

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NÚMERO 575

Bruxelas, 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

L. DE MENDONÇA E COSTA

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Proprietário-diretor  
Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Dezembro de 1911

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

## ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 4.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 2, p. v.;  
additamento à tarifa de despezas accessórias.

## SUMMARIO

	Páginas
A grande ponte sobre o Tejo....	353
Consulta, por Mello de Mattos....	355
Parte oficial — Decretos de 18 e 4 de novembro de 1911, do Ministério do Fomento....	356
Trafego franco-espanho-português....	357
Alto Minho....	357
Oito mil contos de material (ilustrado)....	358
Bibliographia, por M. de M....	358
As linhas ferreas da Europa em 1910....	359
O preço das viagens....	359
Viagens e transportes....	360
Novo horário....	360
Notas de viagem. — IX — A linha e o túnel do Simplão. — Caminhos para Genebra. — S. Maurice. — Uma confusão de nomes....	361
As diligências, por G. M....	362
Ridolpho Loureiro....	363
Um concorrente do Canal de Panamá....	364
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro....	364
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras....	365
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis....	365
As linhasislâmicas....	366
Linhas portuguesas. — Cintura — Pocinho — Entroncamento a Gouveia — Valle do Vouga — Lourenço Marques....	366
Linhas estrangeiras. — Dinamarca — Holanda — Áustria — Turquia — Brasil — Mexico....	366
Arrematações....	366
Agenda do Viajante....	368
Horário dos comboios....	368

A projectada ponte do Sr. Bartissol teria 2.425 m. de comprimento, 49 m. de altura da viga inferior sobre as mares de águas vivas e a construção dela custaria uns 7.200 contos de réis, mais 1.800 contos para as linhas de acesso.

Citamos apenas, a título de inventário, sem que isso lhe menoscabe o seu valor, o estudo feito anteriormente pelo distinto engenheiro do Sul e Sueste, Miguel Paes, que faleceu em 1888 deixando o seu nome vinculado a projectos e trabalhos de grande importância e entre estes o da travessia do Tejo. Mas esse estudo tinha um fim restrito — ligar a rede de caminhos de ferro do Norte com a do Sul, por meio de uma ponte baixa que teria os seus encontros em Santa Apolónia e no Montijo.

As previsões do habil engenheiro foram avançadas de mais. Ainda hoje, e são passados cinco lustros, o movimento entre as duas redes ferroviárias, na zona próxima das duas margens do Tejo, não justifica, nem sequer superficialmente reclama, a construção de tão grande e dispendiosa obra d'arte. Para o das regiões mais afastadas é bem suficiente a ligação por Setil-Vendas Novas, e para passageiros seria forçado fazê-los ir a leste da cidade, quando dentro em pouco terão a estação terminal do Sul em Cacilhas, a dez minutos em vapor, com travessia fácil entre as duas margens.

O projecto dos dois engenheiros franceses foi em 1889 combatido, em parte, por um outro estudo do distinto engenheiro português sr. André de Proença Vieira, baseado num parecer do insigne geólogo sr. Paulo Chofat, demonstrando os inconvenientes de se persistir na ideia de perfurar a cidade pelo traçado proposto, isto é, o túnel divergente da estação do Rocio para o Sul, indo abrir na Praça das Flores, com outro passando sob a calçada da Estrella, para ir encontrar a entrada da grande ponte na Rocha do Conde d'Obidos.

O sr. Proença Vieira propunha, pois, mudar o traçado, na cidade, fazendo a linha desligar da de Alcântara a Cintura, a uns 200 metros abaixo do Aqueducto das Águas Livres, onde se faria uma estação de distribuição (gare de triage) que tanta falta faz na rede de Leste e Norte, mas que, ao que nos parece, não satisfaria por completo os seus fins porque obrigaria os comboios de mercadorias a um percurso inútil em volta da cidade, com o inconveniente da passagem continua na linha de Cintura, dificultando o transito dos comboios de passageiros que por ali circulam incessantemente.

E já bastante sobre carregada de serviço está esta linha, para que ainda se lhe junte a passagem de numerosos trens de carga.

D'ahi seguir-se-hia em túnel sob as colinas dos Sete Moinhos e do Campo d'Ourique, saindo ao norte do Quartel da Torre da Polvora, para depois, contornando este a céu aberto, entrar em novo túnel que levaria ao encontro da ponte, estabelecido, como no outro projecto, na Rocha do Conde d'Obidos.

Todos estes estudos ficaram adormecidos pela crise financeira que, já então, se approximava a passos largos e veio a declarar-se poucos meses depois.

Quem mais pensou, com o premio do ouro a galgar até 60 por cento, em grandes empreendimentos?

## A grande ponte sobre o Tejo

Tinha a nossa revista um anno apenas, — foi em 1889 — quando apareceu o grandioso projecto de dois distintos engenheiros franceses, os Srs. Bartissol e Seyrig, para a travessia do Tejo por meio de uma ponte que servisse para passagem por estrada ordinária e por via ferrea, ligando a rede ao norte do rio com a rede do Sul.

Publicámos aqui, nos nossos números de 16 de março a 1.º de maio desse anno, o desenvolvido estudo desses dois técnicos, acompanhado de grandes estampas demonstrativas, estudo que foi publicado em separata, de que hoje é raro obter um exemplar, como raras são as coleções desse anno do nosso jornal.

A ideia entusiasmou o público, como era natural, estando-se em frente de uma esperança — embora racionalmente mais ou menos vaga — da realização de um tão colossal melhoramento público, representando, a um tempo, não só as facilidades de transformação e melhoria de uma vasta região na margem sul do nosso bello rio, como um verdadeiro monumento da capital, visto que em raros outros países, dos mais ricos, existe uma ponte que a esta possa ser comparável.

Digamos já que a ponte do Forth, na Escócia, tem 2.285,8 metros, e a máxima altura de 106 metros; custou três milhões de libras ou 13:500 contos de réis. A do Tay, também na Escócia, mede 3.309,6 metros e é apenas a 23,4 acima das máximas preamarés; o seu custo orçou por 650:000 libras ou uns 2:925 contos de réis. A de Brooklyn, em Nova York é de 1.826 metros de comprimento e 41 de altura sobre o East-River.

Ao periodo de commoção financeira seguiu-se o danno periodo das commoções politicas. A perniciosa influencia dos partidos, tomou posse dos cerebros e não lhes deixou espaço para pensar em melhoramentos no paiz.

Só ultimamente, num novo periodo em que o prurido de melhoramentos e ideias grandiosas surgiu como aurora de um futuro de prosperidade, renasceu a antiga intenção de ligar as duas margens do Tejo por meio de uma ponte monumental.

O nosso jornal, que foi dos primeiros a dar larga publicidade ao antigo projecto; que acompanhou esta iniciativa com o patriotico aneio de ver a nossa capital dotada com um melhoramento de tão grande alcance material e moral, faltaria á coherencia que deve manter se não acompanhasse, agora como então, todos os trabalhos tendentes a estudar o meio de levar á realidade esse risonho desejo da capital e de todo o paiz.

Mas isso não nos leva a querer avançar ás cegas sem conhecer nem apalpar o terreno — tanto mais que elle, ao que dizem os geologos, é movediço e pouco firme.

Da mesma forma que, para fundar os pilares da grande ponte o engenheiro terá que profundar as aguas e procurar, no leito do rio, terreno seguro onde possa firmar os alicerces, todos os que teem que intervir neste estudo necessitam buscar, antes de tudo, bases firmes e solidas em que fundar a parte technica e a parte financeira do projecto.

Estamos edosos de mais para correr atraz de borboletas de aureas azas sem pensarmos que elles se vão queimar na primeira chamma que as attrahe.

Não vamos na onda dos que pensam que a dívida externa se pode extinguir com subscricções a pataco por cabeça, nem com garantias phantasmagoricas de estabelecimentos commerciaes em americanizados reclamos de genial benemerencia; nem dos que imaginam que se compram esquadras com o producto de saraus ou bandos precarios, que nem dariam para fundar uma esquadra... de polícia.

A administração dum paiz não pode embalar-se nos entusiasmos ingenuos das populações que, no seu louvável patriotismo, sonham phantasmagoricos emprehendimentos, sem base de realização possível.

Podem vir as camaras e as juntas de parochia de Paio Pires ou da Cruz de Pau reclamar que se faça uma obra de 7 ou 8.000 contos; estão no seu papel e não lhes queremos mal por isso; o governo é que tem que proceder com toda a ponderação num assunto que é, ao mesmo tempo, da mais alta importancia e da maior delicadeza, porque afecta interesses valiosissimos do nosso porto, da capital e do paiz.

Diz-se que ha empresas que se propõem offerecer ao governo fazer a obra de sua conta, sem encargos para o estado, tirando o juro e amortisação do seu capital por meio da portagem.

Muito bem; o estado tem porém, antes de tudo, que dizer «como o Tejo pode ser atravessado em frente de Lisboa»; quaes as exigencias da navegação para que ella não seja affectada na sua liberdade, o que importaria grave prejuizo para o nosso porto, por todos reconhecido como um dos principaes do mundo. Não vá o encastoamento dourado prejudicar o brilhantismo de uma joia de inestimável valor que ali temos.

Tem o estado engenheiros competentes e serviços hidráulicos bem organizados; mande, por elles fazer um estudo profundo mas que não protele a resolução do assunto além do rasoavel; e não só sobre os locaes onde, sem inconveniente, se possam fundar pilares no rio, mas sobre a espessura desses pilares e seu afastamento das margens e entre si.

Depois deste estudo feito e aprovado é que se pode abrir concurso, que sobre elle deverá basear-se.

E, sobre os projectos que ao concurso se apresentem, haverá então que fazer novo e rigoroso estudo, para se chegar á conclusão do que poderá ser aprovado.

Grandes vantagens haveria para o paiz na construção da ponte e suas vias de acesso, entre as quaes não é para despresar o facto dessa obra vir dar trabalho a milhares de braços; por isso, se bem que entendemos que um prévio estudo oficial é indispensavel, necessário é tambem que não se perca tempo, o que poderia prejudicar negociações que se diz estarem entabolasadas para a constituição de empresa para este fim.

Estes «consta» e estes «diz-se» são confirmados pelo requerimento que o sr. Carlos Alfredo da Silva, activo director da Fabrica Vulcano e presidente da Associação Industrial, entregou no dia 17 ao sr. ministro do Fomento e é concebido nos seguintes termos:

Tendo o signatario requerido a v. ex.<sup>a</sup>, em 7 de setembro ultimo, para que não fosse aceite qualquer proposta provisoria ou definitiva que respeite á construção da ponte sobre o Tejo, sem prévio concurso, condição normal e indispensavel dentro de um regimen democratico, vem renovar o mesmo pedido, aproveitando o momento para declarar que a empresa que constituirá será exclusivamente portuguesa, dispondo desde já de todo o capital necessario para a execução immediata não só daquela obra monumental mas tambem de outros melhoramentos de incontestavel vantagem para a cidade de Lisboa e até mesmo para o desenvolvimento economico do nosso paiz.

Insiste portanto o signatario para que seja aberto o respectivo concurso, com deposito elevado, e que, em principio, só deva ter por fim averiguar de entre os concorrentes qual o que representa o plano mais vantajoso para os interesses publicos, quer de immediata quer de consequente execução, e tendo em vista, muito principalmente, a utilidade dos beneficios resultantes para o Estado e para a industria nacional, visto que está assente desde já que, toda a obra monumental a estabelecer será executada em Portugal, em officinas e por operarios portugueses.

Apurado qual o concorrente que melhor projecto apresentasse e que mais vantagens oferecesse ao desenvolvimento rapido e immediato da economia nacional, a esse deveria ser feita a concessão provisoria, que só se tornaria efectiva depois de reforçado o deposito, que o requerente entende deve ser importante, para garantia absoluta da execução dos trabalhos, e logo que o concessionario apresentasse os projectos definitivos, estudos, prazos e todos os detalhes, tambem em harmonia com as bases de antemão fixadas, se faria, dentro de curto prazo, o respectivo contracto definitivo.

Em harmonia com o que fica exposto, o requerente pede a v. ex.<sup>a</sup> se digne mandar abrir o respectivo concurso.

Bem entendido que pombos de parte outra qualquer travessia do Tejo, quer por longa ponte no Montijo, quer por meio de tunnel sub fluvial, como se practica entre Liverpool e Birkenhead mas que, muito bem demonstrado está, não é solução admissivel, nem sequer util em Lisboa.

Sem pormos, de forma alguma, em duvida as afirmações que se fazem no requerimento do sr. Silva, diremos comodo que as promessas são tão lisongeiras que chegam a parecer-nos demasiadamente favoraveis.

A construção da ponte e suas vias de acesso dos dois lados do Tejo importam um encargo de 8.000 a 9.000 contos, e ninguem verá, sem admiração justificada, que haja quem tenha esperança de reunir capitais portugueses, cobrindo uma tão elevada somma.

Não nos parece difficult, dada a possibilidade daquella hypothese, realizar todo o trabalho por operarios portugueses e em officinas portuguezas, bastando para isso que o estado, como era justo, isentasse de direitos aduaneiros os materiais a importar.

\*

Depois de escrito este artigo lemos nos jornaes que, ao que consta, «o sr. ministro do fomento pensa em publicar brevemente uma portaria nomeando uma comissão de engenheiros que ha de proceder aos estudos duma ponte de viação e caminho de ferro entre Lisboa e a Outra Banda, estudos estes que servirão de base ao futuro concurso de projectos.

A ponte, cuja construção será feita por capitais particulares, deverá obedecer á condição de em absoluto não

impedir a navegação e ser colocada quanto possível nas proximidades do centro commercial da capital».

E mais se acrescenta que a base do estudo será o projecto do sr. Proença Vieira, para a passagem entre a Rocha da Conde d'Obidos e Almada.

Como se vê não podíamos melhor prever o que é justo se faça e as intenções que se attribuem ao sr. ministro do fomento merecem, portanto, todo o nosso aplauso.

## Consulta

As armações de pescarias, no Algarve, são obrigadas a satisfazer o imposto do pescado sem que se tenham em consideração os precalços da safra.

Representaram ao Governo, ponderando as injustiças a que dava lugar a distribuição do imposto do modo como se praticava e ficou combinado apresentar-lhe um sistema de cobrança que fosse equitativo e proporcional aos lucros efectivos da safra.

Assentou-se, em principio, que esse imposto saisse dos lucros líquidos totaes da empreza, entendendo-se que ha uma despesa constante e que para os dispendios correntes se devem deduzir uns tantos por cento (40) ao excesso do rendimento bruto sobre a tal despesa constante.

Succede, porém, que o imposto crescendo progressivamente chega a ponto que absorve todo o rendimento líquido.

Pretendo que v. me indique por meio de formulas de facil applicação.

1.º A maneira de calcular a verba sobre que deve incidir o imposto.

2.º O processo de distribuir a percentagem do imposto, de modo que não succeda a absorção total delle, quando se der o aumento do rendimento.

Para fixar ideias direi que a despesa constante se fixa em 20:000\$000 réis e que se alvitrou, numa reunião dos interessados, que não houvesse incidencia de imposto enquanto o rendimento líquido fosse inferior a 500\$000 réis e que os calculos de incidencia tomassem como base multiplos de 500\$000 réis, contando as fracções como se fossem tambem 500\$000 réis, tudo analogamente ao que succede com algumas das verbas da lei do sello.

Tambem direi, para o esclarecer, que rendimentos líquidos inferiores a 20 contos de réis são os mais usuaes e quasi nunca, ou até nunca, attingem 100 contos de réis.

Bastarão estes elementos para que v. me envie umas formulas ou tabelas de facil applicação?

Bom é que, se v. deduzir formulas, lhes dê applicações numericas, exemplificando-as, que é para as entenderem não só os interessados mas os officiaes de fazenda que fiverem que applical-as. — S. O.

O que o sr. Consulente pergunta tem uma diminuta parcella technica e nada de construções, mas pode dar ensejo a uma applicação interessante das formulas das progressões arithmeticas.

Ainda seria um meio de demonstrar a exequibilidade da applicação do imposto proporcional e progressivo, mas não entrarei na discussão obstruza das theorias do imposto, em que se não entendem os politicos e que até constituem dogmas nas escolas politicanas.

Ora quem diz dogma diz intransigencia e quem diz intransigencia lembra Simão de Montfort matando albigenses, inquisidores queimando judeus e judaizantes, a velha que trouxe mais uma acha para a fogeira de João Huss, Calvino mandando queimar Zwinglio, Carrier decretando as *noyades* em Nantes, Robespierre applicando a guilhotina a jacto continuo em Paris, Marat reclamando ainda mais morticinios, o 2 de dezembro de que saiu aquelle ridículo imperante que se chamou Napoleão III e tudo o mais que contou a historia e que ha de contar enquanto

houver quem esteja convencido de que tem mais razão do que os que discordam do que elle pensa, isto é, até á consumação dos seculos.

Por isso não philosophemos e appliquemos, se é possível, alguma coisa pratica ao problema do sr. Consulente, que decerto já está enfadado de todo este palavreado, com pretenções a philosophia da historia.

Fragmentemos pois a questão para bem a esclarecermos.

Ha primeiro um rendimento bruto R, uma despesa constante A e uma percentagem a deduzir de R-A, para se obter o dividendo D sobre que ha de incidir o imposto.

A formula geral será pois

$$(R-A) - \frac{(R-A) \times i}{100} = D \dots (1)$$

Ou applicando para:

$$A = 20:000\$000 \text{ réis} \quad \frac{1}{100} = 40 \text{ por cento}$$

$$(R - 20:000\$000) - \frac{(R - 20:000\$000) \times 40}{100} = D \dots (2)$$

Se o rendimento R fôr menor que 20 contos de réis, claramente não ha dividendo e portanto as empresas de pescaria terão prejizo e os socios terão que cotizar-se para que desapareça aquelle *deficit*, ou procederão conforme as disposições da escriptura de sociedade que tiveram lavrado, porque supponho que esta não ha de encarar apenas a hypothese do lucro, como aquelle algarvio que transformou a fortuna em alfarroba e a metteu toda num barco que naufragou.

Quando, portanto, tivermos R maior que 20:000\$000 réis usaremos da formula acima dada, mas o melhor é deixar a applicação para mais tarde, quando respondermos ás outras perguntas que encerra a consulta, ficando assente desde já que  $R-A > 0$  é uma condição para applicar-se a formula.

A segunda questão é encontrar um sistema progressivo de imposto, de maneira que este não absorva totalmente o rendimento líquido, logo que elle attinja um determinado valor.

Ora, da exposição que faz o sr. Consulente, vê-se que os dividendos totaes mais vulgares das armações de pesca no Algarve atingem 20:000\$000 réis e que os superiores a este valor vão rareando, de maneira que não alcançam quasi nunca o valor de 100 contos de réis.

Isto divide já em duas classes o rendimento líquido e fal-o nos termos seguintes.

Vulgares... até 20:000\$000 réis.

Rareando... de 20:000\$000 até 100:000\$000 réis.

Naturalmente o fisco ha de querer que as percentagens do imposto cresçam mais depressa na primeira classe do que na segunda, ao passo que o sr. Consulente e os seus associados pretendem o contrario.

Como porém o fisco é que tem a faca e o queijo na mão, não teem remedio as armações de pesca senão aceitar aquelle preceito, restando-lhes, para consolação, a maxima do doutor Calixto, que o sr. consultente parece sugerir numa passagem da sua consulta, de que a moral e o direito são duas paralellas que se encontram num ponto chamado o Bem.

Partamos pois da percentagem de meio por cento para 500\$000 réis ou fracção e assentemos provisoriamente que  $D = 20:000\$000$  pagará 25 por cento de imposto com pequena diferença.

De 20:000\$000 réis até 100 contos de réis o imposto pode crescer mais vagarosamente, applicando-se ao limite maximo o valor de um terço do dividendo, pouco mais ou menos.

As percentagens

$$\frac{D \times 25}{100}$$

para 20:000\$000 réis e

$$\frac{D}{3}$$

para 100:000\$000 réis, por emquanto são provisorias, porque, para conveniencia do calculo numerico, pode haver vantagem em alteral-as levemente.

Ora o sr. Consulente declara que as percentagens devem corresponder a importâncias que cresçam de 500\$000 em 500\$000 réis ou fracção, analogamente ao que prescrevem certas verbas da lei do seto.

Nessas circunstâncias, teremos uma progressão aritmética cujos termos são todos conhecidos.

O primeiro é igual a 500\$000 réis e o ultimo a 20:000\$000 réis e a ella corresponde outra progressão aritmética, também de que se conhece o primeiro termo ou 0,5 e o ultimo que pode ser pouco mais ou menos 25.

Na progressão totalmente conhecida temos ao todo quarenta termos e nesta apenas o primeiro certo e o ultimo approximado.

O problema consiste pois em inserir 38 meios entre os indicados e por se tratar de uma progressão crescente a formula que dá a razão é

$$r = \frac{u-p}{n+1} \dots (3)$$

sendo  $r$  a razão,

$u$  o ultimo termo

$p$  o primeiro

$n$  o numero de meios a inserir.

Applicando vem

$$r = \frac{25 - 0,5}{38 + 1} = 0,6282051282051 \dots$$

Esta dizima periodica mixta evidentemente nada vale em applicação numerica.

Admittamos pois que seja  $r = 0,6$

Nesse caso, o ultimo termo será

$$0,5 + 39 \times 0,6 = 23,9$$

A percentagem sem fração só poderia ser dada com a razão aritmética 0,5 em que o ultimo termo seria

$$0,5 + 39 \times 0,5 = 20$$

Estará porém disposto o fisco a perder 5 por cento no limite de 20 contos de réis?

A despeito das fracas relações que tenho com elle e que não desejo estreitar, imagino que não aceitará este alvitre simplificativo e que achará preferível arredondar então para 59 por cento, pois que só com a razão aritmética 1,5 para os meios a interpôr é que se pode obter uma percentagem redonda.

Como o sr. Consulente por certo não concorda com esta ultima, conservaremos a de 23,9 correspondente a 20 contos de réis.

Fixar uma percentagem mais elevada em valores múltiplos de um conto de réis, para darem uma percentagem redonda que seja multipla de 0,5 não seria facil, porque teria que ficar ou inferior a 25 por cento ou muito superior a essa percentagem.

Nessas circunstâncias aceitando a razão aritmética 0,6 formular-se-ha o quadro seguinte:

Tabella primeira

Dividendos D	Percentagens I do imposto
500\$000	0,5
1:000\$000	1,1
1:500\$000	1,7
2:000\$000	2,3
2:500\$000	2,9
3:000\$000	3,5
.....	....
20:000\$000	23,9

Organizar uma tabella com quarenta valores crescentes numa dada ordem é de tal modo enfadonho, quando se

não prevê sequer que ella seja aceita, que mais vale dar as formulas segundo as quaes se calcula um termo da progressão.

Ora primeiramente é necessário conhecer a ordem  $n$  que o termo D ocupa na tabella e como o segundo da progressão dos D facilita a divisão por deslocamento de uma vírgula, adopta-lo-emos para divisor exprimindo D em réis.

Nessas condições, teremos

$$n = \frac{D}{1:000:000} \times 2 \dots (4)$$

Para conhecermos o valor da progressão I que corresponde à n usaremos da fórmula das progressões tão conhecida

$$p + (n-1) \times r = t \dots (5)$$

ou applicando

$$0,5 + (n-1) \times 0,6 = 1 \dots (6)$$

Assim temos resolvido o problema para a classe que mais vulgarmente se apresenta.

Entre 20 e 100 contos de réis os dividendos rareiam, mas o sr. consulente não diz se progressivamente ou não.

E' lícito admittir todavia que assim como ha uma classe de dividendos vulgares podem existir duas outras: uma de dividendos menos usuaes e outra de dividendos raros.

Mello de Mattos.

(Conclue no proximo numero).



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Sob proposta do Ministro do Fomento e nos termos do n.º 2º do § 1.º do artigo 52.º da carta de lei de 9 de Setembro de 1908;

Conformando-me com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 4 do corrente:

Hei por bem decretar que ao segundo oficial Carlos de Moraes Carvalho e ao amanuense João Augusto Bomvalot, em serviço na mesma Administração, sejam abonadas, em cada um dos semestres do presente ano económico, respectivamente as gratificações de 80\$000 réis e 60\$000 réis pelo desempenho de funções superiores ás suas categorias.

Paços do Governo da República, em 18 de Novembro de 1911.— Manuel de Arriaga—José Estêvão de Vasconcelos.

Informação a que se refere o presente decreto e sobre a qual recaiu o seguinte despacho:

Conforme-me, 7 de Novembro de 1911.—Sidónio Paes.

Informação n.º 16:416.—O segundo oficial arquivista da secção do expediente d'este conselho Carlos de Moraes Carvalho está desempenhando há anos as funções de primeiro oficial chefe da referida secção, e ao amanuense João Augusto Bomvalot, em exercício na secção da contabilidade, estão confiados serviços que, pela sua natureza, competem á categoria de segundo oficial.

Estando pois a situação d'estes dois funcionários compreendida nas disposições do n.º 2º do § 1.º do artigo 52.º da carta de lei de contabilidade de 9 de Setembro de 1908, este Conselho resolveu, em sessões de 25 de Outubro findo e 4 do corrente, propor a V. Ex.º que ao primeiro seja abonada a gratificação semestral de 80\$000 réis e ao segundo a de 60\$000 réis, para as quais há disponibilidades no orçamento desta administração.

Lisboa, em 4 de Novembro de 1911.—A Comissão Executiva, Augusto César Justino Teixeira—Nuno Bento de Brito Taborda—Pedro Arnaut de Menezes.

## Trafego franco-espano-portuguez

Effectuou-se em Paris, em 7 de novembro, na séde da Companhia de Orléans, a conferencia semestral de representantes das companhias interessadas no trafego entre Lisboa-Paris.

A Companhia Portugueza achava-se representada pelos srs. Forquenot, Bossa e Fabri; a da Beira Alta pelo sr. Drouin.

Foram minuciosamente discutidos varios assuntos relativos ao trafego, tanto de passageiros como de recovagens e de pequena velocidade, procurando-se desenvolve-lo, e aperfeiçoar os respectivos serviços.

Merce menção especial a criação, que ficou decidida, de uma agencia da Companhia dos *Wagons-lits*, luxuosamente installada em Buenos-Aires, com succursaes em Montevideu e no Rio de Janeiro, com o fim de atrahir os passageiros transatlanticos à via peninsular.

Tratou-se tambem dos meios de acelerar a marcha do *Sud-express* e dos novos comboios que dão a ligação internacional entre os c. 55 e 56 da Companhia Portuguesa e os n.º 9 e 10 do Norte de Espanha.

Equalmente foi estudado com particular attenção o emprego de vagões com mudança d'eixos em Irun, para evitar a baldeação das mercadorias, e o modo de taxar as expedições portuguezas com destino a estações francesas que não fiquem no itenerario directo Hendaya-Paris.

Tem estas conferencias summa utilidade, não só pelo estudo em commun dos assuntos que respeitam ao desenvolvimento do trafego entre Lisboa e Paris, como ainda pelo estreitamento de relações entre as diversas companhias a que dão logar, facilitando muito a resolução das questões de interesse commun.

Pela Companhia dos *Wagons-lits* foi oferecido aos confrerentes um opiparo almoço com toda a sumptuosidade no seu magnifico hotel *Elysée-Palace*, no qual tomaram tambem parte os membros da conferencia do trafego franco-espanhol que se reunem pelas mesmas épocas que as do franco-espano-portuguez, ficando todos penhorados pela gentil hospitalidade da Companhia.

*Recor.*

## Alto Minho

Pelos concessionarios das linhas do Alto Minho foi apresentada às Camaras a seguinte representação:

*Senhores Deputados e Senadores da Nação Portugueza.* — Os abaixo assignados, concessionários das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, por contracto de 4 de março de 1907, vem mais uma vez recorrer ao Poder legislativo na defesa dos seus legítimos interesses, que são ao mesmo tempo os do Paiz.

Propuzemos, em 1908, ao Governo modificações uteis e praticas das clausulas da concessão, que tornando-a viavel eram accordes com o interesse geral. Foram esses alvitres acolhidos com favor pelas estações officiaes e transformados, com tigeiras alterações, na proposta de lei de 25 de julho de 1908, que teria sido aprovada, se não tivessem sobrevindo manejos da ultima hora, empregados para a modificarem por forma injusta e inaceitável.

Contra essa adulteração da proposta, que a tornava inexecuível, protestámos energicamente em requerimento de 27 de agosto daquelle anno, que levou a Camara a fazer voltar o projecto à comissão respectiva para novo estudo.

Trez annos vão decorridos, sem que do assumpto houvesse solução, mercê das vicissitudes politicas por que o Paiz tem passado.

Com o fim de ministrarmos os esclarecimentos precisos, distribuimos em julho do corrente anno uma brochura na qual coligimos todos os documentos essenciaes.

A despeito das dificuldades com que naturalmente tem de lutar em tal conjuntura, quem se abalança a emprehendimento de tanta importancia, proseguimos no proposito inabalavel de o realizar. Não só fizemos elaborar quasi todos os projectos necessarios com esmero tal que mereceu os louvores officiaes, como lancamos as bases da fusão da nossa empreza com as companhias dos caminhos de ferro do Porto à Povoa e Famalicão e da Trofa a

Guimarães e Fafe, assim de unificar a sua administração e exploração, alargando-se a linha da Povoa, construindo-se, sem encargo para o Estado, o troço que a deve ligar com as outras, fixando-se prazos que estão indefinidos, libertando-se a linha do Minho da sujeição de um troço commun entre Trofa e Louzada e mantendo-se a ligação com o porto de Leixões.

Foi em principio aprovada essa tão util combinação por despacho Ministerial de 22 de julho de 1909. Para a tornar efectiva era preciso modificar a directriz da linha do Valle do Lima, conforme fora proposto ás Camaras, e permittir a emissão de obrigações, dentro do limite das sólidas garantias que o nosso contrato offerece, o que constituia matéria legislativa, excedendo a a alcada do poder executivo.

Multiplicámos debalde as diligencias junto dos ministros do Fomento, fazendo-lhes ver a seriedade do nosso proposito; a lisura e honestidade do emprehendimento, em que o interesse publico estava em inteira harmonia com as nossas solicitações; as normas, rasoavel e constantemente seguidas, da cooperação dos poderes publicos com as empresas concessionarias de caminhos de ferro, pela revisão dos respectivos contractos, quando a conveniencia geral a aconselhava; a necessidade de adaptar a letra do código à hypothese, mal prevista nelle, das construções das linhas ferreas, impossivel sem modificações de preceitos demasiados restritos, derivados do proposito de tutelar os interesses dos obrigacionistas, o que se podia conseguir, sem se deixar de respeitar portanto o espirito do mesmo código; as vantagens resultantes da immediata construção, coincidindo com a constituição de um grupo de 306 kilometros de linhas homogeneas e da exploração unificada; os interesses gravemente afectados por inconcebiveis procrastinações de uma solução que se impupha.

*Senhores Deputados e Senadores.* — Trabalhamos honestamente e à luz do dia, ha quasi cinco annos, para levar a cabo um emprehendimento de utilidade publica que nacionalisámos, pedindo ao Estado apenas o que é justo e razoavel, conscientes de que servimos com isso o interesse geral bem comprehendido. Temos compromissos tomados, captaes ayultados ha muito compromettidos á espera de um solução que se nos affigura simples, clara e justa.

Por isso vimos appellar para o esclarecido patriotismo e espirito de justiça de V. Ex.<sup>a</sup>, pedindo que ponha termo á situação presente e que a questão dos caminhos de ferro do Alto Minho seja promptamente resolvida, conforme o pedem a equidade, as aspirações regionaes e os interesses do Paiz, submettendo-se a conscientioso exame os pedidos que formulámos no nosso requerimento de 28 de Junho de 1911.

É preciso que no espirito publico se radique a convicção de que as questões vitaes relativas as progresso económico do paiz merecerão sollicita preferencia dos poderes publicos na vigencia do novo regimen.

Anceia o Paiz por trabalhar e progredir, fortalecendo a sua combalida economia. Preciso é que o Estado, que não pode fazer tudo, ampare as iniciativas, em vez de as desanistar por estorvos e delongas injustificaveis. — *Canha & Formigal.*

Conhecem o assunto os nossos leitores, podendo pois ajuizar de razão que assiste aos reclamantes.

Depende a realisaçao de tão importantes obras de duas coisas apenas: de uma alteração do traçado que todos são concordes em considerar justificada e de autorisação para emissão de obrigações que tem uma garantia muito mais solida e tangivel que a realisaçao previa de um capital igual em acções.

Suponha-se com effeito que uma empreza realizava 1.500 contos em acções para a construçao de uma linha sem garantia de juro. Segundo o Código podia levantar igual quantia em obrigações. Dispensia os 3.000 contos.

Suponhamos que o rendimento da linha apenas cobria as despesas de exploração, não dando saldo. Onde se ia buscar a annuidade de obrigações? De que serviam aos obrigacionistas os 1.500 contos de acções immobilizadas numa obra improductiva?

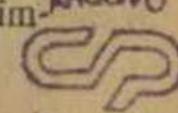
Suponha-se pelo contrario que havia uma garantia de juro sobre os 3.000 contos, equivalente a 6 % sobre os 1.500 das obrigações.

Recebiam estes o seu coupon integralmente, ficando os accionistas sem devidendo. O objectivo do Código ficava attendido neste caso.

Dando-se o caso de serem as linhas do Alto Minho certamente productivas, por si e pelo rendimento que determinará o seu tributo na do Minho, nem o encargo para o Thesouro ha que recear, proveniente da garantia de juro.

Para decoro do governo e das camaras, é mais que tempo de se resolver uma questão que tem tanto de sim-  
ples como de importante.

ARQUIVO

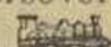


HISTÓRICO

Gasta o Estado mais de 1.000 contos annuaes talvez, quasi improductivamente, em obras inventadas para dar trabalho a operarios sem occupações.

Porque se não aproveita e favorece a iniciativa particular exercida sobre obras de grande alcance para o desenvolvimento da riqueza publica?

E' de esperar que a razão, a justiça e o interesse publico triumphem afinal e ponham termo ás injustificaveis delongas e tropeços que diante de si tem encontrado o malfadado negocio das linhas do Alto Minho, a despeito da louvavel tenacidade e perseverança dos concessionarios.



## OITO MIL CONTOS DE MATERIAL

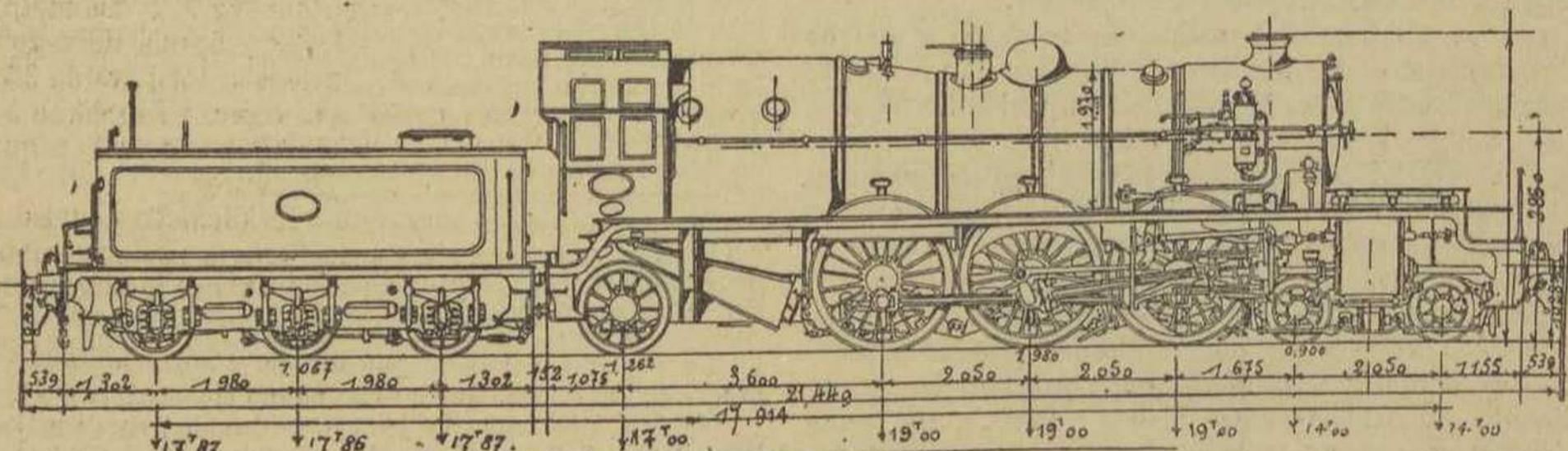
Os constantes progressos da industria ferroviaria e as exigencias do commercio no que respeita ao rapido trans-

95 tenders, terá a Belgica empregado em renovar e reforçar o seu material a bonita somma de quarenta milhões setecentos e cinco mil quatrotentos e noventa e quatro francos, aproximadamente oito mil contos de réis na nossa moeda.

A gravura que publicamos representa um dos modelos das novas locomotivas, com 21,449 metros de comprimento.

A *Revue Encyclopedique belge des Chemins de fer* eleva o valor deste material a quarenta e trez milhões e meio e o *Journal des Transports* a quarenta e oito e meio milhões de francos, mas não vemos justificação para tão elevados numeros.

No entanto, não ha duvida de que é esta uma das maiores encommendas que se tem feito na Europa, e que ella deve despertar o appetite ás casas constructoras...



Modelo de uma das novas locomotivas que vão ser adquiridas para os caminhos de ferro belgas

porte das suas mercadorias, e do publico em geral que exige rapidez de locomoção e commodidade, obrigam as companhias de caminhos de ferro a frequentes renovações do seu material, que representam sempre um dispendio consideravel.

Neste momento é a Belgica que, segundo os jornaes estrangeiros, trata de aumentar e melhorar o seu material circulante, levada pela necessidade de attender ao aumento do trasiego, tanto de passageiros como de mercadorias (7,3 % em 1910 e 5,6 na parte decorrida de 1911).

Numa reunião dos principaes funcionarios da Direcção Geral dos caminhos de ferro deste paiz, acaba de resolver-se para o proximo anno de 1912 uma encommenda colossal.

Nada menos de 2.300 vagões, que com 210 a beneficiar e 2.570 que serão previstos no orçamento de 1913 (contando já os 210 a beneficiar annualmente) eleva a 5.080 o numero de vagões a adjudicar, o que representa uma despesa de dez e sete milhões seiscentos e noventa mil setecentos e cincuenta e oito francos.

Mas o material para passageiros, embora suficiente em quantidade, não está, em grande parte, em condições de oferecer ao publico as commodidades que elle não dispensa e por isso se impõe tambem, como necessidade urgente, a sua renovação, tendo sido resolvida a acquisitione de 53 carruagens e fourgons para substituir outras tantas que vão ser demolidas, e 34 carruagens de corredor lateral para o serviço internacional, passando as que existem actualmente, já antigas, a fazer serviço no interior.

Igualmente serão adquiridas duas carruagens mortuarias, representando tudo isto um dispendio de 3.564.736 francos, e adquirir-se-ha tambem um *train-bloc* que custará 450.000 francos.

Finalmente, com 19 milhões de francos (orçamento 1912-1913) destinados á acquisitione de 171 locomotivas e

## Bibliographia

L. Meunier. — *Conditions et reglementation du travail dans les Chemins de Fer* in 8°, 181 pag. e 6 de frontispicio sem numeração. (1)

De ha muito que sobre a nossa banca de trabalho se encontra este volume de leitura exclusiva de textos legaes franceses.

Aguardado tem por isso a noticia bibliographica que justificadamente merece.

De facto, os diplomas governativos estão distribuidos methodicamente, em conformidade com a classificação adoptada pela commissão codificadora das leis operarias, encarregada de organizar o projecto do codigo de trabalho e previdencia social.

Distribuem-se pois os diplomas em seis titulos diversos, a saber: o das convenções relativas ao trabalho, o da regulamentação do trabalho, dos agrupamentos profissionaes, da representação e jurisdição profissionaes, o dos seguros operarios e finalmente o da previdencia social.

Cada um destes titulos encerra grandes divisões, que successivamente se subdividem ou simplesmente divisões em que se integram os assumptos allusivos a um problema social que só podia surgir na epoca das grandes explorações mineiras, industriaes e ferroviarias.

Com effeito, só emprezas em que o pessoal se conta por milhares é que comprehenderiam aquella phrase de S. Paulo que impõe, aos que dirigem homens, a obrigação de cuidarem no futuro e no bem estar delles e que tentariam dar-lhe realidade.

O segundo titulo, allusivo a regulamentação do trabalho, incontestavelmente é o que maior numero de disposições

(1) Ch-Béranger, editor, 15, rue des Saint Pères — Paris.

encerra e, dada a natureza do livro e o trabalho especial dos caminhos de ferro, não podia deixar de distribuir em duas grandes divisões as questões sobre que se legislou em França a este propósito.

Ha pois as disposições communs aos caminhos de ferro e á industria e as privativas dos ferroviarios.

Para que o seu livro pudesse aproveitar a todos quantos carecessem de o consultar, encerra copiosas notas já com as interpretações que as auctoridades deram aos textos legaes, já com a transcripção de diplomas legaes que modifcam, restringem ou ampliam disposições anteriores.

As *Conditions et réglementation du travail* são de facto, como afirmam em sub-titulo, um codigo do trabalho dos empregados de caminhos de ferro e devem servir de guia a todas as grandes administrações ferroviarias ou aos governos que pretendam olhar a serio para as classes trabalhadoras.

Agora, que o Ministerio do Fomento enveredou pelo caminho de assistencia aos trabalhadores e operarios, e pensa em arcar com tantos problemas que encerra a vida operaria hodierna, bom seria que o livro do sr. L. Meunier fosse consultado, para se verificar o que se faz em França. Essa verificação seria o ponto de partida do inquerito á vida dos nossos ferroviarios, de modo que, nos variados assuntos que comporta a regulamentação do trabalho em caminhos de ferro, seria facil organizarmos um codigo do trabalho, correspondente ás precisões do pessoal que nesta industria se emprega entre nós.

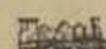
Conforme disse não me lembro que politico, a questão operaria só pelos operarios é que pode ser resolvida. Ninguem melhor a pode resolver em Portugal do que os ferroviarios, dada a instrucção e conhecimentos de muitos delles.

O ponto está em terem o criterio suficiente para sabrem onde devem deter as suas reclamações, não perdendo de vista a fabula conhecida da pomba dos ovos d'ouro.

Contentar-se com o bom e não querer o optimo á fina força é um preceito que poucos são capazes de seguir.

A parolice, a sugestão da flor de rhetorica, são quasi sempre quem tem a culpa no excesso de reclamações que se fazem e com que se não obtém coisa alguma na maioria dos casos, se é que se não fica peor do que se estava.

M. de M.



## As linhas ferreas da Europa em 1910

O desenvolvimento das linhas ferreas de cada paiz é uma questão que desperta sempre interesse, porque mostra o seu grau de actividade industrial e commercial.

Vamos pois fornecer aos nossos leitores alguns dados acerca do progresso das linhas da velha Europa.

A rede ferroviaria franceza, que em principio de 1909 tinha uma extensão de 48.125 kilometros, aumentou de 454 kilometros até ao começo de 1910, ficando assim aquella data em 48.579 kilometros.

As principaes linhas novas construidas são: a de Floraç a St. Cecile d'Andorga, com a extensão de 49 kilometros, pertencente á Companhia dos Departamentaes, e a de Castera-Verduzan a Auch, 22 kil.

Em igual periodo a Alemanha aumentou 1.050 kilometros, ficando as suas rôdes ferroviarias com a extensão de 60.084 kilometros, sendo 2.057 na Alsacia-Lorena; 2.223 no ducado de Baden; 7.962 na Baviéra; 36.839 na Prussia; 3.151 na Saxonía; 2.108 no Wurtemberg, e 5.744 nos restantes estados allemães.

Deste aumento cabem á Prussia 710 kilometros. A propósito, é curioso lembrar que a primeira linha ferrea da Alemanha foi construida em 1835 — uma pequena linha entre Nuremberg e Furth, segundo um projecto de Joahnnes Sharrer, que depois foi nomeado seu director.

O capital era approximadamente de 137.000\$000 réis,

e as despesas de exploração calculavam-se em 11.000\$000 réis.

O material constava de uma locomotiva Stephenson, três carruagens de primeira, quatro de segunda e duas de terceira classe. As experiencias realizaram-se em 21 de Novembro de 1835, percorrendo a linha um comboio de 5 carruagens com noventa viajantes, excedendo o seu resultado toda a expectativa.

Esta linha, que, apezar de todos os esforços empregados por Mr. Sharrer, tendentes a conseguir que as locomotivas e carris fossem adquiridos em Inglaterra, onde elle já tinha construido a linha de Liverpool a Manchester, foi toda construída pelos allemães, tornou-se mais tarde, o ponto de partida para o rapido desenvolvimento das linhas das diferentes provincias do imperio, a que nos referimos.

Estudando agora as linhas da Austria-Hungria, verificamos que, de 42.636 kilometros em 1909, passou a 43.717 em 1910, ou seja um aumento de 1.081 kilometros. Daquelle numero pertencem 22.222 kilometros á Austria, 20.462 á Hungria e 1.033 á Bosnia Herzegovina.

Na Inglaterra, em 1909, a extensão total era de 37.475 kilometros, dos quaes 6.024 pertenciam á Escocia, e 5.424 á Irlanda, e em 1910 era de 37.515 kilometros, o que dá apenas um aumento de 140 kilometros.

Na Russia o aumento foi 560 kilometros, quasi todo devido á abertura de linha de Perna a Ekatermemburgo, nos Uraes, sendo a extensão total da sua rede ferroviaria, em principio de 1910, 59.403 kilometros.

Temos depois a Italia que possue 16.799 kilometros de linhas ferreas; a Espanha 14.956; Suecia com 13.797; Belgica com 8.278; Suissa com 4.580; Dinamarca com 3.484; Noruega 3.000; Portugal 2.796 (<sup>1</sup>); Grecia 1.580 e Turquia 1.557.

Comparando agora as rôdes ferroviarias com a extensão territorial de cada paiz, temos em primeiro lugar a Belgica com 2,81 kilometros de linhas por kilometro quadrado; depois a Saxonia com 2,1; Luxemburgo com 1,97; Baden com 1,47; Alsacia-Lorena com 1,41; Inglaterra com 1,19; Suissa com 1,11; Wurtemberg com 1,08; Prussia com 1,06; Baviéra 1,05; Hollanda 0,94; França 0,919 e Portugal com 0,314.

Finalmente, considerando a relação entre o desenvolvimento ferroviario e a população, notamos que a Suissa ocupa o primeiro lugar com 2,69 kilometros por mil habitantes; em seguida Luxemburgo com 2,16; Dinamarca com 1,55; Noruega com 1,35; Baviéra 1,22; França 1,2; Belgica 1,2; Alsacia-Lorena 1,13; Baden 1,11 e Portugal apenas com 0,55 kilometros de linhas ferreas por mil habitantes.

(<sup>1</sup>) Em fins de 1911 temos 2.884 kilometros.



## O PREÇO DAS VIAGENS

Não deixa de ser interessante a seguinte nota a respeito dos preços das linhas ferreas nos diferentes paizes, nota recolhida na *Revue Encyclopedique belge des chemins de Fer*.

Em França, na rede do Estado, o preço do kilometro em primeira classe é de 10 centimos, em segunda 7<sup>c</sup>,56, e em terceira 4<sup>c</sup>,92. Nas rôdes particulares os preços são, respectivamente 11<sup>c</sup>,07, 7<sup>c</sup>,55, 4<sup>c</sup>,92.

Na Belgica, os preços são 9<sup>c</sup>,37, 6<sup>c</sup>,37, 3<sup>c</sup>,78.

Na Alemanha: 8<sup>c</sup>,75, 5<sup>c</sup>,62, 3<sup>c</sup>,75.

Na Inglaterra, no Great Eastern, variam entre 12<sup>c</sup>,94 a 19<sup>c</sup>,92 em primeira; 9<sup>c</sup>,72 a 12<sup>c</sup>,93 em segunda; e 6<sup>c</sup>,47 a 9<sup>c</sup>,71 em terceira. Nas linhas da South Eastern são respectivamente, 12<sup>c</sup>,94, 8<sup>c</sup>,09, 6<sup>c</sup>,47.

Estes preços são todos em moeda franceza, e são referentes apenas a bilhetes ordinarios, não a bilhetes de tarifas especiaes, de ida e volta, kilometricos, sobretaxas etc.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Imposto sobre os preços de transporte para o Fundo da Assistencia Publica

Em virtude do decreto de 30 d'outubro ultimo, que determina se cobre pelos transportes em caminho de ferro o imposto especialmente destinado ao Fundo Nacional da Assistencia Publica, criado por decreto de 25 de maio do corrente anno, as Companhias e Direcções dos Caminhos de ferro acabam de annunciar que, a partir de hoje, será cobrado nas suas linhas esse imposto cujas taxas são as seguintes:

*Taxa de 10 réis sobre cada bilhete de transporte de passageiros de custo igual ou superior a 500 réis, mas inferior a 1500 réis e sobre cada guia de despacho de bagagens ou mercadorias cujo custo de transporte excede 100 réis.*

*Taxa de 20 réis sobre cada bilhete de custo igual ou superior a 1500 réis.*

Para o efecto da cobrança d'este novo imposto, com relação a determinados bilhetes especiais, serão observadas, d'accordo com o esclarecimento constante do despacho ministerial de 18 do mez passado, as seguintes prescrições:

1.<sup>º</sup> *Bilhetes de assignatura*, por prazo não superior a um anno:

As taxas a applicar serão respectivamente para as tres classes, 200, 150 e 100 réis.

2.<sup>º</sup> *Bilhetes de excursão da tarifa n.<sup>º</sup> 4:*

Pagarão duas taxas de imposto, analogamente aos bilhetes de ida e volta.

3.<sup>º</sup> *Bonus.* A incidencia e importancia do imposto serão reguladas pela importancia integral do bilhete de tarifa geral.

## Transportes de dinheiro contado

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes vem de publicar um aviso, pelo qual o publico é prevenido de que as remessas de dinheiro contado a que se refere o artigo 32.<sup>º</sup> das condições de applicação da tarifa geral e a condição 13.<sup>a</sup> da tarifa especial n.<sup>º</sup> 4 de grande velocidade, devem ser constituídas por um pequeno numero de unidades (tanto quanto possível por notas de Banco ou prata grossa), susceptíveis de uma contagem rapida, de forma a evitar que a verificação desses valores dê origem a atrazo dos comboios nas estações expedidoras ou destinatarias.

Se, por conveniencia dos expedidores ou consignatarios, as remessas tiverem de ser constituídas por dinheiro meudo (moedas de pequeno valor), taes remessas só serão aceites a despacho *como valor declarado*, isto é, acondicionadas em pacote ou tara devidamente fechada e lacrada pelo expedidor, em conformidade com o disposto no artigo 34.<sup>º</sup> das condições de applicação da tarifa geral, e na condição 6.<sup>a</sup> da tarifa especial n.<sup>º</sup> 4 de grande velocidade.

Apenas se exceptuam desta disposição as remessas de dinheiro meudo contado que tenham de ser transportadas por comboios que, tanto no estação expedidora como na de destino, tenham paragem não inferior a 10 minutos.

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta publicou tambem um aviso no mesmo sentido.

## Expedições de vinho para o Douro

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta publicou ha pouco um Aviso ao Publico lembrando o rigoroso cumprimento do disposto no artigo 5.<sup>º</sup> do Decreto de 18 de abril ultimo, que resa o seguinte:

«E' prohibida a entrada na região dos vinhos de pasto do Douro, a que se refere o artigo 18 do decreto de 1 de

outubro proximo passado, aos vinhos generosos ou de pasto, aos mostos e ás uvas provenientes do resto do paiz, podendo contudo serem admittidos os vinhos engarrafados destinados ao consumo local.

§ 1.<sup>º</sup> — E' permittida a passagem atravez da região dos vinhos de pasto do Douro, a todos os vinhos de pasto do resto do paiz, quando destinados ao mesmo local nas regiões limitrophes do Douro.

§ 2.<sup>º</sup> — Os chefes das estações dos Caminhos de ferro situadas fora da região dos vinhos de pasto do Douro, são obrigados a participar telegraphicamente à Comissão Executiva de Vinicultores Durienses, todos os despachos de vinho generoso ou de pasto, feitos nas respectivas estações, com direcção a qualquer outra, que, no seu percurso, travessam a região do Douro, indicando o nome do expedidor, o nome do consignatario, a estação destinataria e o numero de volumes de que constam as remessas.

Sobre os mesmos vinhos foi ha dias á assignatura presidencial um decreto determinando que as remessas de vinhos que transitam na linha do Douro, no sentido ascendente, com destino ás estações de Barqueiros, Rêde e Molledo, sejam verificadas, para os efeitos do Regulamento do Commercio dos vinhos do Porto, no posto fiscal de Barqueiros e que todas as outras remessas sigam para a Regoa, onde a verificação será feita pelos fiscaes da comissão da viticultura duriense.

## Ampliações de tarifas nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste publicou um aviso, pelo qual a partir do dia 20 do mez findo, as remessas de peixe fresco, salpicado e salgado, em volumes até 100 kilos, são taxadas pelo § 3.<sup>º</sup> da tarifa n.<sup>º</sup> 1 de grande velocidade, e pelo § 1.<sup>º</sup> da mesma tarifa os volumes de mais de 100 kilos.

Para gosar desta concessão é preciso que os volumes se apresentem razos, sem cogulo, para poderem ser carregados uns sobre os outros.

Tambem pela mesma Direcção acaba de ser anunciado que, aos expedidores das remessas de vinho, effectuadas de Setubal com destino ao Barreiro, que durante um anno, a contar da data da primeira expedição transportarem o minimo de 1.000 toneladas da referida mercadoria, será concedido o bonus de 20 % sobre o preço do transporte.

O direito ao bonus terá de ser comprovado pela apresentação no Serviço da Fiscalisação e Estatísticas, das cartas de porte que mostrem terem as remessas sido effectuadas pelo mesmo expedidor.

## Novo horario

Como dissemos, no dia 1 de janeiro haverá total modificação de horarios de todas as linhas ferreas do paiz, pela adopção da hora oficial que passa a ser a chamada «hora da Europa occidental» ou seja a do meridiano de Greenwich.

Ná Companhia Portugueza a partida do Sud-express passa a fazer-se ás 11 horas e 8 minutos, seguindo como hoje, com o rapido para o Porto onde chegará pelas 16 horas, ou seja 4 da tarde. A chegada a Lisboa fica a mesma.

No proximo verão este comboio será desdobrado em dois, fazendo-se um rapido para o Porto ás 8 horas da manhã.

Sobre os comboios de Leste a sollicita Associação Commercial, Industrial e Agrícola de Elvas officiou à Companhia lembrando:

«1.º que o actual rapido tri-semanal de Madrid passe a diario, comportando uma carruagem de 2.ª classe, pelas razões seguintes:

(a) sendo este comboio o que, em sentido descendente, torna a viagem mais rapida para as procedencias de Leste e Badajoz, não poucas vezes já sucede não haver logares disponíveis para os passageiros que o preferem.

(b) comportando o comboio a carruagem de 2.ª classe acima alludida, quasi se poderá garantir que o movimento de passageiros em sentido descendente se fará exclusivamente por elle.

(c) sendo reduzidissimo ou quasi nullo o numero de passageiros que aproveitam o comboio diario n.º 125, no sentido de Valencia de Alcantara-Badajoz, poderia este seguir da Torre 10 minutos apóz a chegada do rapido Madrid, permittindo assim o avanço de 1 hora no trajecto Lisboa-Badajoz.

(d) finalmente, estabelecido que seja este serviço rapido diario entre Lisboa e Badajoz, elle facilitará que Badajoz e povoações servidas pela viação acelerada até Sevilha, reforcem junto da Companhia Madrid-Zaragoza e Alicante as suas aspirações, tambem de ha muito, para estabelecimento de um expresso naquelle sentido que, a conseguir-se, preencherá a unica lacuna vaga na viação acelerada de Portugal com o estrangeiro, visto possuir-a de ha muito com o Norte e Centro, faltando-lhe apenas a do Sul de Espanha.

2.º igualmente solicita a Associação Commercial, que o actual comboio 123 que liga em Torre das Vargens com o que sahe de Lisboa ás 10,35 horas da manhã, accelere a sua marcha de forma a fazer aqui o cruzamento com o comboio correio.

No sentido descendente nada tem a referida Associação que dizer, e antes pelo contrario louva o accelerado serviço que actualmente disfruta e que bastante tem concorrido para o desenvolvimento das relações commerciaes».

Informámo-nos na Companhia sobre a aceitação que tiveram estes alvitres, e vamos dizer o que sobre elles parece ser resolvido.

O rapido Lisboa-Madrid não pode, sobretudo agora, no inverno, passar a diario, porque o movimento de passageiros não o justifica. Talvez, no horario de verão, as companhias façam a experiência de o tornar diario.

A juncção de uma carruagem de 2.ª classe é impossivel, porque a companhia espanhola a isso se oppõe, pelo facto de ter necessidade de aliviar o peso do trem no seu percurso, para não se arriscar a perder o enlace com os comboios de Alicante e Norte.

Estuda-se a solução de atrelar um vehiculo de 2.ª para, em Torre das Vargens, ser desengatado e seguir para Badajoz, mas ha a dificuldade do tempo que essa manobra fará perder em Torre das Vargens, o que, num comboio de marcha apertada como aquelle, é muito ponderavel.

A alinea c) será attendida. O comboio 125, nos dias em que houver rapido, sahirá de Torre pouco depois deste alter chegado, isto é, ás 20<sup>h</sup>,30 (8 e meia da tarde e o rapido chega ás 8 e 12) chegando a Elvas ás 23 e 15 (11 e 15 da noite). A partida de Lisboa é ás 6 e 10 da tarde.

Quanto á aceleração de marcha do 123, correspondente ao expresso de Lisboa, muito justo era que ella se fizesse; mas oppõe-se a isso a necessidade de aproveitar esse trem para o serviço de mercadorias, aliaz ter-se-hia que fazer outro, e o movimento de passageiros não o justifica.

E' o mal de que enferma a linha de Leste; a pouca densidade de populaçao na regiao que serve, dando pequena concorrencia aos comboios, natural é que a companhia os aproveite para outros elementos de trafego, e dahi a bella cidade de Elvas não ser servida por trens rapidos como a sua sollicita Associação desejava.



IX

**A** linha e o tunnel do Simplão. — Caminhos para Genebra. — S. Maurice. — Uma confusão de nomes.

Do Lago Maior para Oeste, isto é, para regressar em caminho do nosso paiz, varios itinerarios podem ser seguidos.

Partamos já do principio de que, não havendo ainda atravessado o Simplão, nos dispunhamos desta vez a passar por elle. Portanto, a caminho para o Norte.

O comboio que nos leva, um rapido como os rapidos italianos que nunca andam mais que 40 kilometros á hora (De Stresa a Domodossola, 30 kilometros em 45 minutos, é a maior velocidade que se atinge no expresso de luxo) é composto de carruagens de intercommunicação, com restaurante em que o serviço é rasoavelmente... mau.

A linha pouco tempo acompanha o lago que logo, 5 kilometros depois, deixamos, internando-nos no valle de Vigezzo onde as obras de arte, pontes, tunneis, grandes trincheiras, se nos deparam a cada momento.

Em breve chegamos a Domodossola onde se fazem as operações d'alfandega, mesmo da Suissa, apesar de estarmos dentro da Italia, porque a fronteira é ainda a 41 kilometros, a mais de metade do grande tunnel.

A' passagem dos volumes, a alfandega suissa nem consente que abramos a mala. Vê-se bem que entramos num paiz que vive a receber turistas. Basta, aos empregados, olhar para o passageiro; vêem logo que é viajante que passa, que, se alguma coisa traz que pagaria direitos, essa não ficará na Suissa, seguindo com elle para outro paiz.

Para lá da estação o trem entra no valle de Ossola e depois no Divedro, e as dificuldades da linha começam a ser maiores.

Antes da ultima estação italiana, Iselle, um tunnel helicoidal faz-nos subir, em 6 kilometros, de 568 metros a que se encontra a estação anterior, a 624 metros. O custo deste troço de linha orçou por 200 contos por kilometro.

Ahi se abrem as duas bocas do duplo tunnel que atravessa o Simplão.

Muitas vezes nos ocupámos aqui dos trabalhos desta grandiosa obra da engenharia, a maior, no seu genero, no mundo. Agora que o vamos atravessando não será demais recordarmos os principaes topicos da sua historia.

A ideia de perfurar o Simplão, pondo a Suissa em relações rapidas, por esse caminho, com o Piemonte e a Lombardia, é já de 1857. Quasi 50 annos levou a companhia do Jura-Simplão nas negociações para a abertura desta via internacional, sendo os trabalhos começados em agosto de 1898 e em fevereiro de 1905 aberta a primeira comunicação entre os perfuradores do norte e do sul.

Durante mais de seis annos a montanha cumulou de dificuldades os arrojados emprehendedores, que pretendiam perfural-a.

Era uma lucta titanica entre o homem e a natureza que, qual colosso ferido pela lança do gladiador, ameaçava fulminar o seu antagonista com a sua enorme força.

Ora o calor se desenvolvia attingindo 53 graus, tornando a atmosphera irrespiravel, ora as torrentes d'agua fria e d'agua fervente a inundavam; ora a machina perfuradora se encontrava com rochas tão duras que as pontas das ferramentas se embotavam, ora a pedra pôdre não oferecia resistencia para que elles trabalhassem.

A extensão total do tunnel é de 19.729 metros, sendo 9,1 kilómetros do lado suíço e o restante sob território italiano. A boca sul está a 633 metros do nível do mar. D'ahi se seguem 10 quilómetros em rampa de 7, passando a um patamar de 500 metros, a 705 metros de altitude, onde hoje se faz o cruzamento dos comboios, enquanto não é aberta a dupla via, e descendo d'ahi para a boca norte em pendente de 2 %, desembocando a 686 na linha de Brigue.

A sua largura é de 4,5 metros ao nível das travessas e de 5 m. a dois metros acima daquela nível. A altura livre, até a abóboda, é de 5 metros 50. E' de via única; porém a uma distância de 27 metros corre uma outra galeria paralela, que vai ser alargada para nella ser assente a segunda via. Os dois túneis são ligados, cada 200 metros, por pequenas galerias transversais.

Durante a perfuração houve ocasiões em que nella trabalharam 4.000 obreiros.

Mais dum milhão de metros cúbicos de pedra e terra foram extraídos, gastando-se 1.350 toneladas de dinamite, 4 milhões de fulminantes e 5.300 quilómetros de rastilho para as explosões, em cerca de 4 milhões de minas.

Estes números dão, por si só, ideia da monumental importância da obra que hoje o comboio atravessa em 25 minutos, sem que nos apercebamos de como avaliar o esforço que a ciência operou para triunfar das forças naturaes em luta tão inclemente.

Graças ao sistema de ventilação, o passageiro não é incomodado com o calor, nem o fumo, porque a tração faz-se por locomotoras eléctricas que tomam a corrente por meio de trolley.

Todavia é com um alívio que, depois da travessia, desembocamos sobre o ridente valle do Rhodano, a que servem de altas paredes o Waschorn, sempre coberto de neve, em frente do Aletschhorn que se eleva a 4.182 metros.

D'ahi, três caminhos se apresentam, à escolha, seguindo a linha do Valle do Rhodano:

Sair della em Martigny, tomando a do valle do Arve, o que nos traria pela nova linha de Vallorcine a Chamonix na falda de Monte Branco, podendo dahi seguir ou para baixo, por Grenoble, onde estivemos no anno passado, a Valence etc., ou para cima, por Annemasse, a Genebra;

Continuar a S. Maurice e ahi tomar o comboio que vai a Bouveret e, pela Saboya, nos traz, da mesma forma, a Genebra;

Ou não sair da Suíça e deixar que o trem nos leve pela margem norte do lago, linha já conhecida doutras excursões.

O primeiro caminho era completamente novo para nós, até Chamonix, mas tinha o inconveniente de nos fazer percorrer sítios que são tão encantadores no verão, como incomodos no inverno, muito mais que a chuva nos acossava e o nevoeiro pouco nos deixava ver.

Percorrer as proximidades do extraordinário monte saboyano e ter o prazer de dizer, apontando para o sul «o Monte Branco deve ser por ali» não é agradável.

O segundo sabemos que só tem interessante as passagens em Evian e Thonon que, terminada a época balnear e thermal, são logares isolados, transformando-se de cidades movimentadas em povoações tristes, desabitadas.

Restava o terceiro que é sempre lindo, encantador—e o mais natural, para quem está na linha que os comboios seguem directos.

Deixemos, pois, passar o entroncamento de Martigny e paremos em San Maurice, pequena cidade na margem do Rhodano.

Além dos hotéis indicados pelo Baedeker há agora, em frente da estação, o pequeno hotel *de la Gare*, completamente novo, muito fresquinho, muito galante e muito commodo.

A pequena cidadesinha é pitoresca por ficar entre altas montanhas, mas nada vale em si. Como curiosidade, pro-

ximo, só há as grutas das Fadas, sobre o tunnel do caminho de ferro, que, num subterrâneo de uns 700 metros, nos mostra algumas stalactites notáveis, terminando por um lago e uma pequena cascata.

São Mauricio ou *St. Maurice* tem um característico na Suíça que é curioso e há que fazer notar ao excursionista: a confusão do seu nome com o da outra cidade, de nome igual, na Engadine, a conhecida estância de *St. Moritz*.

Os alemães que veem á primeira, escrevendo-lhe o nome em língua germanica expedem as suas bagagens, mandam ir o seu correio para a segunda. Os franceses que se dirigem a esta, escrevem-lhe o nome em francês, e lá vai tudo parar ás margens do Rhodano.

Se o nosso paiz fosse tão percorrido por excursionistas como a Suíça, poderia succeder por cá identico caso muitas vezes, por exemplo com as Villas Reaes de Traz-os-Montes e de Santo António. Bem fazem os trasmontanos em quererem, num rasgo de democracia patuca, mudar o nome á terra... á falta d'outra coisa em que entreter os ocios mentaes.



## As diligencias

As diligencias em Portugal são o que sempre foram, umas desengonçadas carripanas, que deixam tudo a desejar, tanto em commodidade, como em rapidez.

São um horror!

E que contraste, quando nos apeamos do comboio, onde viajámos com conforto e rapidez, e vemos á nossa espera, essas horripilantes carroagens! E ás vezes temos que viajar nelas 30, 40 ou 50 quilómetros! E' de a gente maldizer a sorte, o alquilador e a ideia que tivemos de viajar.

Uma pessoa que estivesse ausente do paiz desde ha 40 annos, cahiria das nuvens, quando visse as nossas diligencias, e, se reparasse bem, havia de encontrar algumas ainda que ha 40 annos atraz já eram velhas.

E quem tem culpa dessas carroças nos torturarem os ossos? E' o Estado? E' o alquilador? E' o público? São todos.

E' o estado, porque nos seus contractos para transportes das malas do correio exige só que elles vão ao abrigo da chuva. E' o alquilador porque nunca teve a minima consideração pelo público e finalmente este é culpado porque nunca fez greve, indo a pé, a cavalo, ou indo mesmo em gerico como eu tenho feito muitas vezes.

A diligencia é o mais incommodo dos transportes que eu conheço. E' quasi sempre um *char-a-bancs*, mas a cahir de pôdre, com umas cortinas rôtas, e quando muito remendadas. O assento ao lado do cocheiro é estreitissimo; no banco superior a este, tem de se ir bem agarrado, porque o balanço é tal que vamos em risco de ir ao chão.

Na parte interior é ainda peior, porque, além dos assentos serem duros e também estreitissimos, onde cabem tres passageiros vão em regra quatro.

Mas o peior, são as malas do correio (e ás vezes são tantas), o saco com a ração dos cavalos, a borracha do vinho do cocheiro, os volumes pequenos que vieram como recovagens, a carne verde embrulhada em um pano para o senhor abbade, enfim, uma infinitade de volumes que o cocheiro nos põe aos pés com a maior semcerimonia deste mundo.

Eu tenho sido uma vítima das diligencias.

Ha cerca de um anno precisei ir á Figueira de Castello Rodrigo, e fui pela via mais economica, que era o comboio até Villa Franca das Naves, e dali, na tal diligencia, até ao meu destino (46 quilómetros!).

Cheguei á estação, e a diligencia que me esperava era um macrobio *char-a-bancs*, puchado por 3 animaes lazarentos. Quatro passageiros, devido a um sol abrazador, tomamos lugar no interior da carroça, já atulhado com as

competentes malas do correio e diversos volumes, entre os quaes um cabaz com pescadas, que começavam a cheirar a podre, que o cocheiro ali tinha posto por causa do sol.

Protestei indignado: Isto não é um trem é a Ribeira Nova! O dono do carro não tinha lá outro peior?

O cocheiro, amavel, (é raro), lá tirou o peixe e disse, que em Pinhel (d'ahi a 22 kilometros) havia uma *victoria* para nos conduzir á Figueira.

Enfim, resignado, e a suar em bica, lá chegámos a Pinhel passadas 3 longas horas, na esperança consoladora de um trem capaz, que nos conduzisse. Mas oh! irrisão do destino! A *victoria* lá estava, é verdade, mas já cheia de pequenos volumes, malas do correio e em cima de aquillo tudo um molho de feno para o gado.

Eramos só dois passageiros e os nossos logares no banco de traz estavam mal defendidos por umas cordas, daquelle enorme bagagem. Novos protestos, mas o patrão não estava e não havia outro vehiculo. Lá tivemos pois, que seguir, naquelle carro de ciganos, mais 4 horas.

De outra vez, e já este anno, eu estava em Vidago, e tive que ir a Chaves, na diligencia.

Ali, era um carroçao em que, segundo me disse o cocheiro, cabiam 18 passageiros, e puxado a 5 cavallos.

Quando quiz tomar lugar no carro, já este estava cheio, só me restando a *imperial*, mas um coração bondoso cedeu-me um lugar ao pé do cocheiro; enfim, ali não ia mal.

Após uma chicotada dada com arte, poz-se o enorme churrião em marcha, mas oh! fatalidade! apenas tinhamos andado cem metros e uma enorme mala e mais dois passageiros esperavam a mala-posta. Senti suores frios pela espinha. Onde iria o cocheiro pôr aquella arca de Noé? O cocheiro apeou-se, praguejou, e ajudado pelos dois passageiros, colocou a mala na concha do carro, ou seja por baixo dos meu pés. E lá fui eu até Chaves (17 kilometros), com os joelhos á boca e com os pés do vizinho do banco superior a baterem-me nas costas!

Com o serviço de diligencias acontece que o passageiro paga mais caro, pois regula uma viagem de 20 kilometros entre 400 e 600 réis, dando portanto uma media de 25 réis por kilometro, do que numa confortavel carroagem de 1.<sup>a</sup> classe, nos comboios.

O estado paga, tambem caro, pelo transporte das malas do correio, regulando por vinte kilometros 1\$200 réis, numa viagem de ida e volta.

E apesar de tudo isso, o alquilador não ganha dinheiro!

E não ganha, porquê? Porque, sem excepção faz um serviço insuportavel. A marcha das suas carripanas é de 6 kilometros por hora (em regra). E a commodidade que proporciona ao passageiro é como já disse, senão peior. E dahi o publico a fugir-lhes, a alugar carros de outros cocheiros, a andar a cavalo, ou a pé, e muitas vezes a deixar de viajar.

Ainda ha tempo um amigo me disse, referindo-se a Lamego e á sua famosa festa dos Remedios: «A cidade é linda, a festa interessante, mas naquellas carroças não ponho eu mais os pés. Espero que haja caminho de ferro.

E quantas centenas de pessoas teem dito isto!

Tendo quasi todas as viagens que fazemos pelo paiz alguns kilometros de diligencia, quantas pessoas não terão deixado de visitar Thomar, Batalha, Mafra, Ericeira, e tantos outros lindos recantos do nosso paiz, pela falta de bons meios de transporte, que, comquanto não fossem rapidos, fossem, ao menos, commodos?

Mas o emprezario das diligencias não vê, como devia vêr; alguns conservam-as assim por desleixo, outros para obrigar o passageiro a alugar trem. Ora, francamente essa commodidade só a podem ter certas pessoas, mas nunca o passageiro que viaja com economia, e deviam lembrar-se que os passageiros abastados são em menor numero.

E os cocheiros? Esses, tocam os dois extremos: ou são extraordinariamente mal educados, ou bajuladores.

Ha alguns, de facto que sabem tão bem guiar o gado como proporcionar-nos commodidades, taes como: tratar com carinho as nossas malas e indicar-nos, sem interesse proprio, o melhor hotel da localidade, — mas esses são infelizmente em pequeno numero.

Ainda ha pouco tempo indo num trem com uns amigos, entre os quaes duas senhoras, o cocheiro, perdido de vinho, ia atirando commosco por um ribanceira da estrada; tive eu, sem perceber nada daquillo, que ir guiar os cavallos, por signal umas pobres alimarias, e o borrachão, ao chegar á primeira taberna foi ainda beber mais. Imagine-se como dali seguiu!

Veio para o carro e... adormeceu. E estivemos com muita sorte, por não lhe ter dado para peor.

Mas não ha maneira de acabar com este atrazadissimo serviço de diligencias?

Ha e por diversas formas; algumas d'ellas, apresento-as-hei no proximo numero.

G. M.

## Adolpho Loureiro

Está de lucto a engenharia portugueza e estaria de lucto o paiz se a aura popular cercasse os homens que o servem com a maior benemerencia.

O fallecimento do conselheiro Adolpho Loureiro, general de divisão e inspector geral de obras publicas, foi uma perda nacional.

Na pleiade de engenheiros distintos que presidiram á transformação económica do paiz, pelas obras publicas, ocupava elle lugar de destaque. Possuidor de vastissimo cabedal scientifico, foi sobre tudo na ardua especialidade das obras hydraulicas que conquistou indisputada proeminentia.

Foi longa, como a sua vida, e brilhante como poucas a sua folha de serviços, cheia de trabalhos de alto valor.

A competencia especial do profissional alliava a illusbração multiforme de um espirito culto, que conseguia arrancar aos arduos trabalhos da sua profissão, algumas horas para a cultura litteraria e a erudição do bibliophilo.

Não cabe nos estreitos limites desta noticia que é apenas uma homenagem singela e sentida do nosso respeito, admiração e saudade, traçar o perfil do illustre finado ou fazer a enumeração completa dos seus trabalhos.

Basta recordar o porto de Lisboa, a cujas obras ficou vinculado o seu nome, e esse bello projecto de ampliação do porto de Leixões, executado recentemente em collaboração com o distinto engenheiro Santos Viegas.

Da sua obra litteraria que é vasta e de alto valor, recordaremos a *Viagem ao Oriente*, de tão bom sabor litterario, os seus estudos sobre varios portos do mundo, a monumental série de monographias dos portos portugueses, em 8 volumes, valiosissimo repositorio que representa um trabalho colossal, executado no meio dos sofrimentos de doenças crueis e em edade em que tantos se julgam com direito ao descanso.

Desempenhou Adolpho Loureiro durante alguns annos com maior distincção o lugar de Director Geral de Obras Publicas e era ultimamente o vice-presidente do Concelho Superior de Obras Publicas.

Profissional distinctissimo era, na vida de familia, modesto, despretencioso e affectuoso como poucos.

Paz á sua alma, e que o paiz, attento só ás gritarias estereis da politica, lhe dê tregos por um instante para honrar a memoria de um homem que, pelo trabalho honesto, pela cultura scientifica e pela austeridade do viver, foi cidadão modelar, honra e lustre da sua terra, que tanto amava.

## Um concorrente do Canal de Panamá

Segundo o *Daily Mail*, um Syndicato de Berlim com o capital de 25 milhões de francos, ou sejam aproximadamente cinco mil contos na nossa moeda, projecta a construção de um novo canal interoceânico.

O traçado aproveitará o rio San Juan, que desemboca no Atlântico, prolongando-o até ao lago Nicaragua, seguindo depois o curso do Sapoa e ligando este com a baía de Salinas, no Pacífico.

O referido canal permitirá a passagem aos navios mercantes e de guerra de uma certa tonelagem, e será absolutamente neutro.

Ainda segundo o mesmo jornal, o governo de Costa Rica recebeu bem o projecto, ao qual a Nicarágua também não oppõe dificuldades.



### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de novembro de 1911.

A quinzena foi assinalada por commoções violentas, na nossa capital.

Primeiramente a greve dos padeiros, que se tornou original pelas acertadas providencias que o governo pôz em prática para a debellar. Em virtude delas deu-se o caso único, no mundo e na história das greves, de, sendo estes movimentos destinados a fazer escassear o producto do trabalho que se põe em greve, desta vez o producto abundar por tal forma que sobrou fartamente. Houve dia em que sobejaram 10:000 pães.

Foi, portanto um greve benéfica, e seria até bom que outras se declarassem por parte dos productores ou dos vendedores de outros artigos de primeira necessidade, para passarmos a telos com fartura.

Uma greve dos vendedores de açúcar, de azeite, dos leiteiros, seria de grande utilidade, para que estes generos aparecessem à farta e assim o público beneficiaria, e o governo teria mais uma bela occasião de provar a sua energia, com aplauso de todos.

Falhado aquelle pretexto, os promotores de arruaças inventaram o pretexto futil de uma manifestação contra a expulsão de duas curandeiras chinesas, e a desordem atingiu, no dia 26, tais proporções que houve mortos e feridos, em numero muito superior ao que nunca houve na capital, em outros motins.

A guarda acutilou à sua vontade e o governo fez saber aos discólos que as espadas servem para os fazer conter. E elles ouviram o conselho, e sentiram-no mesmo, porque lhes entrou pelas orelhas e pelas cabeças. Também por isso o aplaudimos.

Nas camaras está latente uma outra campanha contra o antigo governo provisório, por causa da nomeação surda de um funcionário diplomático, ainda sem legação e apesar disso recebendo não só os seus vencimentos de categoria como a gratificação de representação, o que tudo monta a uma bonita annualidade de 7:800\$000 réis, ouro, ou os bellos 8:580\$000 réis.

Decididamente somos um paiz muito rico, para pagar a um funcionário cerca de 30\$000 réis por dia, pelo incommodo de estar algumas horas no ministerio dos Estrangeiros.

Também para o congresso do opio partiu outro feliz funcionário com uma exorbitante subvenção, e para o Egypto partiu ou vai partir um agrônomo, a estudar a cultura do algodão, ganhando 5.400\$000 e uma gratificação de 10\$000 réis por dia.

Com tão generosa administração publica não admira que o Tesouro fique à dependura.

Bem entendido que não consideramos o actual ministerio responsável por tão censuráveis desbaratos dos dinheiros públicos e sendo elles do tempo do governo provisório, admirados estamos de que o sr. doutor Duarte Leite, durante a sua gerencia na pasta das Finanças, não lhes podesse pôr veto.

Estes factos tem feito desanimar o mercado de fundos, restringindo o numero dos compradores, porque o desanimo vai entrando nos espíritos sobre a boa administração que se esperava de um regimen novo e patriótico.

O sr. ministro das finanças tem trabalhado activamente na pre-

paração do orçamento que espera poder apresentar ás camaras nos primeiros dias do mes que amanhã entra.

Visto que temos novo ministro das finanças, um pedido vamos fazer-lhe:

Pedido, requerimento, supplica, o que s. ex.<sup>a</sup> quizer. Se aqui, pelo jornal, não basta, que o distinto clínico nol-o diga e faremos a exposição em papel sellado; se é preciso que lhe entreguemos pessoalmente, com lagrimas na voz, exorantes e humildes, tudo faremos para conseguir os nossos fins. E' bem simples o que de s. ex.<sup>a</sup> sollicitamos:

Acabe de uma vez com este monstrosinho da reforma monetária, decretada pelo governo provisório. Livre-nos de *dollars* e de *avos* que são dois disparates que só intelligencias negativas podiam introduzir na legislação do nosso paiz que, não sabe — e nunca saberá — o que isso é!

Dê-nos o *luso* como base do novo sistema monetário, dividido em *centimos*, nomes que todos percebem!

O dia 1º de dezembro, em que se commemora palidamente a libertação do nosso paiz do jugo dos Fillipes, é celebrado pelos nossos caminhos de ferro, em obediencia á lei de 25 de maio deste anno, com a cobrança de um novo imposto de sello sobre transportes de passageiros e bagagens.

Quem estas linhas escreve bem previu que quando, em 1885, se faltou ao preceituado no contracto de 14 de setembro de 1859 para a construção e exploração da rede de leste e norte, illudindo-se o artigo 39 em que bem explicitamente se dispõe que o imposto de transito nunca poderá exceder 5% e «mais nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha durante a concessão» creando-se então o imposto do selo sobre os bilhetes de passageiros e bagagens, isso seria um precedente para a prática de escusas ou superiores ataques á letra dos contractos.

Com efeito, logo depois veio a lei do selo de 16 de outubro de 1890 agravar aquelle imposto, e agora a de 25 de maio do corrente anno de novo sobrecarrega os transportes de passageiros, bagagens e mercadorias com um outro imposto mais, a título de beneficia publica.

Cohérentes com o que sempre opinámos, em 1885 como em 1890, como agora, reprovamos este sistema de, faltando ás leis de um contracto bilateral, se sobre-carregar de impostos, embora levemente como este incide, a industria dos transportes, aquella que mais benefícios traz ao paiz.

E note-se que neste novo imposto, criado a título de concorrer para o fundo de assistencia publica, foram as vias ferreas especialmente visadas, isentando-se delle a via fluvial, a marítima e a viação ordinaria. E estando-se num regimen democratico a 3.ª classe não foi beneficiada em relação á 2.ª e á 4.ª porque, enquanto que o imposto de selo sendo para estas de 20 ou 30 réis só é de 10 réis em 3.ª, seja qual for o preço do bilhete, o novo imposto é de mais 20 réis sempre que o bilhete custe 1\$000 réis ou mais.

Tem continuado as negociações, entre o ministerio das colónias e a administração da companhia Atravez d'Africa, com respeito á passagem da linha de Loanda e Ambaca para o Estado, ultimamente activadas pela proposta de compra de um grande lote de accões, feita por um grupo estrangeiro.

A principal divergência entre a companhia e o Estado era a velha questão de se resolver se a garantia de juro e a subvenção devem ser pagas em ouro ou em papel.

Essa já está resolvida, quanto á garantia de juro, por ella ter aplicação immediata ao pagamento do coupon e amortização das obrigações que também são feitos em ouro.

Isto posto, restava estudar o meio de evitar os prejuizes que estão resultando, para o Estado e para a província, de ter aquelle una linha encravada entre a da companhia (364 quilometros) e o interior, o que tornava a linha de Malange dependente daquella, e sobre este ponto o sr. ministro das colónias fez ver á Companhia a necessidade de o Estado tomar conta, desde já, da linha, antes de chegar a occasião, que ainda vem longe, em que elle tem o direito de fazer a remissão.

Reconhecendo-se, porém, as dificuldades, quer de ordem moral quer de ordem material, que a remissão traria, resolveu-se a questão por meio do arrendamento até o fim do prazo da concessão, pagando o Estado á Companhia uma annuidade que todos os anos é reduzida de 2:275\$000 réis, até fixar extinta no ultimo anno da concessão, sendo, já no primeiro anno, inferior á importância que o Estado ainda paga, só por complemento de despesas de exploração.

Assim, o Estado tomará conta do caminho de ferro desde 1 de janeiro de 1912, lucrando desde já uma diferença de 300 e tantos contos a seu favor, a qual vai augmentando gradualmente todos os annos, e portanto, diminuindo o encargo do Estado.

Desta forma obtem-se grandes vantagens para o Estado:

Com a liquidação de contas, immediata, desvia-se o perigo de uma arbitragem forçada por portadores de accões estrangeiras, que não deixariam de aproveitar o ensejo de fazer uma liquidação vantajosa para elles e ruinosa para o paiz;

Com o arrendamento, além de o Estado poder fazer uma exploração uniforme das linhas reunidas, com manifesta vantagem da exploração e do público, pôde reduzir as tarifas, em benefício do comércio e da agricultura da província.

Foi isto o que resultou das conferências entre o sr. ministro e os directores gerais do ministério, srs. Freire de Andrade e Eusebio da Fonseca e o administrador delegado da companhia, sr. Augusto Gama.

Os cambios subiram na segunda feira e desceram na terça, ainda assim a um nível superior ao de há 15 dias. Fechou hoje a venda da libra a 45980 e a compra a 45900.

O Rio Londres cota 16<sup>17/61</sup> ou 145740 fracos a libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE NOVEMBRO		EM 15 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 9/16	48 7/16	48 7/8	48 3/4
" 90 d/v .....	49 1/8	—	49 3/8	—
Paris cheque .....	588	594	584	587
Berlim .....	241 1/2	242 1/2	239 1/2	240 1/2
Amsterdam cheque .....	409	414	405	408
Madrid cheque .....	900	910	895	905

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	NOVEMBRO												
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	39,10	39,40	39,40	39,40	—	39,40	39,40	39,40	39,25	—	39,45	39,15	—
Dívida Interna 3% coupon .....	39,10	39,25	39,25	39,25	—	39,20	39,15	—	39	—	38,90	37,75	—
" " 4% 1888, c/premios .....	26.500	20.500	—	—	—	—	20.500	20.500	20.500	20.500	—	20.450	—
" " 4 1/2% 1888/9 .....	—	652.700	—	—	52.600	—	652.500	52.500	—	—	—	652.300	652.200
" " 4% 1890 .....	c47.800	—	—	8.850	—	—	—	—	—	c47.800	—	c47.800	48.000
" " 3% 1905 c/premios .....	—	—	—	—	—	—	—	—	8.850	8.850	8.850	—	—
" " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c80.500	—	80.500	—
" " 5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	70.500	—	70.500	—	70.500	—	—	—	—
Externa 3%, coupon 1.ª série .....	65.500	65.500	65.600	65.600	65.400	65.400	65.400	65.400	65.400	65.400	65.400	65.400	65.400
" " 3% 2.ª série .....	—	—	64.200	64.200	—	64.200	—	—	—	—	—	64.300	64.300
" " 3% 3.ª série .....	67.700	67.900	67.800	—	67.800	67.900	67.800	67.900	—	67.800	—	67.900	67.900
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	—	152.000	152.000	152.000	152.000	—	151.500	—	—	—	—	—	—
" " Comercial de Lisboa .....	—	122.700	—	—	122.500	—	—	—	—	—	—	122.500	—
" " Nacional Ultramarino .....	92.400	—	—	92.500	—	—	—	—	—	—	92.700	—	—
" " Lisboa & Açores .....	95.000	95.000	95.000	—	—	—	—	—	—	—	95.000	95.000	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	5.000	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	57.500	—	—	—	57.800	57.800	—	—	—	—	—	57.500	57.500
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	58.300	58.500	—	—	—	58.200	58.300	58.200	58.300	58.300	58.300	58.300	58.300
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	87.500	—	—	87.500	87.600	87.600	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau .....	—	—	66.000	66.500	—	—	—	—	—	—	—	—	88.000
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	50.800	—	—	—	50.800	50.800	50.900	—	—	50.700	—	50.800	50.800
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	16.200	—	—	16.300	—	16.300	16.250	16.300
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	—	—	82.000	—	78.000	78.400	78.400	—	—	83.000	—	—
" 5% .....	—	78.000	—	—	—	78.000	78.400	78.400	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série .....	75.000	—	—	79.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	66,62	66,50	66,50	66,50	—	66,62	66,35	—	66,15	66,30	65,95	66,15	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	39,62	37	39	—	—	320	315	315	320	316	—	320	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	413	413	413,50	414	413,50	39,62	39	—	—	—	—	36,25	—
Andaluzes .....	266	267	—	266,50	—	269	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	343	341	339	340	338	338,75	339	339	336	336	335	338	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	260	260	260	259,50	258	261	260	258	258	255	258	258	—
Companhia da Beira Alta .....	301	301,50	302,50	301,50	300	300	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	156,25	156,25	—	157	—	158	156,25	156	—	156,10	156,25	156,50	—
<b>Londres:</b> 3% português .....	66	66	66	65,50	65,75	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	—	88,37	—	—	87,73	88,43	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MÉDIA KILOMETRICA		
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
<b>Portuguesas</b>										
Companhia Caminhos de ferro	11 Novembro	4.073	5.496.715.000	4.073	5.397.790.000</					

## As linhas siamêses

A extensão das linhas siamêses pouco passa de mil milhas, ou seja 1:620 kilometros.

As principaes linhas, e em que ha um serviço á maneira das da Europa são: de Bangkok a Paknam, medindo 14 milhas; de Bangkok a Korat, 165 milhas; ramal de Lapburi, Utaradit e Chrenmai, 250 milhas; Tachin e Meklong 40 milhas; linha de Petchaburi 96 milhas; linha de Cha An, 24 milhas; em construcção 411 milhas.

A abertura do tunel de Kao Plying, que mede 329 metros, foi começada em 1908 e terminada em abril de 1911.

Esta obra põe Bangkok a dois dias de viagem de Phrae, seis de Naku, Lampang e Naru, oito de Chrenmai, e dez de Chiengrai.

Logo que as linhas do sul actualmente em construção estejam concluidas, ficará Bangkok ligada com a linha de Singapura.



### Dinamarca

Segundo o *Engineering*, o deficit dos caminhos do ferro da Dinamarca é cada vez maior.

Em consequencia do augmento de salario e da diminuição da receita os saldos dos primeiros annos esgotaram-se, apezar do augmento das tarifas que, para passageiros, é de 30% aproximadamente, e desta forma um capital de 70:000:000\$000, empregado nas linhas, não só não dá a mais pequena remunerarão, mas até nos ultimos annos tem dado um deficit real.

### Hollanda

O governo deste paiz acaba de apresentar um projecto de lei autorisando a construcção de uma nova linha ferrea de Bergh e Brouwershaven (Zelandia) e melhramentos na linha já existente de Brouwershaven a Steenbergen.

### Austria

Segundo o *Freissinnige-Zeitung*, vae ser posto em circulação, na linha entre Presbourg e Budapest, um comboio rapido com a velocidade de 135 kilometros á hora.

Este trajecto que até agora era de 3 horas e 2 minutos, fica assim reduzido á 1 hora e 35 minutos.

### Turquia

A Companhia Franceza do caminho de ferro de Soma a Pandherma trabalha activamente para que esta linha, que conta 180 kilometros de extensão, seja aberta á exploração no outonmo do proximo anno. Concluida ella o mar de Marmara ficará a oito horas de Smyrna, e, utilisando um serviço de vapores que se projecta entre Pandherma e Constantinopla, fazendo a travessia em 4 horas, teremos Smyrna a 12 horas da capital turca.

### Brazil

O Estado do Rio, com uma area de 41.309 kilometros quadrados, é atravessado por 12 linhas ferreas, com 2.452 kilometros em exploração e 237 em construção.

As linhas em exploração pertencem á Companhia Leopoldina 1.371 kilometros e 756 metros; linha auxiliar 456 kilometros; Viação Ferrea Sapucahy 124 kilometros e 292 metros; Oeste de Minas 122 kilometros e 740 metros; Rio das Flóres 85 kilometros; Rio do Ouro 71 kilometros e 527 metros; Estrada de Ferro de Maricá 68 kilometros; Estrada de Ferro União Valenciana 64 kilometros; Therezopolis 33 kilometros e 320 metros; Rezende à Boacina 28 kilometros e 361 metros; Bananal 17 kilometros.

### Mexico

Vae construir-se uma nova linha ferrea ligando Santa Lucrecia a Campéche, com a extensão de 750 kilometros, estando já começados os trabalhos em Santa Lucrecia, e devendo igualmente iniciarem-se em Campéche logo que termine a estação chuvosa.

A linha, que se denominará *Vera-Cruz Tabasco and Campéche Railway*, atravessará os estados de Oaxaca, Chiapas, Tabasco e Campéche, ligando nos seus terminus com a *National Railways* e a *United Railways Yucatan*. Os capitais serão fornecido por financeiros ingleses.



**Cintura.** — Realisou-se em 17 do passado mez a substituição da ponte de Chelas, entre os apeadeiros do Arieiro e Marvila.

Aos trabalhos, que se effectuaram de manhã no intervalo dos comboios, assistiram, além do pessoal da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes, srs. Mario Greenfield de Mello, chefe de via e obras, e João Gaioso, inspector de pontes do mesmo serviço, os fiscaes do governo, tambem dos serviços de via e obras, srs. Joaquim Antonio de Abreu Victal e João José Thomaz Chaves.

Em seguida á substituição, fizeram-se as devidas provas estaticas e dinamicas, que deram resultados os mais satisfatorios.

A ponte mede 11 metros de comprimento e é de via dupla.

**Pocinho.** — A camara municipal de Freixo de Espada à Cinta pediu ao sr. ministro do Fomento que a linha ferrea do Pocinho passe o mais perto possível daquella villa, que é das mais importantes do distrito.

**Entroncamento a Gouveia.** — As camaras municipaes de Certã e Ferreira do Zêzere vão representar ao parlamento sobre a concessão desta linha.

**Valle do Vouga.** — O conselho superior de obras publicas e minas emitiu parecer favoravel sobre o projecto do troço da linha ferrea do Valle do Vouga, comprehendido entre Sarnada e Vizeu, unico que falta construir para a conclusão da referida linha.

O troço desta linha, nas proximidades de Sever do Vouga, seguirá pela margem esquerda do rio, até Travanca, proximidades de Vizeu.

**Valle do Vouga.** — O sr. ministro do fomento, vae nomear uma comissão, para tomar conhecimento e dar o seu parecer ácerca das reclamações apresentadas sobre o traçado da construção do caminho de ferro do Valle do Vouga no Alto de Sever do Vouga.

**Lourenço Marques.** — O sr. ministro das colonias, acompanhado pelo sr. Freire de Andrade, visitou as officinas da Empreza Industrial onde examinou os vagões ali em construção para o caminho de ferro de Lourenço Marques, alguns dos quaes são luxuosos e com todos confortos precisos, principalmente as carroagens salões.

Logo que estejam concluidos serão enviados para Lourenço Marques.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

#### Fornecimento de 80.000 travessas de pinho

No dia 14 do corrente mez á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque n.º 23 1.º andar, se há-de proceder a concurso público para adjudicação do fornecimento de 80.000 travessas de pinho em branco, divididas em 8 lotes de 10.000 travessas cada um.

A base de licitação será de 550 réis por cada travessa.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo próprio concorrente ou seu legitimo procurador e poderão tambem ser enviadas sem comparecência 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 depósito provisório correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importância de 137\$500 réis para cada lote.

O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria da Direcção (Largo de S. Roque), na dos armazéns gerais (Barreiro), e na Direcção do Minho e Douro (Pórtico), Campanhã, onde podem ser examinados em todos os dias úteis, das onze horas da manhã até às quatro horas da tarde:

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

##### Fornecimento de 65:000 travessas de pinho

No dia 5 do corrente mês de dezembro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a Direcção destes Caminhos de Ferro, na estação de Campanhã, ao concurso público para o fornecimento de 65.000 travessas de pinho creosotadas e 10.000 travessas de carvalho, todas para via larga.

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 às tres horas da tarde da vespresa do dia em que o concurso tiver lugar, será de:

1:170\$000 réis para as 65.000 travessas de pinho creosotadas.

275\$000 réis para as 10.000 travessas de carvalho.

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 horas da manhã da vespresa 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 de encargos podem ser examinados em todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã até ás quatro da tarde, nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro.

##### Fornecimento de 4.800 kilogrammas de vidro em chapa

No dia 7 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 público para o fornecimento de 4.800 kilogrammas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de 20\$000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até á vespresa 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 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 e as amostras, poderão ser examinados no serviço dos Armazéns Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste em todos os dias úteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Fornecimento de 1 lote de madeiras estrangeiras para construcções

No dia 4 do corrente mês, pelas duas horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 1 lote de madeira de casquinha para construção, conforme o caderno de encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde, na Repartição Central de Via e Obras em Santa Apolonia.

Depositio provisório 30\$000 réis.

As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

\*Proposta para o fornecimento de madeira da tarefa n.º 135, e redigidas segundo a formula seguinte: Eu, abaixo assignado, residente em.....obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, um lote de madeiras de casquinha pelos preços de.....(preços por extenso) na conformidade das condições patentes no Repartição Central de Via e Obras e das quais tomei pleno conhecimento.

(Data e assigatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até á 1 hora precisa do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. — Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

##### Fornecimento d'um lote de madeiras nacionaes para construcções

No dia 4 do corrente, pelas duas horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento d'um lote de madeiras nacionaes para construção, conforme o caderno de encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde na Repartição Central de Via e Obras em Santa Apolonia.

Depositio provisório 200\$000 réis.

As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

\*Proposta para o fornecimento de madeira da Tarefa n.º 136, e redigidas segundo a formula seguinte:

"Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, um lote de madeiras nacionaes pelos preços de... réis (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quais tomei pleno conhecimento".

(Data e assigatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até á 1 hora precisa do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. Esta Companhia não concederá passes ao fornecedores.

##### Fornecimento de carbonato de sodio crystallisado

No dia 11 do corrente mês, pelas duas horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10:000 kilos de carbonato de sodio crystallisado.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazéns geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até á 1 hora precisa do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

## FREIOS DE VACUO

Gebrüder Hardy deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que neste paiz lhe foi concedido pela patente n.º 6976, para "cylinder de freio de vacuo".

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

## TURBINAS

Brown, Boveri & C.º Aktiengesellschaft, desejam vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do invento a que diz respeito o certificado de adição á patente n.º 6063, concedido em 24 de Dezembro de 1909, para "disposições para regulação de turbinas com secções multiplas".

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

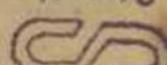
## ANIMATOGRAPHOS E VARIEDADES

### SESSÕES TODAS AS NOITES

**Chiado-Terrasse.** — Rua Antonio Maria Cardoso. O salão preferido pela sociedade elegante de Lisboa.

**Olympia.** — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectáculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brazileira. Domingos, matinées com programmes escolhidos para crianças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

ANNUAL



HISTÓRICO

# 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. Cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix 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 modicos.

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

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

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

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

**LISBOA** **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cosinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

**PARIS** **Ad. Seghers.** — Representante de gran des fabricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

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

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

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

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

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1911

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Figueira	Alfarellos	Figueira	Montemór	Gadanha	Montemór	Porto	Barea d'Alva	Porto		
7 12	7 55	9 23	10 7	11 15	1 55	9 45	10 5	11 11	7 50	3 14	a 8 3	q 12 57	
8 7	8 50	10 29	11 13	2 21	11 45	6 58	7 18	8 25	a 12	4 55	11 20	6 55	
10 55	11 38	11 51	12 34	6 40	7 13	7 40	8 22	8 45	p				
1 13	1 56	2 33	3 16	7 47	8 28	8 55	9 34						
2 28	3 11	4 49	5 29	Coimbra	Figueira	Coimbra	C. Branca	Evora	C. Branca	5 40	10 25	4 30	8 58
3 35	4 18	5 43	6 30	6 42	8 24	7 40	9 58	10 48	1 37	5 55			
4 41	5 24	6 50	7 34	1 40	3 52	7 20	1 17	7 40	7 50	8 18	4 10	5 20	
6 47	7 29	7 57	8 41	4 19	6 17	11	9 55	11 24	12 24	8 10	1 10		
8 27	9 11	9 34	10 18						5 45	10 48	1 37	6 5	
9 51	10 35	11 7	11 49	5 10	5 20	9 34	5 10	9 38	8 15	12 24	8 46	1 10	
11 25	11 33	12 5	12 20	11 50	11 18	Coimbra	Louzã	Coimbra	5 10	9 38	6 10	10 10	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				5 25	6 54	7 10	8 15	8 15	12 11	4	10 10		
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	Ovar	11 30	12 49	2	2 33	2 33	12 11	4	10 10		
f 7 20	7 30	f 6 38	Ovar	3 54	5 9	5 24	5 24	8 15	12 13	3 45	10 10		
f 4 35	4 43	f 9	8 15	10 42	8 10	9 3	9 3	10 42	12 11	4	10 10		
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	Espinho	10 5	11 4	8 11	9 3	10 5	12 11	4	10 10		
9 51	10 49	7 32	8 30	3 32	4 28	11 50	12 13	8 15	12 13	3 45	10 10		
11 10	10 38	8 49	9 15	11 10	12 8	12 52	1 35	10 42	12 11	4	10 10		
11 30	11 58	11 50	11 18	Mais os de Villa Franca.	12 33	1 56	5 23	8 15	12 13	3 45	10 10		
1 28	12 10	12 36	12 36	1 28	1 40	2 6	2 33	8 15	12 13	3 45	10 10		
2 30	2 58	3 10	3 36	2 30	2 58	3 10	3 36	8 15	12 13	3 45	10 10		
4 52	5 20	5 31	5 57	4 25	5 28	8 2	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
5 24	5 57	5 31	5 57	5 25	7 19	2 39	4 6	8 15	12 13	3 45	10 10		
7	7 28	8 4	8 35	7 28	8 4	8 35	9 45	8 15	12 13	3 45	10 10		
8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	8 58	9 10	9 36	8 15	12 13	3 45	10 10		
10	10 28	10 40	11 6	10 28	10 40	11 6	12 33	8 15	12 13	3 45	10 10		
12 30	1 3	—	—	1 3	—	—	—	8 15	12 13	3 45	10 10		
Mais os de Cascaes, excepto os a.				6 54	8 30	7 23	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Setil	4 35	5 58	3 27	5 15	8 15	12 13	3 45	10 10		
6 50	7 18	5 30	6 1	6 54	8 30	7 23	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
7 40	8 13	8 24	8 50	7 20	8 30	7 23	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
10 10	10 38	8 49	9 15	11 10	12 8	12 52	1 35	10 42	12 11	2 5	9 19		
11 30	11 58	11 50	11 18	Mais os de Villa Franca.	12 33	1 56	7 59	9 45	12 11	2 5	9 19		
1 28	12 10	12 36	12 36	1 28	1 40	2 6	2 33	8 15	12 13	3 45	10 10		
2 30	2 58	3 10	3 36	2 30	2 58	3 10	3 36	8 15	12 13	3 45	10 10		
4 52	5 20	5 31	5 57	4 25	5 28	8 2	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
5 24	5 57	5 31	5 57	5 25	7 19	2 39	4 6	8 15	12 13	3 45	10 10		
7	7 28	8 4	8 35	7 28	8 4	8 35	9 45	8 15	12 13	3 45	10 10		
8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	8 58	9 10	9 36	8 15	12 13	3 45	10 10		
10	10 28	10 40	11 6	10 28	10 40	11 6	12 33	8 15	12 13	3 45	10 10		
12 30	1 3	—	—	1 3	—	—	—	8 15	12 13	3 45	10 10		
Mais os de Cascaes, excepto os a.				6 54	8 30	7 23	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Entronc.	1 32	1 58	—	—	6 58	8 15	12 13	3 45	10 10	
5 30	6 34	6	7 4	6 54	8 30	7 23	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
6 15	7 19	6 55	7 56	7 20	8 30	7 23	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
8 10	9 6	7 48	8 35	8 15	9 30	8 20	9 20	8 15	12 13	3 45	10 10		
a 9 10	9 46	a 8 36	9 32	9 15	10 49	9 30	10 49	9 15	10 49	9 30	10 49		
9 45	10 41</td												