserve o chapeu na cabeça.

Ainda por outro lado a Alemanha ha de obstar a que a sua poderosa vizinha de leste realize o sonho côr de rosa que se divisa no que escreveu o sr. Gérard de Beauregard e no que propoz o engenheiro sr. Jean Berlier. A sua poderosa industria carece do mundo todo para consumidor dos seus productos e os preços por que os fabrica

dão margem a tão diminutos lucros, que só com um grande consumo logra compensação dos capitaes empregados.

O ideal germanico hoje em dia deixou de ser o da investigação da quadruplica raiz do principio da razão sufficiente, ou da psychologia do super-homem para se reduzir á maneira de descobrir novos mercados e de ampliar o consumo naquelles em que já predomina.

E' pois evidente o ciume das grandes nações que possuem capitaes e, nesses casos, deve ser demorada a realiseração do convenio allusivo á rede ferro-viaria de Marrocos.

Devemos contudo dormir descansados e confiando nas vantagens da posição do porto de Lisboa?

Por certo que não. Os nossos vizinhos de leste e do norte não descansam na sua propaganda e presumivel é que os franceses procedam de modo analogo.

Por mais que os discursos diplomaticos e internacionaes se refiram a cordealdade, comunidade de origem ethnica e de idéas sociologicas, por mais que nos irmãos do outro lado da fronteira ou neste rincão confinante com o Atlântico, recorrendo a tropos rubros, victoriosas methonymias, bem ligados sorites e epichiremas bem provados, sempre convém notar que até os irmãos que longe estão de chegar aos extremos dos Rantzau, de Erckmann-Chatrian, não poucas vezes resentem o prurido da inveja.

Por outro lado a França generosa, a França ideal, a França vulgarisadora, em summa a França cheia de qualificativos elogiosos nunca hesitou entre os seus interesses e o seu engrandecimento, sacrificando ou deixando sacrificar os povos menos resistentes.

Nesses termos, é indispensavel que se sigam cuidadosamente os passos da Espanha e da França relativamente ao I. A. A.

Já a iniciativa do duque de Almodovar na conferencia d'Algeciras devia ter-nos de sobre aviso e obrigado a reparar para a pagina 234 das actas, onde em 2 de abril de 1906 se disse que «se trataria de um caminho de ferro, que partindo da costa marroquina iria ter ao ponto das costas africanas menos distanciadas do Brazil.

«Esta linha ligaria a Europa pelo estreito de Gibraltar com a America, reduzindo ao minimo a travessia por mar em proveito do movimento internacional, assim como do desenvolvimento da civilização no noroeste africano».

E' anodino este voto, mas os que foram discípulos do padre Patagonia hão de estar lembrados que o *anguis latet in herba* era traduzido por elle sob a forma imperativamente picaresca *desconfiae dos sonhos*.

Accresce que em 11 de junho de 1907 o alcaide de Madrid, o presidente da Real Academia, o engenheiro inventor da machina de resolver equações sr. Leonardo Torres Quevedo, o duque de Sesto e outros muitos personagens de nomeada assignaram um requerimento em que pediam ao rei Affonso XIII que recommendasse aos seus ministros que levassem á conferencia da paz na Haya um parecer favoravel ao Ibero-Afro-Americanico como instrumento de paz e união universal.

O ministro dos negocios estrangeiros de Espanha hesitou em expedir aquella proposta para a Haya, a despeito da régia recommendação, mas não se prendeu por tão pouco a commissão que apresentara o requerimento a D. Affonso XIII.

Directamente se dirigiu ao presidente da conferencia da paz na Haya, e, dado o caracter que quasi oficialmente se lhe imprimira em Espanha, já com a conferencia de 22 de fevereiro de 1906 acima referida, já na conferencia de Algeciras e finalmente no pedido ao monarca espanhol, não podia sem quebra do protocolo deixar de se alludir ao assunto em logar onde se falava unicamente da paz.

Não se percebe bem como o engrandecimento, que trazia à nação que emprehendesse tal obra, fosse motivo para não originar ciumes por parte das outras e assim é difícil perceber a influencia de tal emprehendimento na consolidação da paz universal.

⁽¹⁾ Revue cit. p. 984.

⁽²⁾ Revista de Obras Publicas, tomo XXXII, (1901) p. 226.

Em todo o caso, no ultimo congresso internacional de caminhos de ferro volta a falar-se na influencia pacifica de tal obra e como nada ha que mais convença do que uma afirmativa, embora erronea, quando repetida muitas vezes, chega-se a aceitar sem mais exame o que incontestavelmente é inexacto. Hoje, nação alguma consente o predominio exclusivo de uma qualquer em Marrocos e por isso convem repetir que aquelle emprehendimento só será consentido apoz uma guerra, ou quando uma nação conseguir impôr-se como administradora unica das finanças marroquinas. Repetir a oeste do Mediterraneo o que sucede no Egypto deve ser difficult, depois do exemplo que alli se depara.

Definindo os intuitos do I. A. A. declara o opusculo que temos presente, que as possessões francesas, portuguezas, inglezas, allemãs ou espanholas do oeste africano e até o Cabo da Boa Esperança e o Transvaal muito lucrarão com esta linha. Ora difficult parece a demonstração do que dito fica relativamente ao Transvaal e colonia do Cabo.

Não admira, portanto, que sem mais pormenores passe logo o opusculo a observar em letras gordas que «só as aguas do golpho da Guiné banham 8 colonias continentaes europeias, 3 francesas, 2 allemãs, 2 inglezas, 1 espanhola, duas ilhas portuguezas e 2 espanholas» e que a seguir se refira ao seu fim principal que é o estabelecimento de rapida comunicação entre a Europa e a America do Sul. «Seria immenso o lucro da empreza, affirma, ainda quando atravessasse um deserto. Os navios que vão da Europa para a America, e vice-versa, não atravessam um immenso deserto aquatico? interroga.

Convém notar que a preparação do vehiculo destinado a atravessar o tal deserto marítimo, é milhares de vezes menos dispendiosa do que a adaptação do terreno à passagem dos carros ferroviarios. De resto, de ha mnito que é sabido que mais tem progredido a humanidade comunicando através dos mares do que passando por terra. Não vale, porém, glosar sobre este caso e o melhor é passar sem demora ao capítulo seguinte do opusculo que se intitula *vida e saude*.

O argumento aqui é que o europeu não mais pode viver sem perigo, do que seis mezes em dadas regiões da America do Sul e do Brazil e por isso quanto mais curta for a viagem, mais vezes poderá elle vir retemperar a saude na Europa, prolongando assim a vida.

Convém notar que todos os paizes novos são inhospitos para o homem que vem viver nelles e facil é demonstrar até com factos historicos a pouca consistencia deste argumento.

O que se segue é, sem duvida, o melhor fundamentado, pois que, de facto, a maioria dos passageiros preferem a via terrestre á marítima. No entanto é preciso notar que apenas os que podem sem custo gastar quantias importantes é que de Londres vão tomar a Brindisi o vapor das Indias e o mesmo succede com os passageiros que do Havre preferem ir a Nova York para se dirigirem em seguida por terra a Vera Cruz, ou outros portos do Mexico. Certo é que ainda neste ultimo trajecto convem observar que os vapores que fazem a carreira directa para Vera Cruz não offerecem o conforto dos *galgos* do Atlântico, a que á compita a Allemanha e a Inglaterra aumentam o luxo na razão inversa do numero de dias que nelles se passam.

Enumerando as vantagens do I. A. A., perde-se o opusculo em considerações que se relacionam a custo com o projecto. Relatar a construcção das linhas ferreas inglezas para dizer que no fim de 38 annos contavam 17.000 kilometros de extensão; referir-se ás linhas de Vancouver a Quebec, de S. Francisco a Nova York, ao trans-siberiano e ás linhas alpinas, andinas e das Montanhas Penhascosas, para dizer que eram difficultimas, não pode ser argumento para demonstrar a possibilidade da linha através de Marrocos, do Sahará e do Senegal. Bem mais conveniente

seria um perfil da linha e uma estimativa do seu custo, conforme o fez o engenheiro sr. Jean Berlier na ligação das linhas argelinas com o tunnel de Gibraltar, já aqui citado.

A circumstancia, que aponta o opusculo de seguir a linha pelo littoral africano permittendo a abertura de estaleiros susceptiveis de facil abastecimento, é sem duvida uma vantagem que, no entanto, bem pode deixar de ter compensação na maior importancia das obras de arte para travessia dos valles e correntes de agua.

Quanto aos argumentos adduzidos a propósito dos transportes de automoveis, mobiliarios e outros por parte de pessoas que não deitam contas ao dinheiro, são pelo menos infantis e por isso não vale a pena sequer fixa-los.

A seguir trata do futuro brilhante que está reservado ao I. A. A. notando-se de passagem que agora affirma o opusculo que se encontram na America do Sul os climas da Europa, esquecendo, ao que parece, a insalubridade que lhe attribuia, quando asseverava que o europeu mal pode alli permanecer mais do que seis mezes. Conclue pouco depois que facil seria ir em sete dias da Europa até Lima, no Peru.

Antes de entrar em considerações especiaes termina o opusculo que temos presente, griphando as phrases seguintes. «Pode considerar-se portanto o I. A. A. como troço indispensavel de uma rede immensa em construcção ou em projecto. Acaso podem estas considerações deixar indiferente qualquer estadista europeu ou americano que seja digno deste nome?»

Não entraremos por agora na apreciação das vantagens especiaes que o opusculo prodigamente distribue pela America, França, Gran-Bretanha, Allemanha, Belgica e Holanda, Suissa, Italia, Peninsula Iberica e outras mais nações.

Mas convem fixar desde já estes pontos capitales para o nosso paiz e especialmente para o porto de Lisboa.

1.º Agita-se activamente o problema de uma linha ferrea através de Marrocos, que se ligue com a Europa e cujo effeito immediato será desviar sem remissão o trasego da America do Sul e da Africa occidental que actualmente afflue a Lisboa.

2.º Por enquanto não se trata senão de uma ideia mal amadurecida e insufficientemente estudada, que tropeça com dificuldades de politica internacional e rivalidades de nações que pretendem preponderar no mundo, mas possivel será uma plataforma de entendimento quando a finança ahi veja lucro real. Nesse caso, o porto de Lisboa será inteiramente sacrificado aos intuiitos gananciosos da judiaria internacional.

3.º A concorrença industrial e commercial das nações é hoje tão intensa que tem todas as caracteristicas de uma guerra, de uma lucta cruel, em que se não pode entrar senão bem apercebido e com uma preparação que requer longos annos de trabalho seguido e ininterrupto. Ora, para fixar no porto de Lisboa as correntes commerciales que a elle convergem e para chamar ainda outras, é indispensavel dar todas as facilidades de carga, de descarga e trasego e talvez completar quanto antes as obras de terceira secção, drenando para aqui o *interland*, alias restricto, da peninsula.

4.º O porto de Pernambuco já reconheceu a grande importancia que é susceptivel de ter como testa das linhas da America do Sul até na vertente oeste dos Andes. Por isso, não hesita em fazer grandes obras para melhoramentos do seu porto marítimo. Urge portanto ligar os interesses do Brazil com os de Portugal para que só muito tarde, quando a concorrença commercial absolutamente o impõna, dê facilidades á linha marítima Pernambuco-Dacar.

Em summa, estes portos que acabam de frizar-se são de ordem tal que justificam todas as medidas e todos os sacrificios que fizermos para interessar o sul da America e a Africa occidental nos melhoramentos e no engrandecimento do porto de Lisboa.

Bom é que os nossos politicos pensem nisto a valer e com animo de que urge *contrecarrer* por todas as formas o que por emquanto não passa de um sonho sob o nome de I. A. A., mas que seria a ruina de Portugal, quando se transformasse numa realidade.

Mello de Mattos.

Ainda a linha do Sado

Mau sestro tem a linha do Sado!

Não ha contratempos que não venham protelar a sua construcção, nem embaraços que não lhe surjam quando menos se esperam.

Alvitrada em 1898, classificada em 1902, depois de haver quem pretendesse reduzi-la a modesta linha secundaria de via reduzida, auctorizada a sua construcção em 1903, emquanto se procedia á elaboração do projecto, parecia que cessara emfim o periodo preparatorio para se entrar no da execução. Não succeden assim.

As dificuldades da passagem de Marateca originaram controvérsias e embates de interesses e opiniões, que demoraram por alguns annos a resolução definitiva tomada sómente em 1908.

Em 1907, quando a questão estava sufficientemente esclarecida e a variante elaborada pelo distincto engenheiro Santos Viegas mostrava qual a solução definitiva a adoptar, interessou-se a importante casa H. Burnay pela exploração da mina do Lousal, impossivel em larga escala sem a barateza de transportes assegurada pela linha do Sado.

Declarou por isso a referida casa que tomaria sobre si o emprestimo do capital necessario ao juro de 5 %.

Empenhei os maximos esforços para convencer os ministros d'então da importancia da obra e da exequibilidade da operação financeira, que cabia na alcada do governo sem necessidade de lei especial.

Era caso para resolução pronta, pois em questões financeiras tudo está no aproveitamento da oportunidade.

Perderam-se quasi dois meses em adiamentos e hesitações, para se fazer o que apenas demandava meia hora de exame e reflexão. Quando o Governo se resolveu afinal a aproveitar a offerta da referida casa, surgiu inopinadamente a extraordinaria variação de cambios do outomno de 1907, que tornava demasiado aleatorio qualquer emprestimo que não tivesse a annuidade paga em oiro.

Sobrevieram depois as desgraçadas convulsões politicas que determinaram o regicidio e se lhe seguiram, tornando impossivel qualquer emprehendimento, como o da construcção da linha do Sado, apesar da approvação dos projectos dos ultimos lanços em 1908.

Aquella linha só pôde desempenhar a sua função económica, quando se achar construida em toda a sua extensão, não lhe sendo pois applicavel o sistema da construcção por troços successivos.

Em 1909 era ministro o sr. Barjona de Freitas, conscio da importancia da linha e desejoso de a fazer construir.

A lei de 1903 facultava-lhe a auctorização precisa; carecia, porém, para a utiliar, de ter recursos immediatos disponiveis no fundo especial afim de ocorrer ao encargo immediato do emprestimo e contrahir recursos que estavam captivos. Era certo o aumento de receitas determinado pela nova linha, mas não podia toma-lo para base de operação.

Fizera, ponco tempo antes, a sua apparição em lusas terras um mysterioso agente de negocios, deixando entrever grandiosos planos de melhoramentos de todas as especies, graças aos capitais que a sua varinha do condão ia atrahir ao nosso paiz. Entre outras obras, declarava-se habilitado a construir por empreitada geral a linha do Sado, tomando ao mesmo tempo o emprestimo necessario.

Havia que pedir ás camaras auctorização para distrahir,

se preciso fosse, do rendimento liquido dos caminhos de ferro annualmente entregue ao Thesouro, o complemento necessario da annuidade do emprestimo destinado á linha do Sado, se esta não coubesse nas disponibilidades do fundo especial augmentadas pelo rendimento da nova linha, sahindo do capital mutuado os juros intercalares no periodo da construcção, effectuada por empreitadas parciaes.

Era esta a formula mais vantajosa para os interesses do Estado, tanto mais que existia o compromisso da casa Burnay de tomar o emprestimo.

Obtinham-se as maximas vantagens do trabalho por empreitada, evitando-se a interferencia do grande empreiteiro, intermedio dispensavel, substituido pelo Estado, que dividia, como elle, a obra em pequenas empreitadas e guardava para si o lucro do intermediario entre si e os tarefeiros, propenso sempre a inventar reclamações.

A miragem dos milhões entremostrados no cinematographo do *brasseur d'affaires*, a que me referi e que ia fazer chover o ouro inglez sobre a nossa terra, fez dar a preferencia á empreitada geral conjugada com o emprestimo, tendo-se conseguido a custo que na proposta de lei elaborada se previsse tambem a hypothese de emprestimo isolado e da construcção por empreitadas parciaes, para o caso de ficar deserta a praça ou de não convir ao Governo a adjudicação.

Assim foi votada e promulgada a lei de 27 de outubro de 1909.

Se não fôra a tentativa prévia da empreitada geral conjugada com o emprestimo, realizava-se este imediatamente e começava desde logo a construcção sem perda de tempo. Infelizmente era inevitável o concurso previo, que ficou deserto, como era facil de prevêr, desde que não se offerecesse margem larguissima para lucros.

Apenas o concurso se realizou, sollicitou o ministro das obras publicas d'então, o Sr. Dr. Moreira Junior, do seu collega da fazenda, o Sr. Soares Branco, a realização do emprestimo. Era de esperar resolução pronta em vista do conhecimento que tinha, da região (de que era natural) e do valor economico da linha, o illustre ministro da fazenda. Por circumstancias ponderosas, decerto complicadas pela instabilidade governativa dos ultimos tempos da monarchia, ficou sem solução o assunto.

Veiu, para mais, uma carta de Mr. Bartinol suscitar duvidas sobre a conveniencia do traçado escolhido entre Setubal e Alcacer, que na sua opinião devia ser substituido por outro rigorosamente marginal.

A directriz approvada oppunha a objecção de se internar allongando-se, com a sujeição inutil de um perfil accidentado, para servir Palma, affastando-se da zona ribeirinha, mais fertil.

Para dar alcance pratico á sua argumentação o signatario da carta declarava-se pronto a tomár a secção Setubal-Alcacer d'empreitada segundo o traçado marginal pelo preço do orçamento relativo á directriz internada, para a realisação da qual exigiria consideravel augmento de preço.

O exame reflectido do assunto mostrava quanto era especiosa a argumentação. O traçado marginal só teria a vantagem do encurtamento sensivel, atravessando Marateca na sua foz. Essa solução fôra, porém, condemnada pelo Conselho superior de obras publicas, ao qual inspirava apprehensões a obra nessas condições, recommendando uma directriz mais internada, cujo seguimento natural era o que se adoptara. Deinaias, sob o ponto de vista do tráego, a zona ribeirinha do Sado era demasiado estreita e ocupada por marinhas, elevando-se logo o terreno, e era servida pela navegação.

Internando a linha servia-se mais larga zona e evitavam-se certas dificuldades de construcção no atravessamento das ribeiras affluentes do Sado.

Desde pois que razões tecnicas de ponderação levaram, por indicação da estação competente, a atravessar o estreito de Marateca longe da foz, sem renunciar ao traçado

directo sahindo de Setubal, de que a cidade não prescinde, nenhuma conveniencia de vulto milita a favor do traçado marginal, devendo-se executar o que está aprovado.

Surge agora outro empecilho, um pouco estranho, valha a verdade, e de que só noticias laconicas de jornaes nos dão imperfeito conhecimento.

Uma commissão de habitantes de Odemira veiu reclamar do Governo a modificación da directriz da linha do valle do Sado, de modo que sirva aquella villa e a região littoral até Lagos.

Incomprehensivel pretenção, se de facto foi formulada como os jornaes a referem!

A linha do Sado, desde Setubal até Garvão, corresponde rigorosamente ao seu nome, pois vae seguindo as vertentes daquelle rio, mais ou menos proxima delle. Em Setubal começa, em Garvão termina. Como é que semelhante linha pode passar por Odemira, Aljezur e Lagos, sem deixar de ser o que é, a não se dar uma revolução geologica, que para aquella zona transfira o valle do Sado?

Portanto, ou se pede a eliminação da linha do Sado e a applicação do capital que nella se despenderia á construcção de uma nova linha, destacada da do Sul na altura conveniente para ir servir aquella zona e ligar-se em Lagos com as linhas do littoral, ou se pede essa mesma linha além da do Sado.

Nenhum destes pedidos é de receber. A linha do Sul na parte destinada a servir o Algarve, devia ter seguido o valle do Sado por ser o traçado mais curto e a zona ter tráfego proprio. Além de Garvão a entrada pela portella dos Termos e por Messines e Tunes até Faro e Villa Real, com um ramal para Portimão e Lagos, era a melhor solução, dando logar ao traçado mais directo e de mais barata construcção.

Adoptou-se o troço commun ao Alemtejo e Algarve até Beja, formando-se depois uma grande curva para sudoeste a fim de ir procurar a passagem da serra do Caldeirão, o que alongou muito o percurso.

Se, em vez de adoptar além do Garvão o traçado mais direito para o Algarve, se tivesse querido entrar pelo extremo oeste da zona littoral, evitando o ramal para Lagos e servindo Odemira, Odeseixe e Aljezur, haveria 90 kilometros pelo menos de linha difícil a construir entre Valle da Isca e Lagos. O encurtamento para Lagos seria pouco superior a 20 kilometros, obtido á custa de um alongamento para Faro e Villa Real de perto de 70.

A zona tributaria da linha desde Odemira até Lagos seria muito mais estreita. Haveria dificuldades notaveis de construcção, e o tráfego da maior parte do Algarve seria sobrecarregado com um onus injustificavel em troca de pequenissimo beneficio para Lagos.

A directriz adoptada além de Garvão era pois a mais conveniente para os interesses da província.

Pode-se acaso desdobrar agora a linha do Sul com essa segunda via, que custaria mais de 2:000 contos? O tráfego da zona a servir justificaria tal sacrificio, quando outras linhas incontestavelmente superiores em importancia não podem por enquanto ser construidas?

Com a linha do Sado encurtam-se 60 kilometros no percurso para o Algarve. Não se havia de fazer o serviço principal pela nova linha do littoral para annular com o alongamento aquella vantagem.

Se não tem razão de ser essa construcção cumulativamente com a da linha do Sado, muito menos se justificaria em sua substituição.

A larga zona, aberta, transitável, productiva, que a linha do Sado vae servir e fecundar, tem tráfego proprio de incontestavel valor e encurta em optimas condições de traçção o percurso para o Algarve, poupando-lhe as demoras e sujeições de varios entroncamentos.

Ha lá comparação entre a sua importancia e a da duplicação da linha entre Garvão e Tunes pelo littoral? E' confronto que não resiste ao mais ligeiro exame do caso.

Assim pois, nem com a linha do Sado, nem em sua substituição, se justifica o troço da linha littoral.

Segue-se por isso que nada haja que fazer na região? De modo algum.

Em primeiro logar importa concluir a estrada que de Aljezur vae por Odeseixe e S. Theotonio a Odemira e outras transversaes que facilitem os transportes na região.

Como aspiração de mais tardia realisaçao, ha ainda a que formulou em 1908 a commissão technica encarregada de delinear e submeter a inquerito o plano de rede ferroviaria complementar ao sul do Tejo. No seu relatorio lê-se o seguinte :

O exame da carta revela-nos a existencia de uma faixa montanhosa, assás povoada em parte, que orla a costa occidental e se extende desde o Cabo de S. Vicente até Grandola. Apenas alguns troços de estrada construidos representam a promessa de comunicações com o resto do paiz. E todavia abundam alli os montados de sobre; ha jazigos mineraes inexploreados e alguns importantes, como os de ferro manganesifero da serra de S. Luiz. Apezar do alcantilado da costa, algumas praias poderiam ser centros de industria piscatoria, se tivessem saída para os seus productos.

«Pareceu-nos, pois, conveniente incluir no plano uma linha de via reduzida construída nas condições da maxima economia, que sahindo de Lagos para Bensafrim, transponha a serra do Espinhaço de Cão, desça a Aljezur, siga por Odeseixe e proximidades de S. Theotonio a Odemira, passe nas proximidades de S. Luiz e do Cereal a encontrar a linha de Setubal a Garvão entre Alvalade e Garvão. A extensão dessa linha seria de 120 kilometros, em grande parte de construcção difícil. A oportunidade da realisaçao deste melhoramento depende, pois, das circumstancias e tem naturalmente de aguardar que outras linhas mais importantes sejam construidas.»

No plano proposto depois do inquerito o extremo norte desta linha foi modificado por indicação da Associação dos engenheiros civis, propondo-se que a linha fosse entroncar no ramal de Silves.

O decreto de 1902, que classificou as linhas da rede complementar, poz de parte aquella em vista das condições especiaes de dificuldade de construcção e de exiguidade da sua zona tributaria.

O aproveitamento do leito das estradas em boa parte da sua extensão e a adopção de typos muito economicos no que respeita a largura de via, limite de rampas e de raios de curvas, poderiam tornar viavel o emprehendimento, creando-se um instrumento modesto, mas util, de fomento embora sem probabilidades de remuneração sufficiente do capital.

Será essa a unica forma de attender as aspirações locaes, não porém num futuro proximo, visto haver deficiencia de recursos para tantas outras construcções muito mais importantes.

J. Fernando de Souza.



MINISTERIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia do Caminho do Ferro do Valle do Vouga, que para a construcção do ramal de Aveiro do mesmo caminho de ferro, seja decretada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno, pedreira, com a area de 177 metros quadrados, pertencente a Manuel Francisco Athanasio de Carvalho e situada na freguesia de Requeixo do concelho e distrito de Aveiro; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857.

Hei por bem, declarar de utilidade publica e urgente nos ter-

mos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella cuja planta baixa com o presente decreto.

Paços do Governo da Republica, em 18 de novembro de 1910.—
Antonio Luiz Gomes.

Tendo sido presente ao Governo Provisorio da Republica Portugueza, o pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para ser rectificado o decreto de 19 de maio do corrente anno, que manda declarar, de utilidade publica e urgente, a expropriação de treze parcellas de terreno, necessarias á construcção da variante do Espinho, na linha ferrea do norte, entre os kilometros 314,600 a 319,540, por ser só onze o numero das parcellas a expropriar, por erro na area de uma delas, e por erro nas suas situações: hei por bem annullar o referido decreto e declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das cartas de lei de 17 de setembro de 1857, 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, as expropriações das parcellas agora rectificadas, cujas plantas baixam com o presente decreto e são as seguintes:

N.^o 49 e 49—A de areal, respectivamente com a area de 738,.^{m²}75 e 47,.^{m²}25, pertencentes a Joaquim Sequeira Lopes;

N.^o 53, de areal com a area de 883 metros quadrados, pertencente a Adriano Vieira da Silva Lima;

N.^o 56, de areal com a area de 677,.^{m²}25, pertencente a Joaquim Sequeira Lopes;

N.^o 60—A e 62—A, de areal com a area respectivamente de 1:453,.^{m²}12 e 2:067,.^{m²}16, pertencentes a Marcellino José de Oliveira e Silva;

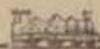
N.^o 64, de areal e pinhal com a area de 3:017,.^{m²}50, pertencente a João Augusto da Cunha Sampaio Maia (Conde de S. João de Ver);

N.^o 64—A, de terreno inculto com a area de 202,.^{m²}92, pertencente aos herdeiros de José Antonio Quintas;

N.^o 81, 81—A e 84, respectivamente de areal com a area de 279,.^{m²}89, de barraca com a area de 69,.^{m²}62 e de areal sobrante com a area de 58,.^{m²}5, pertencentes a Joaquim Sequeira Lopes.

Todas situadas na freguesia da Senhora da Ajuda de Espinho, concelho do mesmo nome, districto de Aveiro.

Paços do Governo da Republica, em 18 de novembro de 1910.—
Antonio Luiz Gomes.



Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado

Nos excertos do relatorio, que publicámos no n.^o de 16 de novembro houve alguns lapsos que vamos corrigir.

A pag. 342, col. 1.^a: em vez de «234:283\$995» leia-se 233:790\$235.

Pag. 342, col. 2.^a em vez de 708:716\$108 leia-se 708:801\$708.

Na mesma pag. e col. em vez de 452:186\$364 leia-se «448:946\$809, excluindo as restituções de joias e quotas deduzidas das respectivas receitas».

Pag. 343, col. 2.^a acrescentar ás Receitas diversas do Minho e Douro Reposições de subsídios 85\$600 o que eleva a somma a 8:339\$023 e o total geral 253:508\$738.

Pag. 344, col. 2.^a. Ha uma diferença para mais de 10\$000 réis tanto na receita, como na despesa do fundo disponivel do Minho e Douro, que são respectivamente 233:192\$078 e 195:968\$450, erro que não influe no saldo para o fundo permanente.



A exposição de Bruxellas

Trez paizes expozeram diversos tipos de locomotiva de via normal, isto é, construidos para o serviço de linhas de caminhos de ferro ordinarios: a Alemanha, a Belgica e a França.

O primeiro apresentou dez typos diferentes, a Belgica cinco e a França oito.

Na secção allemã via-se a locomotiva serie 6 n.^o 682, dos caminhos de ferro do Estado prussiano, com dois eixos conjugados, *bogie* à frente e dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; a locomotiva serie 9 n.^o 947, dos mesmos caminhos de ferro, com dois eixos motores, *bogie* à frente, um eixo de appoio atraz—typo Atlantic—quatro cylindros, dupla expansão, distribuição sistema de valvula Lentz; a locomotiva serie 10 n.^o 801, do Estado prussiano, com trez eixos conjugados e *bogie* à frente, quatro cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; a locomotiva tender tipo 10 n.^o 7.406, dos caminhos de ferro do Estado

prussiano, com trez eixos conjugados, *bogie* á frente, dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; a locomotiva G 9 n.^o 5.896, dos mesmos caminhos de ferro, com quatro eixos motores conjugados, adherencia total, dois cylindros, simples expansão; a locomotiva G 8 n.^o 4.841, da mesma administração, com quatro eixos conjugados, adherencia total, dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; a machina G 10 n.^o 5.101, com cinco eixos conjugados, adherencia total, dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; a locomotiva serie 3/6, dos caminhos de ferro do Estado bavaro, com trez eixos motores, *bogie* à frente e eixos de appoio na retaguarda—typo Pacific—quatro cylindros de dupla expansão e vapor sobreaquecido; a locomotiva XII H n.^o 651, dos caminhos de ferro do Estado saxonio, com trez eixos motores conjugados e *bogie* à frente, dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; e a locomotiva n.^o 924, dos caminhos de ferro do Estado dinamarquez, montada sobre dois eixos motores e um eixo de appoio á retaguarda—typo Atlantic—quatro cylindros e dupla expansão.

Da Belgica vê-se seis locomotivas typo 9, com trez eixos motores conjugados e *bogie* à frente, quatro cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; trez locomotivas typo 10, com trez eixos conjugados e *bogie* à frente, quatro cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; uma locomotiva tender typo 15 com dois eixos motores conjugados e *bogie* à frente e um eixo d'appoio á rectaguarda, dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; uma locomotiva typo 32, n.^o 5:311 com trez eixos motores conjugados, adherencia total, dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; quatro locomotivas Décapod do typo 36, com eixos motores e um eixo de appoio á frente, quatro cylindros, simples expansão e sobreaquecimento.

A França expôz a locomotiva 2741 da Companhia do Norte, com dois eixos motores conjugados e dois eixos de appoio um á frente e outro á rectaguarda, quatros cylindros, dupla expansão; a locomotiva 3526, da mesma Companhia, com trez eixos conjugados, *bogie* à frente, quatro cylindros e dupla expansão; a locomotiva 4887 da P. L. M. com quatro eixos conjugados, *bogie* à frente, quattro cylindros, dupla expansão; a machina n.^o 3136 da Companhia do Este, trez eixos motores, com *bogie* à frente, quattro cylindros, dupla expansão e sobreaquecimento, sistema Schmidt; a locomotiva 231-011, dos Caminhos de ferro do Estado, com trez eixos conjugados, *bogie* à frente, e um eixo de appoio á rectaguarda—typo Pacific—quattro cylindros, dupla expansão; a machina n.^o 4600, da Companhia Paris-Orléans, com eixos conjugados, *bogie* à frente e um eixo de appoio á rectaguarda—typo Pacific—quattro cylindros, dupla expansão, sobreaquecimento; e a locomotiva n.^o 6021, da nossa Companhia, com cinco eixos conjugados, um *bisel* de appoio á frente, quattro cylindros, dupla expansão e sobreaquecimento.

A Italia só enviou dois typos, ambos da Administração dos Caminhos de Ferro: a machina Gr. n.^o 640 do typo Mogul, com trez eixos motores conjugados e um eixo de appoio á frente, dois cylindros, simples expansão e sobreaquecimento; e a locomotiva Gr. n.^o 470, com cinco eixos conjugados, adherencia total, quattro cylindros, dupla expansão.



Limpesa das ruas

Nos Estados Unidos, a limpeza pelo vacuo tem tomado um tal desenvolvimento que não só os edifícios publicos e quasi todas as casas particulares são limpas por este processo, mas até as ruas.

Um automovel em que está installada uma machina para limpeza por aspiração percorre as ruas fazendo a limpeza muito mais perfeita do que a fazem os varredores e com a vantagem apreciavel de não levantar poeira.

Rudolf Wolf

A Alemanha perdeu no dia 20 do mez passado um dos seus industriaes mais importantes e mais intelligentes na fabricação de machinas.

Ha poucos annos, passando na linha que vae do Hanover a Berlin, admiravamos, em Magdeburgo, o grande bairro obreiro de Buckau, á beira de Elbe, separado da capital pelos jardins de Frederico Guilherme, bairro em que se destacavam as enormes officinas sobre as quaes se lia o nome, bem nosso conhecido, de R. Wolf.

Ao percorrer ainda ultimamente cidades estrangeiras, tambem esse nome nos saltava á vista, ora nas numerosas filiaes espalhadas pela Alemanha, Austria, Belgica, Hollanda, Inglaterra, Russia, Espanha etc, ora nas proprias officinas de varios caminhos de ferro — que de quasi todos aquella casa é fornecedora — ora, finalmente, na exposição de Bruxellas, onde o seu grupo de machinas fixas é um dos que mais chama a attenção.

Rodolpho Wolf não era só um fabricante, mas um distincto engenheiro, applicando os seus estudos á invenção de varias machinas, entre as quaes as afamadas de distribuidores de precisão, sem valvulas, de que as suas fabricas, em Buckau e Salbke, tinham o privilegio, de que elle fôra o fundadôr e de que manteve a direcção até a sua morte na avançada edade de 80 annos.

Paz á sua alma.

Gréve do Minho e Douro

Quando menos se esperava e apôs as affirmações feitas ao Governo por uma commissão mixta d'empregados das principaes linhas do paiz de que não tencionavam crear dificuldades ao regime incipiente, rebentou a gréve no Minho e Douro. Nem a Direcção, nem o Conselho de Administração tinham recebido ou menosprezado qualquer pedido ou reclamação, cujo indeferimento desculpasse o acto violento de uma interrupção de serviço. Segundo referiram os jornaes, o sr. dr. Antonio Luiz Gomes, quando ministro, recebeu commissões de empregados daquellas linhas, ouvindo as suas queixas e promettendo-lhes uma syndicancia em que fossem ouvidos. Julgou o ministro a sua promessa cumprida pela nomeação de uma commissão de syndicancia a todos os serviços dos caminhos de ferro do Estado, a qual abrangeeria, pois, na sua acção a Direcção do Minho e Douro e ouviria as queixas, não formuladas pelas vias regulamentares, dos respectivos empregados.

Não agradou essa solução, ao que parece, a parte daquelles, que resolveram afinal pôr-se em gréve dirigidos a principio por um escripturario de 2.^a classe, Ignacio Cerqueira e depois, em vista das suspeitas que sobre este recahiram, por um chefe de estação reformado.

Rebentou a gréve inopinadamente na noite de 24 para 25, chegando a paralysar o serviço no dia 26. Nos dias subsequentes fizeram-se a custo alguns comboios, sendo para isso necessaria grande vigilancia exercida por tropa e policia.

O actual ministro do fomento encarregou os engenheiros Antonio Maria da Silva e Duarte Leite de irem effectuar uma syndicancia, ouvindo os queixosos e procurando os meios de pôr termo à gréve.

O pessoal das outras linhas reprovou a gréve e repudiou a solidariedade com os grevistas.

Houve actos de *sabotage*, arrancando-se carris, avariando-se a ponte giratoria do deposito de machinas, tirando-se peças a locomotivas e mais longe iriam nas violencias se não fosse a vigilancia exercida.

O pessoal superior das linhas, coadjuvado pelos em-

pregados que se conservaram alheios á gréve, e muito especialmente pela classe dos escripturarios, cujo procedimento é digno de louvor, tem empenhado, com o auxilio do governador civil, todos os esforços para o restabelecimento, parcial ao menos, da circulação.

Os jornaes do Porto publicaram a lista das reclamações dos grévistas consistindo na demissão do director e sub-director, chefe e sub-chefe do movimento, chefe de tracção, chefe e sub-chefe de officinas, um inspector do movimento, outro de telegraphos, outro de fiscalização, um sub-inspector da mesma, dois chefes d'estação, um bilheteiro, um fiscal de revisores, dois contramestres. Pedem mais consideraveis aumentos de vencimentos e salarios que não custariam nas duas linhas do Estado menos de 250 contos, diminuição de horas de trabalho e outras regalias.

Como dissemos, nenhum pedido ou reclamação tinha sido apresentado á Direcção ou á Administração, pois destas reivindicações apenas tiveram conhecimento pelos jornaes.

A opinião publica tem-se manifestado contraria á gréve, que está causando profunda perturbação da vida regional.

No proximo numero occupar-nos-hemos mais detidamente da questão das gréves nos caminhos de ferro.

Fazemos votos por que prevaleçam sobre as exaltações de momento os dictames da cordura e do respeito da ordem.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Aproveitamento dos gizes d'escape

Foi recentemente inventado um processo para aproveitar os gizes d'escape dos motores dos dirigiveis, servindo-se delles para substituir as perdas de gaz que se produzem nos aerostatos.

O processo baseia-se no facto dos gizes d'escape dos motores conterem, além de acido carbonico e vapor d'agua, apreciaveis quantidades de hydrocarboretos leves, produzidos pela decomposição dos hydrocarboretos empregados para alimentação do motor.

As quantidades de hydrocarboretos obtidos são suficientes para compensar a perda de gaz do aerostato se forem produzidas continuamente durante a marcha.

Para os gizes d'escape poderem ser empregados, é necessário tirar-lhes o alcatrão, o acido carbonico e o vapor d'agua que conteem, o que facilmente se obtém fazendo-os passar através de camadas de cal.

Querendo emprega-los apenas para evitar a deformação do aerostato, podem ser introduzidos directamente, mas este processo apresenta o defeito de produzir diminuição de força ascensional.

Espanha

Projecta-se realizar em Malaga um concurso de aviação, que terá lugar de 20 a 30 de janeiro.

Entre as provas a realizar figuram a travessia de Malaga a Gibraltar e de Malaga a Ceuta.

Os premios são importantes; estão já inscriptos dez aviadores.

Brazil

Está em Paris um oficial do exercito brasileiro a quem o seu Governo encarregou de ir aquella capital fazer construir um modelo de um dirigivel de sua invenção.

Estados Unidos

O aviador Johnston que, em Denver, concorrera ao premio de altura, foi victimo de uma queda, de cento e cinquenta metros d'altura.

Tendo-se partido uma aza do apparelho, o aviador agarrou-se á outra, mas não conseguiu escapar á morte que o victimou.

VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifa n.º 8, pequena velocidade do Sul e Sueste

Foi modificada esta tarifa na parte relativa a minérios de ferro concedendo-se-lhes um bonus para o mínimo de 25:000 toneladas annuaes, que será de 15 % para percursos superiores a 90 kilómetros e 20 % para percursos superiores a 125 kilómetros.

Fica assim a tarifa equiparada à de minérios de cobre lavado.

Excursões em comboios especiaes

Em virtude do grande numero de excursões que dos diferentes pontos do paiz se estão organizando com o fim de trazer a Lisboa os representantes das diversas localidades a saudar e prestar a sua adhesão ao novo regime, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes resolveu facultar ao publico o aluguer de comboios especiaes em condições muito vantajosas com a facultade do regresso se efectuar pelos comboios ordinarios.

As taxas estabelecidas por passageiro e kilometro são de 12 réis em 1.ª classe, 9 réis em 2.ª e 6 réis em 3.ª, com os mínimos de 15500 por comboio e kilometro e de 100\$000 réis de cobrança por comboio. A validade dos bilhetes é de 8 dias, incluido o da partida, sendo o ultimo de regresso o de 20 deste mez.

Os comboios especiaes serão unicamente de ida, efectuando-se a volta por qualquer comboio ordinario que tenha carruagens da classe respectiva, excepto o Sud-Express e os rápidos do serviço do Porto e de Madrid.

Em tudo o mais observar-se-hão as condições da tarifa 16.

Muito embora as bases kilometricas estabelecidas pela Companhia para estas excursões sejam um pouco mais elevadas que as da tarifa, as vantagens dos 8 dias de validade, sem cobrança de sobretaxa e o regresso pelos comboios ordinarios, compensam de sobrejo a diferença, pelo que estamos certos que a medida da Companhia será bem aproveitada pelos interessados.

Tambem a Direcção das Caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de estabelecer um regime especial para estas excursões, o qual consiste na concessão de 8 dias de validade dos bilhetes, incluindo o de partida, devendo o regresso ser feito pelos comboios ordinarios.

Esta facultade termina no proximo dia 13.

Para aproveitar da concessão, o requisitante do comboio especial, deverá na respectiva requisição declarar que desiste do comboio de volta e que os passageiros regressam pelos comboios ordinarios.

Quanto a preços e demais condições vigoram as da tarifa H que regula tais transportes.

Com tais facilidades teremos o prazer de ir vendo desfilar por Lisboa todas as nossas províncias largamente representadas pelos seus melhores elementos das diferentes classes sociaes.

Transportes entre França e Portugal

Na ultima conferencia sobre trafego internacional, que se realizou em Paris no dia 5 do mez passado, foi resolvido, entre varios assuntos, estabelecer-se uma tarifa directa combinada entre todas as linhas do percurso Portugal—Espanha—França, para o transporte em grande velocidade de fructas e hortaliças de Portugal para França e mais além,

Essa tarifa, de cujo projecto as Companhias já se estão ocupando, representará, sem duvida alguma, um importante beneficio para o nosso paiz que tão bellas e saboro-

sas fructas produz e que só em pequena quantidade são exportadas para o estrangeiro.

Tambem foi resolvida a criação duma outra tarifa para o transporte de lãs de França para Portugal, cujos preços serão bastante reduzidos, e que está destinada a prestar um auxilio importantissimo para o desenvolvimento da industria de lanifícios em Portugal, já hoje tida como uma das primeiras do paiz.

Tarifa Internacional n.º 307 de pequena velocidade

Esta tarifa, destinada ao transporte de productos metallurgicos de França para Portugal, que distribuimos aos nossos leitores com o numero de 1 do proximo passado, sofreu já depois de publicada umas ligeiras modificações, as quais constam de dois annexos que são distribuidos com o presente numero, assim dos nossos leitores poderem fazer as correcções nos seus exemplares.

Alem dessas correcções ha ainda uma outra a fazer que consiste em riscar na *nota* da pagina 3, segunda linha, a palavra descarga.

Bilhetes de admissão na gare e elevadores do Rocio

A Companhia Caminhos de ferro Portuguezes acaba de publicar um Aviso ao Publico pelo qual se annuncia a venda nas bilheteiras e nos elevadores da estação de Lisboa-Rocio de bilhetes de entrada na gare, válidos conjuntamente para subir no elevador ao pavimento superior da mesma estação.

O preço desses bilhetes é de 60 réis.

Esta medida deve ter o melhor acolhimento da parte do publico porque representa uma facilidade e economia de tempo.

Agencia aduaneira em Marvão e Valencia de Alcantara

Segundo um Aviso ao Publico que a Companhia Caminhos de ferro Portuguezes acaba de publicar, é actualmente seu agente aduaneiro nas fronteiras de Marvão e Valencia d'Alcantara, a firma Successores de Manoel Pueblo de la Torre, representada pelo Sr. D. Manoel Pueblo Oliveira que se encarrega dos despachos e demais formalidades aduaneiras naquellas fronteiras nas condições da respectiva tarifa da Companhia.

Todos os expedidores de remessas, que tenham que transitar por aquellas fronteiras e que alli não tenham agente especial encarregado de effectuar os seus despachos, deverão declarar nas notas de expedição que todas as formalidades aduaneiras ficam a cargo daquelles senhores, indicando a firma, ou pessoalmente o Sr. D. Manoel Pueblo Oliveira, ou ainda sómente o Agente da Companhia Caminhos de ferro Portuguezes, por haver naquelas fronteiras outros agentes estranhos á Companhia que igualmente se ocupam do despacho e demais operações da Alfandega.

No caso do expedidor não fazer a tal respeito indicação alguma nas notas d'expedição o despacho será feito pela referida firma.

Os novos Agentes da Companhia, como a sua firma indica, sucederam ao Sr. D. Manoel Pueblo de la Torre, falecido ha mezes, o qual tinha substituído no logar o nosso velho amigo e antigo Agente da Companhia Sr. D. Laureano Fernandez que continua a desempenhar com distinção o cargo de Agente Commercial nas duas referidas fronteiras e o de Agente Commercial e Aduaneiro na de Badajoz.



X

Os Grisons. — Cantão inimigo do automobilismo — A linha dos Rheticos. — Uma viagem encantadora. — Viaductos extraordinarios.

A capital do cantão de Grisons, a que em allemão se chama Chur, em francez Coire e a que um nosso distinto engenheiro, rigorista em questão de linguagem, entende devermos chamar Coira, como os italianos (de Curia, em romano) é uma cidade pouco interessante na margem de um dos afluentes do Rheno.

Este cantão é uma especialidade na Suissa, por ser o unico onde é por completo interdita a entrada de automóveis ou quaesquer machinas de locomoção, salvo as modestas bicycletas.

Quem alli quiser ir tem, pois, para as grandes distancias, que se servir dos caminhos de ferro.

A função destes é, por isso, muito mais importante alli do que no resto do paiz, porque só elles nos evitam as largas travessias em carro de um paiz extraordinariamente montanhoso, como tinham que soffrer antigamente os doentes que iam buscar allivios ás altas planicies nevadas de Davos-Platz ou ás excellentes aguas de S. Moritz.

Os caminhos de ferro Rheticos vieram facilitar, até o extremo, estas viagens e chamar alli a mais daquelles visitantes forçados, um enorme numero de turistas curiosos de vizitarem comodamente aquella região.

Além disso, os magnificos panoramas que se desenrolam ante os olhos do viajante, durante o trajecto, as valiosas obras d'arte que elle admira e que dão um valor extraordinario á linha, são, só por si, um attractivo não inferior ao da visita dos pontos a que se destina.

Casam-se maravilhosamente essas imponentes obras d'arte, essas grandiosas pontes, esses atrevidos viaductos, essas prodigiosas curvas e laços, com a magestade da natureza, como que completando-a, e muitas vezes dando-nos a grata impressão de que esses trabalhos foram executados não só para resolver os arduos problemas da passagem da linha, como para permitir ao viajante gosar panoramas que, se a linha ferrea não conquistasse esse ponto de observação, não poderiam ser admirados.

E que os caminhos de ferro em geral, quando attingem as montanhas, tratam de as rodear para conseguirem subi-las por meio de prolongamentos de traçado que lhes permittam não affectar consideravelmente a percentagem das rampas.

Nos Rheticos a elevação das rampas atinge o maximo em linhas de adherencia, chegando a 45 % no troço Landquart-Davos; nas curvas foi tambem adoptado o raio minimo de 100 metros, em muitos pontos; o que tudo permite que as montanhas sejam atacadas com a maior valentia, transportando-nos a via ferrea ao coração dos Alpes do Grisons em condições nunca attingidas por vias de simples adherencia.

A via é de 1 metro.

As pontes e viaductos foram, tanto quanto possivel, construidos em alvenaria, para se attender a condições d'ordem estetica muito importantes para o caso de não prejudicar aspectos panoramicos que de alguns pontos se desfructam, e em que se avista, de lado, inferior ou superiormente a propria linha, formando conjunto com as montanhas e as ravinas pedregosas.

A tracção é a vapor, posto se tenha previsto a adop-

ção da electrica para um troço em construcção, a abrir em 1913, pelo valle do Inn, que constituirá uma nova ligação da Alta e Baixa Engadine com a rede geral suissa e dará uma comunicação facil ás estações climatericas desta região.

Estuda-se o meio de adoptar tambem este sistema de tracção a toda a rede, o que é natural succeda em breves annos, tanto mais que a demonstração na linha da Bernina, está provando os bons resultados deste sistema.

As diferenças de nível são consideraveis. Landquart, origem da linha, está a 526^m,70 d'altitude, Daves-Platz a 1:543,45 e o ponto culminante desta linha, Wolfgang, a 1:633,31,

Para o lado de S. Moritz temos Thussis, a 700^m,5 d'altitude, Filisur (entrancamento da linha de Reichenau Coire com a de Landquart por Davos) a 1:083^m,75 continuando-se a subir até Preda a 1:818^m atingindo o ponto culminante de 1:823^m;2 dentro do tunnel do Albula.

E' este o maior dos tunneis de via estreita construidos até o presente, tendo a extensão de 5.865 metros que se percorrem em 10 a 11 minutos, numa temperatura constante de 16.⁰ cent.

Muitas dificuldades teve a construcção deste subterraneo, a principal das quaes era devida á frequente irrupção de nascentes de agua fria. Os trabalhos foram tão custosos que estiveram interrompidos, do lado do norte, durante quinze longos meses.

O perfuramento, começado em outubro de 1898 só chegou ao encontro das duas galerias em maio de 1902.

As despesas d'estabelecimento da linha do Albula elevaram-se a 4:500 contos, ou seja uns 72:500\$000 réis por kilometro, comprehendendo o material circulante.

Além deste tunnel, outros ha embora menores em exten-



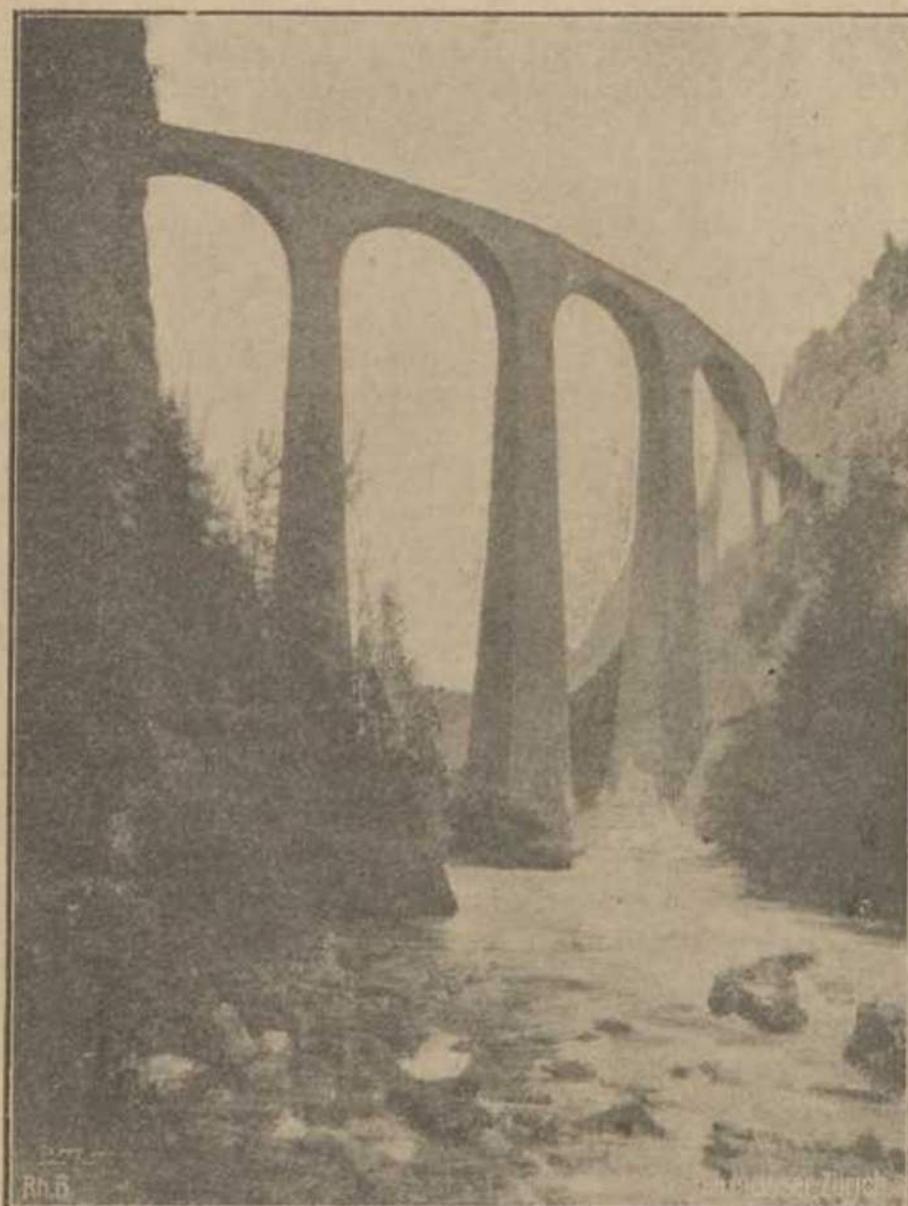
As pontes de Solis

são, mas muito importantes por serem helicoidaes e até dois destes são sobrepostos.

Uma outra das mais importantes obras d'arte da linha é o viaducto de Solis, de que damos a gravura, notavel pela sua elevação de 89 metros sobre a garganta formada pelo Albula, pela sua extraordinaria elegancia e pelo

conjunto que forma com as escarpadas montanhas das duas margens.

Verdadeira ponte do diabo, como é costume chamar-se a estes saltos prodigiosos de uma montanha a outra,



Viaducto de Landwasser

faz vertigens olhar, ao passar sobre ella, a profundidade do abismo que salvamos.

E um pouco antes de Filisur o imponente viaducto de Landwasser, do qual tambem tirámos a photographia e damos a gravura. Tem elle 130 metros de extensão, em 6 arcos de 20 metros d'abertura e 65 d'altura sobre a ribeira, e é em curva de 100^m de raio, curva que continua sobre o terreno, o que permite ver aquella obra d'arte bem à vontade.

De sobre elle começamos a ver, pela primeira vez, os picos nevosos do Albula ou do Uertsch (3273 m.).

Em Filisur principia propriamente o troço de montanha da linha. A rampa eleva-se a 35‰, a velocidade diminue a uns 18 kilometros que a machina consegue com esforço. E ainda bem que vamos lentamente para nos podermos entregar á contemplação dos captivantes aspectos da natureza alpestre em toda a sua selvatica grandiosidade.

Primeiro temos o tunnel helicoidal, logo à saída da estação.

Durante alguns minutos vemos, muita proximo da linha em que vamos, outra linha paralela, correndo mais alta. E a mesma por onde em breve passaremos, á saída do tunnel em que vamos dar a volta, para ahi apareceremos 37 metros mais acima.

D'ahi seguimos agarrados á encosta, ora sustidos por enormes muros, ora protegidos da queda das pedras por grandes trincheiras revestidas para que as pedras não venham sobre a linha.

Os tunneis sucedem-se—oito na extensão de 940 metros em 3 kilometros.

E passada a estação seguinte, Bergün, que principia a parte mais interessante da linha, aquella em que, por meio de grandes desvios e tunneis helicoidais, se ganha a diferença de altitude que, entre Bergün e Preda, é de 416^m exigindo portanto para a subir, um desenvolvimento de linha de 12.600 metros em rampa constante de 35.

Proposta de lei sobre Caminhos de ferro

(Continuado do n.º 550)

Parece, pois, conveniente a auctorização para contratar a linha do Carregado a Torres com a companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, ou o prolongamento da linha do Setil com esta ou com a dos Caminhos de Ferro Meridionaes, mediante garantia de juro, que poderá ser de 5 por cento sobre o custo kilometrício de 20.000\$000 réis, limitando-se, porém, a 800\$000 réis por kilometro o desembolso do Estado e devendo a linha ser explorada pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes. A construção dividir-se-hia em duas etapas: uma de Setil a Bombarral e outra de Bombarral a Lourinhã.

Quanto ás linhas de via estreita, pode bem ser adiada a construção do troço Rio Maior a Entroncamento, não classificado.

A linha de Thomar á Nazareth é sobremodo interessante, mormente sob o ponto de vista do excursionismo, e tem razão de ser. As objecções de ordem militar perdem todo o alcance, desde que se renuncie ao seu prolongamento até a fronteira, aliás muito controverso sob o ponto de vista technico e financeiro, podendo e devendo limitar-se a um ramal da linha principal do Entroncamento a Gouveia, que das proximidades de Ferreira do Zêzere vá á Certã, ou, quando muito, até Oleiros, penetrando no coração da bacia do Zêzere e sendo a sua missão de fomento completada pela viação ordinaria.

A linha do Entroncamento a Miranda poderia, em rigor, ser suprida, em parte, por transversaes, que de Paialvo e Pombal, por exemplo, penetrassem na região, normaes a linha do norte, constituindo-se uteis affluentes desta.

A populosa e pittoresca zona da bacia do Zêzere, constituida pelos concelhos de Thomar, Ferreira do Zêzere, Certã, Alvaiazere, Aucião, Figueiró dos Vinhos, Pedrogam, Oleiros, Penella e Miranda do Corvo, com 138.074 habitantes, segundo o censo de 1900, ficaria, porém, assim mal servida nas relações regionaes e ainda nas que tivesse para Lisboa e para o norte, obrigadas a longo percurso por essas transversaes.

Demais, embora a linha paralela ao Zêzere fique dentro da zona de protecção da do norte, distaria della, em media, 25 kilometros medidos na carta, interpondo-se numerosos accidentes de terreno, como são as serras que separam as bacias do Arunca e do Nabão e deste e do Zêzere, o que eleva a distancia por estrada a perto de 40 kilometros.

Essa linha de via reduzida, correspondendo a uma rectificação da do norte, cujo traçado primitivo deveria ter sido approximadamente esse, com a bifurcação da linha da Beira Alta em Miranda, longe de afectar o trafego da linha principal, será affluente della nos pontos extremos: Coimbra e Entroncamento, ou Paialvo, se se reconhecer preferivel esse ou outro ponto de juncção, em vista da quasi impossibilidade de chamar ao Entroncamento serviço que essa estação não comporta.

O accidentado da região aconselha a via estreita, incomparavelmente mais economica, não sendo já hoje motivo de preocupação o insignificante onus das baldeações, que sempre se dá para os passageiros no encontro das linhas secundarias com as principaes e para as mercadorias representa pequeno encargo.

E desde que a Miranda chegue á via reduzida, está naturalmente indicada para o prolongamento na direccão de Arganil, convincente até estreitar para um metro a via de Coimbra á Lousã.

Se do ponto de contacto da linha analysada com a do norte se derivar a linha para a Batalha, Alcobaça e Nazareth, ficará uma grande extensão de via reduzida continua, com as facilidades correlativas para a circulação do material, tendo proximo, no Entroncamento, grandes officinas de reparação.

Sendo a companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes concessionaria das linhas de oeste e do norte e exploradora da de Coimbra a Arganil; allegando ella o parallelismo da linha de Thomar a Miranda dentro da sua zona de protecção; achando-se, alem disso, concedido á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego o troço de Coimbra a Arganil, o interesse publico e a fé dos contratos aconselham, e impõem até, o accordo previo com elles para que, mediante garantia de juro, se construam as linhas de Thomar a Miranda com o ramal da Certã, de Lousã a Arganil com o estreitamento de via da linha existente até Coimbra, e da Nazareth, por Alcobaça, Batalha e Villa Nova de Ourem, a Thomar, com ramal para Leiria.

Até Arganil está a linha concedida e em parte construída, não havendo pois motivo para oposições da Companhia da Beira Alta.

O mesmo não sucede ao prolongamento até Gouveia por Ceia, que ella considera paralela e que pode ser suprida, como vamos ver, por uma transversal, sobremodo util e relativamente facil de fazer.

No plano aprovado figuram duas ramificações da linha principal: uma, á direita, para a Covilhã, atravessando a Serra da Estrela, na portela do Teixeira, e outra, á esquerda, de Arganil a Santa Comba-Dão, que desviará da linha da Beira Alta parte do affluxo do trafego de Vizeu.

Entre Covilhã e Ceia fica uma serie de centros fabris como

Tortozendo, Unhaes da Serra, Alvoco da Serra, Lorigo, Vallezm, S. Romão. Poderiam ser ligados entre si por um *tramway* a vapor, ou melhor, de tracção electrica, completando-se a estrada através da serra, e aproveitando a hulha branca, essa energia tão facil de captar na Serra da Estrella e de receber multiplas e uteis applicações, possibilidades pela facilidade de comunicações, graças à sua utilização parcial assim obtida. Essa linha deveria prolongar-se por Nellas até Vizeu, constituindo uma ligação sobremodo útil desta cidade com a zona fabril da beira-serra e com a Covilhã. Bastaria uma garantia de juro modesta para assegurar a construção dessa transversal, affluent da linha da Beira Alta, que dispensa a construção dos troços de Arganil a Santa Comba-Dão, Coja à Covilhã, Gouveia a Mangualde, Mangualde a Vizeu, em leito próprio, para a somma dos quaes o capital garantido tinha de ser muitissimo superior ao necessário para essa util transversal. Esse *tramway* deve ter cerca de 100 kilometros de extensão, derivando-se delle um pequeno ramal para Gouveia.

Finalmente, um ramal, de via estreita, da linha da Beira Baixa, de Castello Branco, pela Idanha, a Salvaterra vae servir uma importante região agricola e mineira e trazer valioso affluxo do tráfego á linha principal.

Convém concedê-lo tambem á companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Assim pois, as linhas que julgo deverem ter a precedencia são:

Via larga — Caxias a Cacem, Carregado a Torres, ou Setil a Peniche.

Via estreita — Thomar à Nazareth e seu ramal de Leiria, Thomar a Miranda e seu ramal da Certã, Lousã a Arganil, *Tramway* da Covilhã a Vizeu e Ramal de Castello Branco a Salvaterra.

O *tramway* da Covilhã a Vizeu deve ser concedido mediante concurso público para linha sobre leito de estrada, incumbindo á empresa construir os troços de estrada que faltam, e dando-se como base de licitação a garantia de 5 por cento sobre o capital de 10 contos de réis por kilometro, sendo a tracção a vapor ou electrica.

A construção do troço de Lousã a Arganil deve conjugar-se com o estreitamento do de Coimbra à Lousã, modificando-se nos termos convenientes o alvará de concessão pela garantia de juro dada ao novo troço, sob condição de continuar a linha a ser explorada pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes.

As linhas de Thomar a Miranda e à Nazareth e respectivos ramaes, medindo cerca de 190 kilometros, devem ser concedidas á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes com garantia de juro.

O troço de via larga de Caxias a Cacem pode ser construido mediante um suprimento á Companhia, representado pela cedência do imposto de transito nas linhas do norte e leste durante dois annos, sendo esse suprimento e os respectivos juros reembolsados pela receita bruta da linha. Os encargos da exploração serão largamente compensados pelo incremento do tráfego e facilidades da exploração, que a Companhia terá para as linhas de oeste e ramal de Cintra pelo desafogo obtido na estação do Rocio.

Para a linha de Coimbra a Arganil pode-se conceder a garantia do juro de 5 por cento em relação ao custo kilometrico de 20 contos para toda a linha. Limitando-se a 40:500\$000 réis o desembolso do Estado, como a Companhia recebe hoje 10:500\$000 réis para o troço de Coimbra à Lousã, ficam 30 contos para o encargo do prolongamento de Lousã a Arganil e do estreitamento da via no troço em exploração, bem como para o do material circulante.

A base 6.^a da lei de 27 de outubro de 1909 estabelece, para as concessões das linhas de via reduzida da zona central, o limite de 600\$000 por kilometro para o desembolso do Estado, igual ao que foi estipulado para a linha do Valle do Vouga. As dificuldades que oferece a construção das linhas na bacia do Zezere aconselhariam que se alargasse um pouco a margem para a operação financeira, adoptando o limite da proposta de 1904, arredondado para 800\$000 réis, o que equivale praticamente a 4 por cento sobre 20 contos de réis. Assim se estabeleceria uma base razoável para as concessões.

Concedida, porém, á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a garantia de juro sobre 20 contos de réis por kilometro das linhas de via reduzida, com o limite de 600\$000 réis por kilometro para o desembolso do Estado, ser-lhe-hia assegurado mais do que o juro do capital pelo aumento da receita liquida das linhas actuaes, junto ao tributo dos novos affluentes proporcionando-se-lhe pois base solida para as necessarias operações financeiras.

Outra vantagem se lhe pode oferecer ainda sem prejuizo para o Estado.

O artigo 3.^a, § 1.^a do contrato de 14 de setembro de 1859, pelo qual se concederam as linhas do Norte e Leste impôz á Companhia a obrigação de assentar a segunda via na de leste, logo que o rendimento bruto kilometrico atingisse 4:860\$000 réis.

Como o artigo 1.^a define a linha de leste: Lisboa a Badajoz, o consideravel rendimento do troço Lisboa-Entroncamento, eleva a media geral do rendimento kilometrico muito acima do limite do artigo 3.^a.

Em 1908 o rendimento de toda a linha de leste foi de réis 9:329\$000, sendo 13:900\$000 réis Lisboa ao Entroncamento, réis 5:800\$000 do Entroncamento a Abrantes, 3:800\$000 réis entre Abrantes e Torre das Vargens, 1:500\$000 réis entre Torre das Vargens e a fronteira.

Alem de Abrantes, e principalmente alem de Torre das Vargens, não ha probabilidades de augmento sensivel de receita, sendo dispensavel a segunda via.

O Estado nenhum interesse tem em a fazer assentar, obrigando a Companhia a avultado dispêndio inutil.

É preferivel pois dividir a linha em troços para esse efecto, o que é beneficioso para a Companhia, sem prejuizo do Estado, e facilita a obtenção de capital para as novas linhas.

Ficarão em continuidade e nas mãos da mesma empresa exploradora cerca de 250 kilometros de linhas a, que se juntam 60 kilometros do ramal de Salvaterra, com o encargo maximo total de garantia de 490:500\$000 réis, e mais 50 contos de réis do *tramway* da Covilhã a Viseu e 64 para a linha de Setil a Peniche, se for esta a escolhida: total 304:500\$000 réis para 490 kilometros de linhas. Com este encargo maximo ha que encontrar a receita dos impostos, não inferior a 35 contos de réis, e o excesso certo do rendimento liquido das linhas sobre o minimo calculado, podendo-se afotamente assegurar que o encargo não atingirá 200 contos de réis, sendo pois inferior á disponibilidade do fundo especial no fim do periodo de 6 annos, previsto para a construção.

VI

É tempo de findar esta exposição, demasiado longa talvez, mas que a importancia e complexidade do assumpto e o proposito de fundamentar minuciosamente os alvitres propostos justificam.

Creio ter demonstrado a possibilidade de acrescentar á rede actual, em prazo relativamente curto e sem aggravar os encargos actuaes do Thesouro, mais de 700 kilometros de caminho de ferro equitativamente distribuidos de norte a sul por quasi todo o paiz. Os encargos que se assumem encontram, a fazer-lhes face, novos recursos criados, sendo facil regular uns pelos outros e acelerar ou retardar a execução do plano conforme as disponibilidades. Em successivas etapas se poderá assim completar a rede dos nossos caminhos de ferro.

É ocioso encarecer os beneficios que para a economia do paiz resultarão de um tal impulso dado á viação accelerada, ou appellar para a vossa illustração e patriotismo, cheios de fé nos destinos da patria e de confiança nos seus recursos.

É essa fé inabalavel que me anima a submitter á vossa esclarecida apreciação a seguinte.

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.^a É modificada a constituição do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, instituído pela carta de lei de 14 de julho de 1899, nos termos da primeira das bases annexas á presente carta de lei e que della fica fazendo parte integrante.

Art. 2.^a É auctorizado o Governo a levantar, mediante a emissão de titulos, até 7.000:000\$000 réis e a applicá-los successivamente á construção de linhas ferreas nas zonas do norte e do sul, obras complementares e aquisição de material circulante dos caminhos de ferro do Estado, nos termos da 3.^a e 4.^a das bases annexas á presente carta de lei e que della fica fazendo parte integrante.

Art. 3.^a É instituído um fundo especial exclusivamente destinado ao custeio do estudo e construção das linhas ferreas da zona do centro que será denominado «Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Centro», nos termos da base 3.^a annexa á presente carta de lei, que della fica fazendo parte integrante.

Art. 4.^a É auctorizado o Governo a fazer as concessões de linhas ferreas na zona do centro, nos termos das bases 5.^a, 6.^a, 7.^a, 8.^a, 9.^a e 10.^a annexas á presente carta de lei e que della ficam fazendo parte integrante.

Art. 5.^a O Governo dará conta anualmente ás Camaras do uso destas auctorizações.

Art. 6.^a Fica revogada a legislação em contrario.

Base 1.^a

Constituem receita do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, a partir de 1 de julho de 1910 :

1.^a As receitas fóra do tráfego;

2.^a Os augmentos da receita liquida do tráfego nas linhas do Estado, em relação á quantia annual de 720:000\$000 réis, entregue ao Thesouro por prestações mensaes;

3.^a Os augmentos do rendimento de impostos de transito e sellos nos caminhos de ferro do Estado, em relação á quantia fixa annual de 144:000\$000 réis, entregue ao Thesouro por prestações mensaes;

4.^a O excesso do rendimento dos impostos de transito e sellos nas linhas do Porto á Povoa e Famalicão, Bougado a Guimarães e Fafe, Foz-Tua a Mirandella, em cada anno economico, em relação á quantia de 24:400\$000 réis, e o rendimento integral dos mesmos impostos nas linhas de Mirandella a Bragança, Vendas Novas a Setil e em quaesquer outras tributarias e complementares das linhas do Estado, que venham a ser concedidas a empresas nas zonas do norte e do sul;

5.^a Os reembolsos de garantias de juro das linhas de Foz-Tua a Mirandella, Mirandella a Bragança e das que venham a ser pagas pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, devendo as empresas concessionarias entrar com a respectiva importancia na

Caixa Geral de Depositos no mesmo fundo especial, logo que a liquidação annual seja aprovada pelo Governo;

6.^o A importancia do subsidio da navegação para o Algarve, o qual cessará, logo que se abra à exploração o ramal de Portimão até o seu termo em Lagos;

7.^o As receitas fóra do tráfego e as líquidas do tráfego das linhas das regiões do norte e do sul, tributarias ou complementares dos caminhos de ferro do Estado, que entrem na posse do Estado em virtude do uso do direito de resgate;

8.^o Os juros dos capitais disponíveis pertencentes a esse fundo;

9.^o Os subsídios com que tenham deliberado contribuir as corporações locaes para a construção de novas linhas e que o Governo resolva aceitar;

10.^o Os depósitos de garantia de concessões ou contratos relativos a caminhos de ferro das zonas do norte e do sul, que hajam de reverter para o Estado;

11.^o As quantias que extraordinariamente forem destinadas pelo Governo para este fundo.

§ 1.^o Da quantia de 24:400\$000 réis incumbe a cada companhia o pagamento da seguinte quota parte, que tem de ser entregue nos cofres respectivos:

| | Transito | Sello | Total |
|---------------------------|------------|------------|-------------|
| Porto à Povoa e Famalicão | 7:400\$000 | 5:500\$000 | 12:900\$000 |
| Braga a Guimarães e Fafe | 4:700\$000 | 3:400\$000 | 7:800\$000 |
| Foz-Tua a Mirandela | 2:700\$000 | 1:000\$000 | 3:700\$000 |

A Direcção Fiscal, ao verificar a liquidação dos impostos, dará instruções às Companhias para que transfiram para a Caixa Geral de Depósitos, á conta do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, as receitas excedentes á quota fixa do Tesouro, bem como as das linhas cujo rendimento de impostos pertença integralmente ao fundo especial da região.

§ 2.^o A receita a que se refere o n.^o 6.^o será, logo que se deva tornar efectiva, deduzida annualmente da receita líquida a entregar ao Tesouro nos termos do n.^o 2.^o e depositada no fundo especial.

§ 3.^o As disposições da presente base substituem as dos n.^o 1.^o a 11.^o da base 3.^o da lei de 14 de julho de 1899, do § único do artigo 4.^o da lei de 1 de julho de 1903 e dos artigos 46.^o a 50.^o do regulamento de 2 de novembro de 1899.

§ 4.^o A partir de 1 de julho de 1910 constitue encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado a garantia de juro da linha de Foz-Tua a Mirandela, deixando de ser paga pelo mesmo a do troço de Coimbra à Louzã.

§ 5.^o Os encargos da remissão de linhas das zonas do norte e do sul, em relação ás quais o Governo venha a usar do direito de resgate, sahirão igualmente do fundo especial.

§ 6.^o Para os efeitos da constituição do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado são consideradas as seguintes zonas:

Zona do norte. — Comprehende toda a região ao norte do Douro na faixa que se estende até ás linhas do Vouga e da Beira Alta.

Zona do sul. — A que se estende a leste do Tejo e ao sul da linha de leste, com todas as linhas nella construídas e a construir, e os prolongamentos da linha de Portalegre até Villa Velha de Rodam e da de Vendas Novas ao Setil até o Setil.

(Continua).

TRACÇÃO ELECTRICA

Portugal

A empreza constructora da linha para a viação electrica de Coimbra tem empregado os maiores esforços para que a inauguração possa ter lugar hoje.

Sexta feira ultima realizou-se a primeira experiência com um carro que sahindo da casa das machinas, na rua da Alegría, seguiu até á estação do caminho de ferro.

O resultado foi bom.

Austria

A municipalidade de Schmichow deliberou mandar proceder á construção de um tremvia electrico entre Malzavinka e Neu Schmichow. A despesa está orçada em um milhão de corôas.

Italia

Foi inaugurada a linha de Camerlata a Appiano, ligando o lago Côme com a proxima província.

A linha tem vinte kilometros de extensão.

 O ministerio das Obras Publicas ordenou a construção da linha Roma-Anticoli-Fresinone, que terá a extensão de 134 kilometros.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão. — Previnem-se os snrs. accionistas desta Companhia que o dividendo de 6\$000 réis por acção, relativo aos annos de 1908 e 1909, será pago ás quartas e sextas feiras, do meio dia ás duas horas da tarde, e não ás terças e sextas feiras como havia sido anunciado.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de novembro de 1910.

A sinceridade com que escrevemos estes artigos, olhando simplesmente ao bem do paiz (isto dizemos porque as reivindicações estão na moda e o elogio em boca própria parece que já não é vitorioso) fez com que esta *Gazeta* marchasse na vanguarda, ainda dos jornaes de maior circulação, considerando as greves, no actual momento, um prejuizo para o andamento dos negócios publicos e para a consolidação do novo regime.

Saiu o nosso artigo no numero de 1 do corrente e só em 2 — não porque se inspirassem no que escrevemos, mas porque reconheceram a mesma situação que nós, os jornaes diarios feriam a mesma nota e até a comissão dos grevistas da Companhia Carris pedia a todas as classes que não se *gravassem*, pelo menos até ella tratar de si.

A classe dos electricos terminou a greve que ficou chamada «a dos 30 réis», mas, como previramos, outras classes começaram a mover-se e, pode hoje dizer-se que, rara é a corporação que não está esteve ou está para declarar-se grévista.

Excusam, pois, de pedir ao governo que se ocupe dos interesses vitaes do paiz, que prove, pelos seus actos, que ben fez a revolução que lhe entregou a gerencia dos negócios publicos; elle nada pode fazer porque não o deixam, todo o seu tempo é pouco para attender os egoismos das classes, que todas querem ser attendidas dum vez e sem demora, sem a menor consideração pelos interesses alhejos.

Cada qual puxa a braza á sua sardinha, sem se importar de estragar o brazeiro, que é de todos e a que todos tem direito de assar o seu peixe. Das collectividades particulares a *doenca* já se comunicou aos proprios funcionários do Estado, no pessoal do Minho e Douro, e não se sabe até onde a epidemia se alastrará.

E ha mais: o microbio já passou as fronteiras, infestando a linha de Orense a Vigo, ligada, em Valença, á do Minho. Se assim continua estamos a ver que a Espanha estabelece lazaretos, quarentenas e desinfecções ao material e pessoal procedente do nosso paiz.

Não admira, pois, que em tais condições de vida, não tenhamos a noticiar nenhuma providencia governativa tendente a melhorar ou regularizar a nossa situação financeira.

Só se fala em que o sr. ministro da Fazenda se propõe adoptar o projecto do seu antecessor no ultimo ministerio monarchico, fazendo pagar em ouro metade dos direitos alfandegários.

É uma providencia que sempre combatemos, porque dá em resultado infallivel a elevação do premio do ouro e portanto o encarecimento de todos os products importados, com prejuizo para o commercio e mesmo para a industria, porque, se bem que aos products manufacturados lhes dá maior margem de protecção, sobre a já enorme que lhes garantem as pautas, agrava o custo das matérias primas, e encarece muitos outros que o paiz não produz e de que seremos sempre subsidiarios do estrangeiro.

Como se vê da nossa tabella comparativa de cotações, todos os fundos estão em accentuada decadência ou estacionamento, pelo motivo do retralhamento dos compradores em vista da natural incerteza que reina nos espíritos.

Só as *externas* se mantiveram em subida havendo sempre bastante procura, por ser o papel que mais garantias oferece. Vê-se bem como o capital está cuidadoso na busca da sua collocação.

A lei do inquilinato que tem impressionado todo o paiz, não agradou, como era natural, aos proprietarios, não só pela obrigação de não receberem as rendas aos semestres, como por se acabarem as falsas declarações de rendimento, com que, a pretexto de se beneficiarem os inquilinos, se defraudavam os rendimentos do Estado em quantia que se elevava a boas centenas, talvez um milhar de contos.

Reuniu na terça feira a Companhia de Moçambique, aprovando o relatorio e reelegerendo os conselhos.

As receitas desta companhia na Europa em 1909, foram de réis 11:910\$487, e as despesas de 63:805\$755 réis. Em África as receitas subiram a 771:712\$961 réis, tendo sido as despesas de 554:563\$694 réis. O resultado da gerencia, na importancia de 128:993\$461 réis, foi aplicado, em parte, às amortizações e desvalorisações em África e na Europa, resultando um saldo de 33:796\$279 réis para ser levado à conta geral de exploração a amortisar.

* Os cambios resentiram-se, durante dois dias da ultima semana, em virtude da revolta da armada do Rio de Janeiro, subindo um pouco, mas logo depois retomaram a posição anterior.

A libra, ficou a 4\$830 réis compra, 4\$930 réis venda e o Rio-Londres a 16 6/16 equivalendo a libra a 14\$712 réis fracos.

Curso de cambios, comparados

| | EM 30 DE NOVEMBRO | | EM 15 DE NOVEMBRO | |
|------------------------|-------------------|----------|-------------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 49 1/4 | 49 1/8 | 49 3/4 | 49 5/8 |
| " 90 d/v | 50 | — | 50 1/2 | — |
| Paris cheque | 577 | 580 | 571 | 574 |
| Berlim | 237 1/2 | 238 1/2 | 235 | 236 |
| Amsterdam cheque | 402 | 404 | 398 | 400 |
| Madrid cheque | 995 | 1005 | 885 | 895 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e títulos | NOVEMBRO | | | | | | | | | | | | |
|--|----------|---------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 28 | 29 | 30 |
| Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento | 38,40 | 39,40 | 39,55 | 39,50 | 39,45 | 39,45 | — | 38,25 | 39,30 | 39,30 | 39,30 | 39,25 | — |
| Dívida Interna 3% coupon | 38,42 | 39,40 | 39,45 | 39,50 | 39,50 | 39,45 | 38,11 | 38,30 | 38,30 | — | 38,45 | — | — |
| " " 4%, 1888, c/premios | 21.600 | 21.600 | — | 21.600 | 21.650 | — | 55.000 | — | — | 21.600 | 21.600 | — | — |
| " " 4 1/2%, 1888/9 | — | — | — | — | — | 48.500 | — | 48.500 | — | — | 54.000 | — | 55.000 |
| " " 4 1/2%, 1890 | — | — | — | — | 8.950 | — | — | — | — | 8.900 | — | — | — |
| " " 3 1/2%, c/premios | 8.950 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 80.500 | — | — |
| " " 4 1/2%, 1905, (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | — | 79.500 | 80.000 | — | — | — |
| " " 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est) | — | — | — | 63.000 | — | — | — | — | — | 63.500 | — | 63.500 | — |
| Externa 3%, coupon 1.ª série | 63.500 | 63.500 | 63.500 | 63.700 | 64.000 | 64.000 | — | 64.500 | 64.400 | 64.400 | 64.300 | 64.300 | — |
| " " 3%, 2.ª série | — | — | — | — | 63.000 | — | — | — | — | 63.500 | — | 63.500 | — |
| " " 3%, 3.ª série | 65.300 | 65.300 | 65.300 | 65.400 | 65.400 | 65.500 | — | — | 65.800 | 66.000 | 66.000 | 66.000 | — |
| Obrigações dos Tabacos 4 1/2% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 93.000 | — | — | — |
| Acções Banco de Portugal | 168.000 | 167.500 | — | 167.500 | — | — | — | — | 166.000 | 163.000 | 160.500 | — | 158.000 |
| Commercial de Lisboa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 132.500 | — | 130.000 | — |
| Nacional Ultramarino | — | 90.000 | 91.100 | 92.000 | 91.400 | 91.000 | 90.500 | 90.100 | 90.000 | 90.000 | 90.000 | 90.000 | 90.000 |
| Lisboa & Açores | — | — | — | — | — | — | 102.500 | — | — | — | — | 100.000 | — |
| Companhia Real | — | — | — | — | — | — | — | 68.000 | — | — | — | — | 67.000 |
| Companhia Nacional | — | 5.200 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon | 62.000 | — | — | 62.000 | 62.000 | 62.000 | 62.000 | 62.000 | 62.000 | 61.200 | — | — | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon | — | — | 61.000 | — | 60.900 | 60.800 | — | — | — | — | 60.000 | 59.500 | — |
| Obrig. Companhia Através d'África | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Real, 3%, 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Real, 3%, 2.º grau | — | — | 51.500 | — | 51.700 | 52.000 | 51.950 | 52.000 | 51.950 | — | — | 51.500 | — |
| Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª série | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª série | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| predias 6% | 78.600 | — | — | — | — | 78.400 | — | 78.500 | — | 78.500 | — | 77.200 | — |
| 5% | 73.000 | 73.200 | 73.200 | 73.200 | — | 73.300 | — | 73.300 | 73.300 | — | — | — | — |
| 4 1/2% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3%, português 1.ª série | 65,35 | 65,25 | 65,20 | 65,70 | 65,75 | 66 | 65,95 | 63,50 | 66 | 65,90 | 65,87 | 65,95 | — |
| Acções Companhia Real | — | 354 | — | — | 350 | — | 355 | 355 | — | — | — | — | — |
| Madrid-Gáceres-Portugal | 41,50 | 41,75 | 41 | — | 41 | 40,25 | 39,50 | 40,25 | 41 | 40 | 39,50 | — | — |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | 419 | 418 | 415 | 416 | 413 | 418 | 419 | 417 | 416 | — | — | — | — |
| Andaluzes | 270 | 260 | 265 | 268 | 268 | 266 | 268 | 267 | — | — | — | — | — |
| Obrig. Companhia Real, 1.º grau | 336,25 | 337,50 | 336,25 | 337,50 | 337,50 | 339,50 | 337 | 338 | 337,50 | 338 | 337 | 337 | — |
| Companhia Real 2.º grau | 272 | 271,50 | 270 | 270,50 | 273 | 272,75 | 271 | 271 | 270 | 268 | 270 | — | — |
| Companhia da Beira Alta | 305 | 306 | 304,50 | 306 | — | 306 | — | 307 | — | — | — | — | — |
| Madrid-Gáceres-Portugal | 144,75 | 144,75 | 144,75 | 144,25 | 144,50 | 144,50 | 144,50 | 145,75 | 143,50 | 144 | 144,50 | 144,50 | — |
| Londres: 3%, português | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,75 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | — |
| Amsterdam: Obrig. Através d'África | — | 86,50 | 86,93 | — | 86,93 | — | 86,50 | — | 86,12 | 86,12 | — | 86,50 | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | MÉDIA KILOMETRICA | | | |
|---|------------------------------|------------------|---------------|-------|---------------|-------------------------|------|------|-------------------------|
| | | 1910 | | 1909 | | Diferença em 1910 | 1910 | 1909 | Diferença em 1910 |
| | | Kil. | Totais | Kil. | Totais | | | | |
| Portuguezas | | | | | | | | | |
| Companhia Caminhos de ferro Portuguezes | 18 Novembro | 1.073 | 5.656.480.000 | 1.073 | 5.406.463.000 | +25 | | | |

Os contadores «Boliver»

O jury da Exposição Nacional de Valencia concedeu o diploma de honra e medalha de ouro aos contadores eletricos do systema «Boliver», construidos pela Companhia Vatimetro B y B, de Madrid.

Com este é já o terceiro premio que alcançam os contadores «Boliver» nas exposições a que tem concorrido.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910

(Continuado do n.º 550)

ANNEXO A**Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas****Debito**

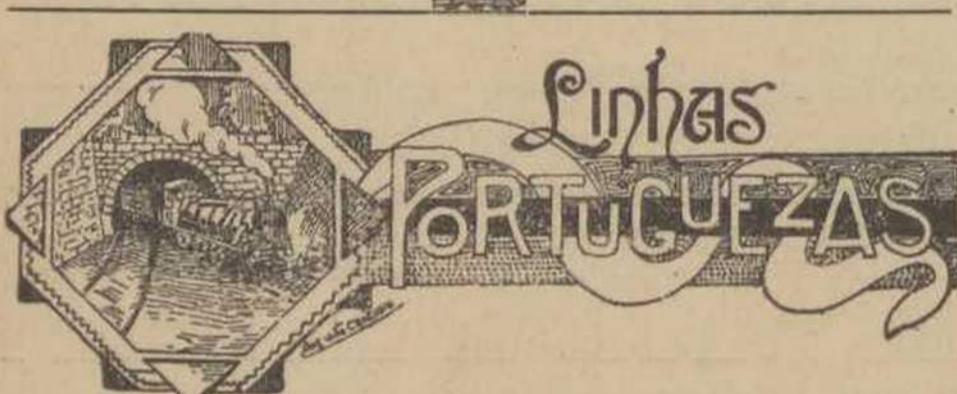
| | | |
|---|---|----------------|
| Coupon de 1 de Julho de 1909 e de 1 de Janeiro de 1910 | — | 417:802\$500 |
| Pago por commissões e transferencias..... | — | 1:883\$231 |
| Idem por gastos de administração..... | — | 22:200\$000 |
| Idem por despesas em Londres..... | — | 10:724\$349 |
| Idem por gastos geraes..... | — | 10:273\$200 |
| Idem por gastos geraes de exploração | — | 313:826\$704 |
| Diferença em material..... | — | 1:330\$839 |
| Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos..... | — | 349:878\$739 |
| | | 1.127:919\$562 |

Credito

| | | |
|---|--------------|----------------|
| Juros em diversas contas..... | — | 17:072\$882 |
| Subvenção | 930:670\$598 | |
| Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas | 201:119\$470 | 729:551\$128 |
| Recebido de alugueis de parte do predio no Porto | — | 1:100\$000 |
| Diferenças de cambio | — | 24:178\$413 |
| Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees | — | 529\$724 |
| Dividendos e lucro na venda de obrigações da Companhia..... | — | 11:784\$980 |
| Rendimento geral da linha..... | — | 343:643\$860 |
| Diferença na compra de coupons | — | 15575 |
| Indemnização paga pelo seguro | — | 45\$000 |
| Producto da venda d'amianto | — | 125\$000 |
| | | 1.127:919\$562 |

ANNEXO B**Desenvolvimento da conta de Exploração****Debito**

| | | |
|--|--------------|----------------|
| Material circulante — Valor existente | — | 402:887\$593 |
| Moveis e utensilios — Valor do existente a mais do caderno de encargos..... | — | 50:824\$904 |
| Machinas e accessoriros — Idem, idem | — | 38:980\$580 |
| Contas a liquidar — Importancia destas | — | 17:996\$935 |
| Combustivel — Existente | — | 1:120\$752 |
| Via e obras — Material existente | — | 11:463\$248 |
| Tracção e officinas — Material existente | — | 1:362\$761 |
| Armazens geraes — Material existente | — | 147:235\$029 |
| Gastos geraes de exploração — a saber: | | |
| Direcção e serviços centraes — Vencimento do director, pessoal e despesas | 34:938\$007 | — |
| Movimento — Vencimento do pessoal e despesas | 45:100\$659 | — |
| Trafego — Cartazes, horarios, etc... Tracção e officinas — Material mendo, vencimento do pessoal e despesas | 298\$808 | — |
| Via e obras — Ferias, despesas e material empregado na linha | 65:220\$622 | — |
| Armazens geraes — Vencimento do pessoal e despesas | 129:160\$475 | — |
| Serviço medico e do hospital — Vencimento do medico, pessoal e despesas | 5:066\$045 | — |
| Combustivel — Carvão | 5:496\$555 | — |
| Lubrificação e iluminação — Oleos, azeite, petroleo, sebo, etc..... | 22:846\$082 | — |
| Passagens — Do pessoal para Loanda | 4:152\$331 | — |
| Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha) | 1:547\$120 | 313:826\$704 |
| | — | 343:643\$860 |
| | | 1.329:346\$366 |



Estação de Tunes. — Foi mandada construir uma casa para dormitorio do pessoal de trens nesta estação.

Locomotivas com sobreaquecimento de vapor. — Chegaram ao Barreiro as primeiras locomotivas de aquelle sistema e está-se procedendo à sua montagem.

Valle de Vouga. — A companhia exploradora desta linha vae installar uma officina de serralharia, nos terrenos annexos á estação de Albergaria.

Lourenço Marques. — Trata-se de contrahir um emprestimo de 4:000 contos, à responsabilidade da província de Moçambique, para a aquisição de machinas de grande força para a linha do Transvaal, e para a construção de linhas da bahia de Moçambique para o interior, sendo estas, uma de Nhamacuna para Villa Durão, e outra de Inhambane a Chai-Chai.

Estão bastante adeantados os trabalhos de reforço das pontes da linha ferrea, esperando-se que estejam concluidas antes de findar o corrente anno economico.

**França**

Foi aberta á exploração a linha de interesse local de Vesoul a Molay.

Italia

Foi aprovado o decreto das trez secções da linha de Cuneo a a Vintimille, comprehendidas entre Vievola e Tende.

Foi inaugurada a linha de Reggio a Ciano d'Enza, com um ramal em Darco para Montecchio.

A nova linha mede trinta e um kilometros e na sua maxima inclinação atinge 12,50 %.

Russia

Foi posta de parte a ideia de resgatar a linha de Vladicaucaze. O ministro das Finanças votou contra a respectiva proposta, por extemporanea.

Estados Unidos

Estão já construidas 6.444 milhas da linha de New-York a Buenos Ayres, que deve medir na sua totalidade 10.416 milhas.

Esta linha será mais tarde prolongada até ao estreito de Magalhães.

China

Pekin vae ter o seu metropolitano, mas para não deixar de ser em tudo contraria aos usos da Europa, o seu metropolitano será aereo.

O Governo de Pekin e o Ministro do interior já deram a sua approvação ao projecto.

Ecuador

O Governo abriu concurso para a construcção de uma linha ferrea destinada a ligar o rio Arajuno com a cidade de Ambato.

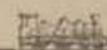
A linha mede apenas setenta e trez milhas de extensão.

Credito

| | | |
|--|---|--------------|
| Rendimento da linha..... | — | 343.673.5860 |
| Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração)..... | — | 313.826.5704 |
| Saldo..... | — | 671.875.5802 |

| | | |
|--|--|----------------|
| | | 1.329.346.5366 |
|--|--|----------------|

(Continua).



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Fornecimento de 80.000 travessas de pinho

No dia 8 do corrente, á uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e na sala das sessões do mesmo conselho, serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento à Direcção de Sul e Sueste de 80.000 travessas de pinho, sendo 40.000 creosotadas e 40.000 em branco, divididas em oito lotes de 10.000 cada um.

As bases de licitação serão de 470 réis por travessa em branco, e de 750 réis por travessa creosotada.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador, e poderão tambem ser enviadas sem comparecencia dos mesmos, entendendo-se neste caso, que o concorrente desiste do direito de licitação verbal, e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 100.5000 réis para cada lote.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos, poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, ou na Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e no Porto na Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Compra de sucata

No dia 7 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas para a compra conjunta dos seis seguintes lotes de sucata:

| | | |
|--------------------------------------|---------|-----------|
| Lote n.º 1 — Ferro forjado..... | 205.480 | toneladas |
| " " 2 — Aros, croxinas e molas... | 111.332 | " |
| " " 3 — Tubos..... | 18.440 | " |
| " " 4 — Chapa de ferro..... | 4.080 | " |
| " " 5 — Limas e ferramentas..... | 0.460 | " |
| " " 6 — Chapa ondulada e de pás..... | 7.000 | " |

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de 120.5000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste. A sucata poderá ser examinada nos Armazens Geraes do Minho e Douro em Campanhã em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Fornecimento de travessas

No dia 16 do corrente mez, pela uma hora da tarde, se ha-de proceder, perante a Direcção destes Caminhos de Ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para o fornecimento de 65.000 travessas de pinho, em branco ou creosotadas, e 10.000 travessas de carvalho para via larga e 12.000 travessas de pinho, em branco ou creosotadas, para via reduzida.

O deposito provisório, para ser admittido como licitante, que poderá ser feito em qualquer das thesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até ás trez horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, será conforme a indicação seguinte.

Designação — Travessas de pinho, em branco — Importancia — Via larga 485.000, travessas de pinho, creosotadas, 1.073.500; travessas de carvalho, 248.500; travessas de pinho, em branco, via reduzida, 56.500; travessas de pialho, creosotadas, 120.5000 réis.

O deposito definitivo, que tambem poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de cinco por cento da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada, ou á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, até ás onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste, até ás onze da manhã da vespera do referido dia, perdendo os proponentes nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições d'arrematação e o caderno d'encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás quatro da tarde nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Fornecimento de diversos artigos de escriptorio

No dia 10 do corrente á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de setenta mil réis (Reis 70.5000), ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório 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 provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

As amostras acham-se patentes nos Armazens Geraes do Minho e Douro.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 5 do corrente e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do art.º 108 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 5 d'Outubro de 1910 bem como doutros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirar as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 3 do corrente inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Acceitam-se propostas, em carta fechada, até ao dia 20 do corrente mez, no escriptorio da Companhia, Rua de S. Nicolau n.º 88 1.º, para o fornecimento de 12.000 travessas de pinho creosotadas para via estreita, com destino á linha de Tua a Bragança, nas condições do caderno de encargos dos Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro.

As demais condições de entrega, prazos de fornecimento e de pagamento, estão patentes no escriptorio da Companhia das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, em todos os dias uteis

LOCOMOTIVAS

David Roberts deseja vender ou conceder licenças para a exploração do privilegio de invenção que lhe foi concedido em Portugal e suas Colônias pela patente N.º 6530 para «aprefeiçoamentos em locomotivas para estrada ordinaria e em outros veículos».

Para tratar e informações o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º Lisboa.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

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

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

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

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

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

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fábricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do teatro-sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estellez.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1910

| Caminhos de Ferro Portugueses | | | | Parte | | | | Cheg. | | | | Parte | | | | Cheg. | | | | Parte | | | | Cheg. | | | | | | |
|--|----------|----------|-------|-----------|----------|-----------|----------|----------------------------------|----------|--------------|---------|----------|--------|-------------|--------|-------|--------------|-------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|--------------|-------|-------|------|------|------|
| C. Sodré | Cheg. | Part. | Cheg. | Lisboa-P. | P. Prata | Lisboa-P. | Figueira | Alfarellos | Figueira | Montemor | Gadanha | Montemor | Porto | Tua | Part. | Cheg. | Porto | | | | | | | | | | | | | |
| 9 15 | 9 29 | 9 40 | 9 55 | 7 20 | 7 30 | 6 38 | 10 35 | 11 10 | 1 55 | 9 33 | 10 | 11 15 | a 3 20 | 7 55 | a 4 14 | 8 30 | Porto | | | | | | | | | | | | | |
| 9 28 | 9 42 | 10 8 | 10 25 | 4 35 | 4 43 | 9 | 1 10 | 2 12 | 11 33 | 6 43 | 7 10 | 8 25 | 7 50 | 3 14 | a 8 3 | 12 57 | Porto | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 4 14 | 4 41 | 4 56 | 6 7 | 6 18 | 5 5 | 5 40 | 7 12 | 7 40 | 6 49 | 7 24 | 8 22 | a 12 | p 4 55 | 11 20 | 6 55 | Barca d'Alva | | | | | | | | | | | | | |
| 5 40 | 5 54 | 6 20 | 6 35 | 11 25 | 11 39 | 12 5 | 7 47 | 8 28 | 8 55 | 7 47 | 8 34 | 8 35 | 5 30 | 10 25 | 4 30 | 8 58 | Regoa | | | | | | | | | | | | | |
| Mais os de Villa Franca | | | | Lisboa-R. | Povo | Lisboa-R. | Coimbra | Figueira | Coimbra | Lisboa | Beja | Lisboa | Regoa | Vidago | Regon | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 25 | 11 39 | 12 5 | 12 20 | 11 51 | 1 10 | 5 38 | 6 42 | 8 24 | 6 55 | 6 49 | 1 15 | 8 | 12 30 | 9 40 | 5 25 | 9 35 | Vila Real | | | | | | | | | | | | | |
| Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b. | | | | 5 58 | 7 20 | 2 38 | 4 19 | 6 17 | 11 12 | 11 25 | 12 44 | 12 4 | 5 20 | 2 39 | 6 8 | 1 1 | Regoa | | | | | | | | | | | | | |
| Mais os de Setil. | | | | 12 33 | 1 56 | 7 59 | 5 25 | 9 55 | 11 24 | 5 46 | 6 1 | 7 10 | 5 20 | 2 55 | 5 20 | 1 1 | 8 18 | 4 10 | 5 20 | Livraria | Amarante | Livraria | | | | | | | | |
| C. Sodré | P. Arcos | C. Sodré | 5 30 | 6 3 | 5 30 | 6 1 | Lisboa | Setil | Lisboa | Espinho | Porto | Espinho | Lisboa | Vila Viçosa | Lisboa | 6 45 | 6 45 | Trofa | Guimaraes | Trofa | | | | | | | | | | |
| 7 40 | 8 13 | 7 25 | 7 56 | 4 35 | 5 38 | 10 5 | 10 5 | 11 26 | 11 26 | 7 | 8 2 | 12 20 | 8 | 3 25 | 5 55 | 1 | 7 40 | 9 21 | 7 37 | 8 51 | | | | | | | | | | |
| 10 10 | 10 38 | 8 49 | 9 15 | 11 30 | 11 58 | 10 50 | 11 16 | Mais os de Entroncamento | | 10 5 | 11 3 | 1 13 | 5 20 | 11 55 | 11 35 | 6 30 | 5 20 | 6 38 | 2 31 | 3 50 | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 28 | 12 10 | 12 36 | 2 30 | 2 58 | 1 40 | 2 6 | Lisboa-R. | Entronc. | Lisboa-R. | 10 35 | 1 32 | 10 11 | 3 32 | 4 15 | 6 40 | 10 24 | 12 30 | 1 1 | 4 8 | 9 15 | 11 45 | | | | | | | | |
| 4 52 | 5 20 | 3 10 | 3 36 | 5 24 | 5 57 | 5 31 | 5 57 | al 4 22 | 6 4 | aj 12 21 | 11 4 | 11 27 | 4 5 | 11 58 | 9 59 | 10 48 | 5 20 | 6 2 | 4 45 | 9 42 | 3 25 | 6 2 | | | | | | | | |
| 7 | 7 28 | 7 45 | 8 11 | 3 30 | 8 58 | 9 10 | 9 36 | Lisboa-R. | V. Novas | Lisboa-R. | 6 54 | 10 28 | 4 15 | 6 30 | 8 57 | 5 10 | 7 35 | 5 20 | 6 53 | 4 45 | 10 14 | 7 35 | Livraria | | | | | | | |
| 10 | 10 28 | 10 40 | 11 6 | 12 30 | 1 3 | — | — | Mais os de Cascaes, excepto os a | Setil | Vendas Novas | 5 15 | 8 35 | — | — | 7 20 | 1 57 | 9 56 | 3 30 | 7 15 | m 3 35 | 10 15 | 6 | 6 45 | | | | | | | |
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | 5 30 | 6 19 | 6 | 7 4 | Setil | Entroncamento | Setil | Espinho | Porto | Espinho | Setil | Vila Viçosa | Lisboa | 6 | 9 14 | 7 50 | 10 24 | 12 30 | 1 1 | 4 36 | 7 9 | GUIMARÃES | | | | | | |
| 6 50 | 7 44 | 7 40 | 8 25 | 8 10 | 9 6 | b 8 | 8 47 | 9 50 | 5 40 | 8 40 | 9 5 | 7 2 | 8 40 | q 3 46 | 6 40 | 5 20 | 5 4 | 1 57 | 8 | 9 56 | 1 1 | 4 8 | 9 15 | 11 45 | Trofa | | | | | |
| 9 45 | 10 41 | 9 15 | 10 7 | 9 45 | 10 41 | 9 15 | 10 7 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 11 49 | 11 54 | 1 19 | 11 26 | 12 2 | 1 19 | 12 33 | 11 17 | 1 5 | 1 57 | 8 | 9 56 | 1 1 | 4 8 | 9 15 | 11 45 | Porto | | | |
| 11 40 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 10 45 | 11 40 | 10 50 | 11 54 | 12 15 | a 11 26 | 11 26 | 1 19 | 12 2 | 1 19 | 11 17 | 1 5 | 1 57 | 1 57 | 1 57 | 8 | 9 56 | 1 1 | 4 8 | 9 15 | 11 45 | Barca d'Alva | | | | | |
| 12 15 | 12 15 | a 11 26 | 12 2 | 1 40 | 2 16 | 12 15 | 1 19 | 1 19 | a 12 25 | 8 45 | 5 30 | 9 30 | 7 31 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Regoa | | | | | | |
| 1 45 | 2 49 | 1 50 | 2 54 | 3 10 | 3 46 | a 2 26 | 3 2 | 3 15 | 4 19 | 5 16 | 3 36 | 4 32 | 5 14 | 5 14 | 5 30 | 5 30 | 5 30 | 5 30 | 5 30 | 5 30 | 5 30 | 5 30 | 5 30 | Vidago | | | | | | |
| 7 45 | 8 49 | 8 | 9 4 | 8 16 | 8 16 | b 7 5 | 7 51 | 7 45 | 8 49 | 8 | 9 4 | 9 20 | 10 24 | 10 19 | 10 19 | 9 20 | 10 24 | 10 45 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 10 45 | 11 49 | 10 50 | 11 54 | 12 25 | 1 25 | 1 25 | | |
| 9 15 | 10 19 | 9 20 | 10 24 | 10 40 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 10 45 | 12 30 | 1 25 | 2 30 | 3 27 | 4 22 | 5 22 | 6 22 | 7 22 | 8 22 | 9 22 | 10 22 | 11 22 | 12 22 | 1 22 | 2 22 | 3 22 | 4 22 | 5 22 | 6 22 | 7 22 | 8 22 | 9 22 |
| 10 40 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 10 45 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 10 45 | 12 30 | 1 25 | 2 30 | 3 27 | 4 22 | 5 22 | 6 22 | 7 22 | 8 22 | 9 22 | 10 22 | 11 22 | 12 22 | 1 22 | 2 22 | 3 22 | 4 22 | 5 22 | 6 22 | 7 22 | 8 22 | 9 22 |
| 11 45 | 11 45 | 10 50 | 11 54 | 12 15 | 12 15 | 12 20 | 12 20 | 12 20 | a 8 35 | 9 5 | 10 50 | 11 54 | 12 30 | 1 25 | 2 30</ | | | | | | | | | | | | | | | |

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Aviso ao Público

1.^a MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.^o 8 PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 18 de Novembro de 1910)

Desde 1 de Dezembro de 1910

A condição 4.^a d'esta tarifa é modificada como se segue:

«Aos expedidores de minério de ferro, pyrites e minério lavado que provarem, com a apresentação das respectivas cartas de porte, ter expedido d'uma mesma estação para a de Barreiro no prazo de um anno, a contar da data da 1.^a expedição, o mínimo de 25:000 toneladas de qualquer d'estas mercadorias, serão, nos termos das alíneas a) e b) ao deante mencionadas concedidos os seguintes bonus:

Para um percurso mínimo de 125 kilometros ou pagando como tal — 20 %;
Para um percurso mínimo de 100 kilometros ou pagando como tal — 15 %.

a) Nos meses de agosto, setembro e outubro, a Administração poderá limitar estes transportes ao máximo de 150 toneladas em cada dia e nos restantes meses do anno a 300 toneladas também em cada dia sem que o expedidor tenha direito a exigir o transporte de maior tonelagem, nem a reclamar por isso qualquer indemnização.

b) A descarga dos wagons para os navios será feita na ponte-cais do Barreiro, nas condições da tarifa das despesas accessórias e só excepcionalmente poderá ser feita a descarga por conta do consignatário quando haja qualquer impedimento ou avaria na referida ponte ou ainda para completar a carga dos vapores de grande lotação que, por falta d'água para a navegação na cála, tenham de procurar outro fundeadouro.

Lisboa, 28 de outubro de 1910.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

B n.^o 137
Exp. n.^o 1:408

2:500 ex.-Novembro de 1910-Typ. dos Cam.^os de Ferro do Estado

B) Objectos cujo comprimento (¹) excede 6,^m50 mas não ultrapasse 19,^m50

1.^o — *Percursos franceses*: — Aplicação dos preços da presente tarifa, segundo a natureza da mercadoria, sem que a taxa possa ser inferior à que se obtém contando o mínimo de tonelagem de 5.000 kilogrammas por wagon, previsto na tarifa, para cada fracção indivisível de 7,^m50.

2.^o — *Percursos hespanhoes e portuguezes*: — Aplicação dos preços da presente tarifa, segundo a natureza da mercadoria, (tendo em vista, caso proceda, as disposições da alínea A) sem que a taxa possa ser inferior à que se obtém contando o mínimo de tonelagem de 5.000 kilogrammas por wagon, previsto na tarifa, para cada fracção indivisível de 6,^m50.

Todavia o mínimo de 5.000 kilogrammas é elevado a 6.000 kilogrammas para cada fracção indivisível de 6,^m50 se o comprimento não fôr além de 13^m.

O transporte das massas de mais de 10 toneladas e dos objectos de largura superior a 2,^m80 só poderá efectuar-se, quando possível, mediante ajuste prévio entre o expedidor e o caminho de ferro.

Não serão aceitos a transporte objectos cujo comprimento seja superior a 19,^m50.

As massas indivisíveis de pezo superior a 5 toneladas, transportadas em wagons fornecidos pelos expedidores, serão excepcionalmente isentas de aumento nos percursos efectuados por esses wagons.

Para collar na pagina 4 da tarifa internacional n.^o 307, p. v. sobre a alínea B), relativa ás sobretaxas a cobrar

PREÇOS POR 1:000 KILOGRAMMAS

| Das estações abaixo designadas a Irún | Distâncias kilométricas máximas | Categorias | | | | | | | |
|--|---------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII |
| 1.^o Percurso frances | | | | | | | | | |
| Paris-Ivry | 818 | 33,45 | 30,00 | 29,30 | 24,75 | 20,25 | 18,35 | 17,85 | 17,30 |
| Albert | 983 | 38,95 | 38,95 | 34,25 | 28,85 | 23,55 | 21,65 | 21,15 | 21,15 |
| Amiens | 959 | 38,10 | 38,10 | 33,50 | 28,25 | 23,10 | 21,20 | 20,70 | 20,70 |
| Arras | 1.021 | 40,25 | 40,25 | 35,40 | 29,80 | 24,30 | 22,40 | 21,90 | 21,90 |
| Aulnoye | 1.045 | 41,10 | 41,10 | 36,40 | 30,40 | 24,80 | 22,90 | 22,40 | 22,40 |
| Berguette | 1.078 | 42,25 | 42,25 | 37,10 | 31,25 | 25,45 | 23,55 | 23,05 | 23,05 |
| Blanc-Misseron | 1.068 | 41,90 | 41,90 | 36,80 | 31,00 | 25,25 | 23,35 | 22,85 | 22,85 |
| Calais | 1.124 | 43,85 | 43,85 | 38,45 | 32,40 | 26,40 | 24,50 | 24,00 | 24,00 |
| Creil | 879 | 35,30 | 35,30 | 31,10 | 26,25 | 21,50 | 19,60 | 19,10 | 19,10 |
| Douai | 1.046 | 41,15 | 41,15 | 36,15 | 30,45 | 24,80 | 22,90 | 22,40 | 22,40 |
| Feignies-frontière | 1.062 | 41,70 | 41,70 | 36,60 | 30,85 | 25,15 | 23,25 | 22,75 | 22,75 |
| Fives | 1.075 | 42,45 | 42,45 | 37,00 | 31,15 | 25,40 | 23,50 | 23,00 | 23,00 |
| Fourmies | 1.036 | 40,80 | 40,80 | 35,85 | 30,20 | 24,60 | 22,70 | 22,20 | 22,20 |
| Frévent | 1.021 | 40,25 | 40,25 | 35,40 | 29,80 | 24,30 | 22,40 | 21,90 | 21,90 |
| Hautmont | 1.053 | 41,40 | 41,40 | 36,35 | 30,60 | 24,95 | 23,05 | 22,55 | 22,55 |
| Hénin-Liéstadt | 1.047 | 41,45 | 41,45 | 36,15 | 30,45 | 24,85 | 22,95 | 22,45 | 22,45 |
| Jeumont-frontière | 1.069 | 41,95 | 41,95 | 36,80 | 31,00 | 25,30 | 23,40 | 22,90 | 22,90 |
| Lille-Saint Sauveur | 1.075 | 42,15 | 42,15 | 37,00 | 31,15 | 25,40 | 23,50 | 23,00 | 23,00 |
| Lourches | 1.044 | 41,05 | 41,05 | 36,05 | 30,40 | 24,80 | 22,90 | 22,40 | 22,40 |
| Liancourt-Rantigny | 886 | 35,55 | 35,55 | 31,35 | 26,45 | 21,60 | 19,70 | 19,20 | 19,20 |
| La Madeleine | 1.077 | 42,20 | 42,20 | 37,05 | 31,20 | 25,45 | 23,55 | 23,05 | 23,05 |
| Maubeuge | 1.057 | 41,50 | 41,50 | 36,45 | 30,70 | 25,05 | 23,15 | 22,65 | 22,65 |
| Noyon | 935 | 37,25 | 37,25 | 32,80 | 27,65 | 22,60 | 20,70 | 20,20 | 20,20 |
| Pont-de-la-Deûle | 1.049 | 41,25 | 41,25 | 36,20 | 30,50 | 24,90 | 23,00 | 22,50 | 22,50 |
| Saint-Denis | 836 | 33,80 | 33,80 | 29,85 | 25,20 | 20,60 | 18,70 | 18,20 | 18,20 |
| Saint-Quentin | 982 | 38,90 | 38,90 | 34,20 | 28,85 | 23,55 | 21,65 | 21,15 | 21,15 |
| Solre-le-Château | 1.055 | 41,45 | 41,45 | 36,40 | 30,65 | 25,00 | 23,10 | 22,60 | 22,60 |
| Somain | 1.052 | 41,35 | 41,35 | 36,30 | 30,60 | 24,95 | 23,05 | 22,55 | 22,55 |
| Trith-Saint-Léger | 1.052 | 41,35 | 41,35 | 36,30 | 30,60 | 24,95 | 23,05 | 22,55 | 22,55 |
| Les Usines | 1.056 | 41,50 | 41,50 | 36,45 | 30,70 | 25,00 | 23,10 | 22,60 | 22,60 |
| Valenciennes | 1.057 | 41,50 | 41,50 | 36,45 | 30,70 | 25,05 | 23,15 | 22,65 | 22,65 |
| Vitry-en-Artois | 1.036 | 40,80 | 40,80 | 35,85 | 30,20 | 24,60 | 22,70 | 22,20 | 22,20 |

Para collar sobre o quadro de preços constante da pagina 2 da tarifa internacional n.^o 307, p. v.