

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 513

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

LISBOA, 1 de Maio de 1909

Socorro ao Ribatejo

Uma parte da familia portugueza foi no dia 23 de abril de 1909 assolada por uma tremenda desgraça. Um terremoto destruiu a villa de Benavente e arruinou Samora Correia, Salvaterra e outras povoações. Houve 46 mortos e numerosos feridos; ha famintos e numerosas familias na miseria. Unamo-nos todos para os socorrer.

Aos nossos bondosos leitores pedimos nos auxiliem a avolumar a nossa

Subscrição

A Direcção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» 55000 réis



Restos d'uma rua em Samora Correia



Ruínas, na rua d'Evora em Benavente

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Avisos da Companhia Real — Aplicação de tarifas ás linhas do
Valle do Vouga e Valle do Tamega.

O INTERESSE DE LOURENÇO MARQUES

CONTRACTOS TARIFARIOS

Tem sido apaixonadamente discutido o facto de um contrato celebrado em África para preferencia do porto de Lourenço Marques sobre os que lhe fazem competencia no tráfego do Transwall para a Europa e vice-versa.

Sem entrar nas questões politicas a que esta *Gazeta* é completamente alheia, pela sua indole apenas nos cumpre apreciar o facto na sua generalidade sob o aspecto da exploração normal ferroviária.

Quando duas linhas ferreas de administração diversa se ligam e entroncam, procede-se, de commun acordo, à ligação ou homologação de tarifas que permittam a exploração do tráfego de passageiros e mercadorias, sem solução de continuidade no ponto de entroncamento, e unicamente havendo entre as duas administrações o cumprimento das formalidades de transmissão de uma para outra linha.

Este sistema, geralmente seguido em todas as linhas ferreas, está sendo adoptado em Portugal, não só entre companhias particulares na exploração dentro do paiz, como entre o Estado e companhias diversas para o serviço da exploração commun.

Na ligação internacional tambem aqui vigora o mesmo sistema, não só entre administrações ferroviárias de companhias portuguesas, com administrações ferroviárias estrangeiras, mas ainda entre administrações ferroviárias do Estado e administrações estrangeiras.

Este serviço de exploração normal é designado sob a classificação de «serviço combinado».

SUMMARIO

O interesse de Lourenço Marques.....	Paginas
O pessoal dos caminhos de ferro do Estado.....	129
Parte oficial — decretos de 22 de abril do Ministerio das Obras Publicas.....	130
Tarifas de transporte.....	132
Construção em terrenos sujeitos a abalos sísmicos, por Mello de Mattos.....	134
A propósito do Cincocentenario — LVIII.....	134
Notas de viagem — Archachon — O barro de verão e o de inverno — As oestreiras — O furor de ir a Paris — Angouleme — Poitiers.....	135
A reconstrução de Benavente.....	137
Linhos portuguezas — Bilhetes de banhos do Sul e Sueste — Linha do Sado — Ramal de estrada para a estação de Ernida — Bilhetes de assignatura entre Lisboa e Barreiro — Povoa a Barcellos — Montemór-o-Novo — Entroncamento a Gouveia — Gaia a Sobrado de Paiva — Atravez d'Afica.....	138
Publicações recebidas — The Lisbon Bulletin.....	139
Um comboio fugitivo.....	139
Comércio português.....	139
Companhia de Guimarães.....	139
Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.....	140
Parte financeira.....	140
Carteira dos Accionistas.....	140
Boletim Commercial e Financeiro.....	140
Coligações nas bolsas portuguezas e estrangeiras.....	141
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	141
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração (continuação).....	142
Linhos estrangeiros — Alemanha — Russia.....	142
Avisos de serviço.....	143
Arrematações.....	143
Agenda do Viajante.....	144
Horário dos comboios.....	144

Sempre que a exploração ferroviária de duas ou mais linhas combinadas tem que vencer competências de outras linhas ferreas antagonistas, ou da via marítima, as administrações ferroviárias combinam e contractam entre si tarifas especiais que vençam os obstáculos d'essas competências, atraindo em seu favor o tráfego que lhes é disputado.

Essa defesa do tráfego está, desde longa data, em acção entre a companhia Real e a do Meio Dia de Espanha, pela preferência por Valencia d'Alcantara sobre Badajoz; entre a administração pelo Estado da rede Sul e Sueste e a Companhia Real, disputando preferência em Vendas Novas sobre Setil ao tráfego de ou para Lisboa; entre as linhas portuguesas, espanholas e francesas, disputando o tráfego com a via marítima pelo Havre e Bordeus para Paris e Europa Central; pelas companhias portuguesas, espanholas e francesas, disputando o tráfego transatlântico de ou para a Europa Central.

Dá-se a circunstância da linha que tem origem transwaliana se bifurcar, dirigindo-se um ramo para Lourenço Marques e o antagonista para portos competidores do porto português.

Segundo a regra geral de exploração, havia portanto, o *dever* das administrações das linhas combinadas estabelecerem tarifas especiais que favoreçam o porto de Lourenço Marques, de preferência aos portos antagonistas.

A falta de adopção de um serviço commercial regular, que não existe na administração ferroviária portuguesa em África, e que supomos também não existir na administração transwaliana, tornaram necessária a nomeação de uma comissão mixta especial que só tem por fim a missão de adquirir tráfego para as linhas combinadas e a defesa tarifaria de preferência do porto de Lourenço Marques sobre os antagonistas.

Comissões mixtas de agentes portugueses e estrangeiros têm funcionado e estão funcionando na metrópole, não só entre administrações ferroviárias nacionais, particulares e até mesmo do Estado e administrações ferroviárias estrangeiras, e nem por isso a ninguém tem aterrorizado nem atemoriza o risco e perigo de periclitar a autonomia de Portugal, tomando parte integrante n'estes serviços combinados internacionais illustres e muitos illustrados membros das duas casas do parlamento, como funcionários superiores das administrações ferroviárias particulares e do Estado, e sem que por isso possam ser classificados de falta de patriotismo em comprometer a autonomia da sua e nossa pátria.

E sobre as funções d'uma comissão neste género que, confundindo-se atribuições que na exploração ferroviária tão bem definidas são, se tem levantado uma questão política sobre o perigo da perda da colónia portuguesa que, em vista do que acima fica exposto, não corre risco algum.

Perigo e perigo sério, não de perda de autonomia de Lourenço Marques, mas de prejuízos no tráfego da nossa linha de Lourenço Marques, que seria reduzido a uma insignificantíssima parcella do que representa o seu movimento natural, se um negociador inteligente e patriótico não tivesse sabido defendê-lo nas negociações com a linha combinada — certo de que assim defendia os interesses do paiz — ou se, entibiando-se com receios de tomar uma resolução arrojada, tivesse deixado a homologação d'essas negociações dependente da aprovação do nosso parlamento que por certo não lhe negaria, mas depois de ter a seu talante discutido as questões políticas comesinhos que interessam, muito por certo, aos partidos, mas que desinteressam, ao ponto de prejudicar, o paiz.

Por que nesse caso, com tais delongas que o nosso espírito meridional tem, mesmo para a resolução das questões mais vitais do paiz, é mais que natural, é certo, que as colónias do sul, empregando toda a sua influência — ali onde as questões económicas são estudadas por competentes e os interesses commerciais defendidos com afinco, sobrelevando aos assuntos de política mesquinha — con-

seguiriam, a tempo, anular todas as nossas negociações para garantir, como garantido está, à nossa linha um tráfego que lhe pertence, mas que os portos de Durban, Elisabeth e Cabo lhe disputam encarniçadamente, desde longo tempo.

Basta ver a attitudine que essas colónias teem tomado, combatendo o contracto firmado, para se calcular quanto este foi vantajoso para nós, e para nos felicitarmos de que por mais que os políticos assoprem a busina d'um errado modo de ver patriótico, por mais que, à falta de outro assumpto, façam do contracto tarifário estandarte da revolta contra o seu negociador — a quem nunca ninguém se lembrou de regatear o mais encendrado amor da pátria — o contracto esteja firme, válido, e não possa ser revogado.

Se os papeis se invertessem, se estivéssemos escrevendo no Natal ou no Cabo, insurgir-nos-hiamos, então, como lá se insurgem, por vêr prejudicado, embora com justiça, em favor de Lourenço Marques, o movimento das linhas e portos d'essas colónias.

E, ainda se inversos fossem os papeis, e ao parlamento britânico competisse a defesa de Lourenço Marques, seu caminho de ferro e seu porto, havíamos de vel-o levantar-se, *una voce*, a applaudir o negociador que firmou o tratado e os ministros que lhe consentiram este *abuso de poder*.

Tent.

O pessoal dos Caminhos de ferro do Estado

Tendo-se realizado há pouco na cámara dos deputados um aviso prévio acerca das condições em que se encontra o pessoal dos caminhos de ferro do Estado e a respectiva caixa de aposentações e socorros, terão cabimento algumas considerações sobre o assumpto, manifestamente importante.

Antes da organização administrativa baseada na lei orgânica de 14 de julho de 1899, a situação dos empregados dos caminhos de ferro do Estado era regulada de direito pelo decreto de 1 de dezembro de 1892, de facto pelas influências políticas regionais.

As regras de admissão e os preceitos disciplinares amoldavam-se às exigências do caciquismo. Nomeações, promoções, transferências, licenças, castigos, tinham por factor capital o empenho político.

Os vencimentos eram exigüos de alto a baixo da escala. O futuro do pessoal era garantido por forma ineficaz, num decreto de 1891, relativo a aposentações que não surtiu efeito algum, de modo que os que se impossibilitavam para o serviço, recebiam do arbitrio ministerial uma pensão de invalidez, cuja concessão e fixação não estavam sujeitas a regras.

Basta ler o relatório da comissão de 1898, que serviu de base à lei de 1899, para avaliar tão deplorável situação. Eis o que n'elle se lê:

Pelo que respeita ao pessoal, deixam muito a desejar as regras estabelecidas para a sua admissão e promoção. Sofre a disciplina com a centralização de quasi todos os negócios, que têm de ser resolvidos pelos ministros, sem conhecimento directo de pessoas e causas e assediados pelas importunidades de patronos influentes que os interessados põem em acção e às quais mais facilmente poderia oppor com firmeza os dictames da justiça e as conveniências do serviço quem tem a responsabilidade immediata d'elle.

Mesquinamente pago e em certos serviços insuficiente em número, não tem ao menos o pessoal das linhas do Estado a justa compensação na segurança do futuro garantida pela lei, sob a forma de uma aposentação equitativa. Tem-lhe até hoje concedido os ministros, sem autorização legal, ou antes fundando-se n'um princípio de justiça superior à lei escrita, mas que melhor fôra que n'ella se achasse formulado em termos exequíveis.

Os quadros prescritos no decreto de 1 de dezembro de 1892 só por lei podem ser alterados, salvo quando se abra a circulação alguma frota de linha. Cresce o tráfego de anno para anno. Assim em 1892 as linhas do Estado transportaram 1.487.235 passageiros e 441.176 toneladas de mercadorias em grande e pequena velocidade e tiveram uma receita do tráfego de 1.569.2.751.83 réis. Em 1897 essas cifras elevaram-se a 1.530.002 passageiros, 547.025 toneladas e 1.856.736.461 réis. Tão considerável aumento da circulação e das receitas exigiu naturalmente reforço do pessoal, que

só pôde ser obtido irregularmente pela admissão de auxiliares, visto que a extensão das linhas quasi não sofreu alteração, pois de 828 kilometros, em 1892, apenas se elevou a 834 em 1897, e este aumento é devido unicamente ás do Minho e Douro, enquanto que o do trasego deu-se tambem em iguaes, senão em maiores proporções, nas do sul e sueste. Anomala situação em que as exigências inadiáveis do serviço se acham em conflito permanente com as prescrições da lei!

O regulamento de 16 de novembro de 1899 estabeleceu novas regras que asseguravam bom recrutamento e selecção cuidadosa sem interferencia abusiva da politica, o que o conselho de administração tem conseguido tornar realidade, não sem luctas e attritos, que suscitaram a principio surdas hostilidades dos politicos acostumados a pôr e dispôr do pessoal.

Elvino de Brito tinha o maximo empenho em não avolumar a despesa, tendo se declarado hostil a qualquer modificação de quadros e vencimentos.

Era preciso, além disso, preparar a reforma com ponderação. Por isso, o decreto de 23 de dezembro de 1899 pequenas alterações introduziu nos quadros e vencimentos existentes.

Apenas a lei de 1899, creando o premio de exploração teve em vista melhorar os menos que mesquinhos vencimentos dos directores e chefes de serviço, não tendo havido a coragem de atacar de frente o problema, como convinha.

Em sucessivos diplomas teem sido ampliados os quadros e melhorados os vencimentos. Sempre que houve ensejo de os modificar, foram as ampliações feitas nas classes superiores de cada categoria para melhorar a promoção.

O mappa seguinte facilita a comparação dos quadros de 1899 com o actual e mostra as melhorias concedidas.

Quadro do pessoal administrativo

CATEGORIAS	NUMERO				Vencimento mensal	
	1899		1908		1899	1908
	S. S.	M. D.	S. S.	M. D.	Réis	Réis
Chefe de secretaria.....	1	1	1	1	60 000	82 500
Chefes de serviço.....	3	3	4	4	70 000	82 500
Sub-chefe do movimento.....	—	—	1	1	—	60 000
Chefes da secção.....	4	4	8	9	45 000	50 000
Inspectores.....	6	6	9	6	45 000	50 000
Sub-inspectores.....	—	—	4	4	—	42 000
Guarda-livros.....	—	—	1	—	—	60 000
Escripturarios principaes.....	—	—	11	11	—	35 000
Escripturarios de 1.ª classe.....	11	12	20	22	30 000	30 000
Escripturarios de 2.ª classe.....	14	24	42	46	25 000	25 000
Escripturarios de 3.ª classe.....	24	28	11	12	20 000	20 000
Fiscal de revisor de bilhetes.....	—	—	—	1	—	40 000
Revisores de bilhetes de 1.ª cl.....	4	6	11	13	20 000	20 000
Revisores de bilhetes de 2.ª cl.....	8	11	11	13	18 000	18 000
Continuo — porteiro.....	—	—	1	1	—	22 500
Continuos.....	4	4	3	3	18 000	18 000
Comprador despachante.....	—	—	1	—	—	25 000
Fiel de bilhetes.....	1	1	1	1	20 000	25 000
Fabricante de bilhetes.....	1	1	1	1	20 000	25 000
Fiel dos armazens geraes.....	1	1	1	1	20 000	30 000
Chefes de estação de 1.ª classe.....	7	8	9	9	35 000	35 000
Chefes d'estação de 2.ª classe.....	7	12	15	14	30 000	30 000
Chefes d'estação de 3.ª classe.....	8	12	20	17	25 000	26 000
Chefes d'estação de 4.ª classe.....	30	26	35	31	20 000	23 000
Fieis de 1.ª classe.....	12	19	31	34	20 000	21 000
Fieis de 2.ª classe.....	22	20	31	34	18 000	19 000
Telegraphistas de 1.ª classe.....	7	7	19	9	18 000	18 000
Telegraphistas de 2.ª classe.....	6	8	19	9	15 000	16 000
Factores de 1.ª classe.....	18	37	62	56	15 000	16 000
Factores de 2.ª classe.....	26	41	62	56	13 300	15 000
Factores de 3.ª classe.....	—	—	37	33	—	12 000
Bilheteiros de 1.ª classe.....	1	2	1	3	30 000	30 000
Bilheteiros de 2.ª classe.....	—	3	2	3	25 000	25 000
Bilheteiros de 3.ª classe.....	—	—	4	4	—	20 000
Conductores de comboio de 1.ª cl.....	8	5	17	18	24 000	24 000
Conductores d' comboio de 2.ª cl.....	16	16	17	18	20 000	20 000
Chefe de machinistas.....	1	1	1	1	45 000	50 000
Chefe das officinas.....	1	1	1	1	48 000	50 000
Chefe do serviço de saude.....	1	1	1	1	50 000	50 000
Sub-chefe do serviço de saude.....	—	—	1	1	—	40 000
Medico chefe da secção principal	1	1	1	1	30 000	35 000

Assim, vemos que em 1899 havia nas duas direcções 52 escripturarios de 3.ª classe contra 61 das outras duas.

Hoje ha 23 contra 130, tendo-se além d'isso criado 22 logares de escripturarios principaes, além do aumento de chefes de secção e inspectores.

Os revisores de 2.ª classe eram 19 para 10 de 1.ª; hoje são 24 contra 24.

Nos chefes de estação houve um aumento de 10 na 4.ª classe e de 30 nas outras tres classes.

Os fieis das duas classes eram 31 na 2.ª, 42 na 1.ª; são hoje 65 em cada classe.

Do mesmo modo nas categorias de telegraphistas, factores, conductores, foi melhorada a proporção da classe superior para a inferior, além de varios aumentos de vencimento.

Foi concedido aumento por diuturnidade de serviço, o que corresponde a melhoria de vencimento quando a promoção se demore.

Quanto ao pessoal jornaleiro, cujos quadros e vencimentos são fixados annualmente no orçamento, seguiu-se o mesmo criterio. Onde havia mais de uma classe dentro da categoria, aumentou-se ao numero e classe superior. Muitos salarios teem sido elevados, apesar da dificuldade que provem de grande numero de agentes, dando logar qualquer ligeira modificação de salarios a consideravel aumento de despesa.

Outra forma de melhorar a situação do pessoal foi o alargamento dos subsídios para rendas de casas e as gratificações especiaes d'exercício para certas estações, além das gratificações extraordinarias, concedidas por excesso de trabalho, que representam alguns contos de réis por anno.

Convém ainda mencionar as pensões da medalha de bom serviço para o pessoal jornaleiro, que já representam cerca de 5:000\$000 réis por anno.

A construcção de novas linhas, a melhoria de serviços, tem dado logar a consideravel alargamento de quadros, tendo-se em vista diminuir a fadiga do pessoal. D'essas reformas, conjugadas com a aposentação de muitos invalidos, tem resultado acesso rapido em vez da estagnação antiga.

Devemos concluir d'esta rapida resenha que a situação do pessoal ferroviario é desafogada e os seus serviços retribuidos com largueza?

De modo algum; os empregados de caminhos de ferro não são em geral bem pagos, como quasi nenhum funcionario publico o é, nem o são os de igual categoria nas companhias, salvo o pessoal superior. E' justo e necessário continuar melhorando quanto possível os seus vencimentos.

O que é porém pelo menos leviano, para não dizer antes injusto e profundamente inexacto, é a affirmation de que nada se tem feito a favor do pessoal, quando pelo contrario a sua situação melhorou bastante nos ultimos nove annos.

E a prova é o consideravel numero de pretendentes a logares nos caminhos de ferro do Estado. Ainda ha pouco, para 30 vagas de praticante de estação do Sul e Sueste houve cerca de 230 concorrentes.

Os logares de escripturario são avidamente disputados.

O commercio não paga melhor aos seus agentes subalternos, exige-lhes muito trabalho e não dá eguaes garantias.

E não falámos ainda da caixa de aposentações e socorros, instituição creada por decreto de 31 de janeiro de 1901, tendo começado a funcionar em 1 de julho do mesmo anno.

As regras de aposentação obedecem ás normas geralmente seguidas nas instituições similares, havendo ainda a pensão de sobrevivencia.

Graças ao favoritismo politico, havia inumeros empregados, principalmente jornaleiros, adiantados em annos e quasi invalidos, com poucos annos de serviço, de modo

que por humanidade e para facilitar a selecção foi por decreto de 27 de fevereiro de 1902 concedida a pensão de 50 % a todos os que tivessem mais de 10 annos de serviço à data da constituição da caixa, o que foi consideravel beneficio para muitos.

As pensões de reforma e sobrevivencia elevaram-se em 1907-1908 a mais de 45:000\$000 réis além de réis 6:718\$000 de pensões de invalides anteriores à constituição da caixa. No anno corrente devem elevar-se as pensões à somma de 60:000\$000 réis.

Os subsídios por doença ao pessoal jornaleiro sommaram na ultima gerencia 4:548\$990 réis.

Os subsídios para funeraes attingiram 734\$605 réis.

Os donativos a empregados em condições accidentalmente precarias representaram 586\$000 réis.

A despesa com medicamentos foi de 668\$675 réis.

Os adiantamentos feitos ao pessoal elevaram-se a cerca de 44:000\$000 réis, que produziram para a caixa réis 1:885\$000 de juros.

Estavam inscriptos na caixa 3.525 empregados em 30 de junho de 1908, sendo 1.763 no Sul e Sueste e 1.762 no Minho e Douro.

A importancia de quotas com que contribuiram foi de 19:336\$720, a que se deve juntar 2:330\$145 réis, importancia das multas, que reverteram para a caixa.

Os subsídios concedidos pela Administração foram:

Subsidio fixo	19:080\$000 réis
Bilhetes de gare e bonus	24:597\$720 "
Affixação de annuncios	1:395\$200 "
Diversos	183\$920 "
Total	45:256\$840 "

Vê-se quanto é avultado este subsidio, que sofre vantajosamente o confronto com os das administrações similares.

A Administração da caixa tem-se empenhado em elevar o mais possivel a capitalização antes do periodo critico em que as pensões de reforma e sobrevivencia attingirão cifra elevada.

Dispõe hoje a caixa do seguinte capital, no qual se acha incluido o da extinta associação de soccorros do Sul e Sueste:

Inscrições	307:300\$000 nominaes
Obrigações	108:000\$000 "

Tem além d'isso em bilhetes do Thesouro 100:600\$000 réis, que vencem o juro de 6 % e nos quaes se acham incluidas fianças dos empregados.

Esses capitais originam um rendimento annual de réis 17:300\$000 aproximadamente.

Além d'isso conta ainda a caixa com um rendimento de cerca de 6:000\$000 réis dos armazens de viveres. Existe já um no Barreiro, que tem tomado consideravel incremento, e creou-se outro em Campanhã que tem já hoje grande movimento. Ambos fornecem generos de boa qualidade e pelos preços do mercado a credito e sem juros, prestando grandes serviços ao pessoal.

Os rendimentos da Caixa, attingem cerca de 92 contos annuaes e estão onerados com perto de 72 contos de despeza.

A sua situação é pois desafogada, podendo ainda continuar a capitalização durante alguns annos, apesar do rapido crescimento das reformas.

Assim, em 1901-1902 as pensões, incluindo as da extinta Associação, sommaram 16:885\$725 réis. Em 1907-1908 elevaram-se a cerca de 52 contos.

E ainda agora começam as pensões de sobrevivencia. E certo que as pensões de invalides anteriores à constituição da Caixa desceram de 10:423\$665 a 6:718\$000 réis, mas não chegou ainda a Caixa ao periodo d'equilibrio, sendo pois necessário prudente criterio na sua gerencia

e constituindo imprudencia grave qualquer augmento intempestivo de vantagens aos empregados.

Da rapida exposição feita vê-se quantos serviços prestava a Caixa e como são injustas as campanhas contra os seus administradores, movidas por entidades que exploraram a classe ferroviaria, arvorando-se em seus defensores encartados. Teem um passado vergonhoso. Fizeram sumir na voragem da improbidade fundos de associações de previdencia constituidos com sacrificio pelo pessoal. E todavia, com singular audacia falam e escrevem em nome d'elle, semeiam a indisciplina com diffamação dos superiores.

Salvo uma minoria de discolos e desorientados, os empregados conhecem esses patronos e sabem quem são os seus verdadeiros amigos.

Serve de pretexto ás accusações, que encontraram facil echo onde o não deviam ter sem previo exame dos factos, o atraso na publicação dos relatórios da Caixa, proveniente da consideravel massa de trabalho que pesa sobre os funcionários encarregados da sua gerencia.

Sabemos que esse atrazo em breve cessará e ver-se-há então pormenorisadamente o que aqui fica rapidamente esboçado, evidenciando-se os relevantes serviços que a Caixa presta ao pessoal.

Com razão se pôde ufanar a Administração dos Caminhos de ferro do Estado de que nenhuma outra entidade similar a excede, se é que a iguala, nos auxilios ao seu pessoal, tão digno de sollicitude e protecção.

O que ella fez nos nove annos decorridos é garantia valiosa de novos benefícios no futuro, assegurados a tão benemeritos servidores do Estado.

J. Fernando de Souza.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Eu, El-Rei, faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido a Companhia Carris de Ferro do Porto, em seu requerimento de 12 de fevereiro de 1909, licença para a linha eléctrica que está em exploração na estrada real n.º 3 ser prolongada na referida estrada real, no troço comprehendido entre a estrada de circumvallação e a margem esquerda do Rio Leça, no logar da Ponte de Pedra, na extensão de 2:500 metros: hei por bem, conformando-me com os pareceres do Conselho Superior das Obras Publicas e Minas e do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, conceder á referida companhia a licença que solicitou, com as clausulas e condições seguintes:

1.º A licença poderá ser retirada, sem indemnização alguma à companhia, quando por utilidade publica o Governo o entender por conveniente, devendo nesse caso ser levantada a linha pelo concessionario, que repará a estrada no seu estado ordinario.

2.º Esta licença será dada pelo tempo que durar a actual concessão dada pela Camara Municipal do Porto, relativa á linha em exploração na mesma estrada real n.º 3 á estrada de circumvallação.

3.º A companhia concessionaria fica sujeita a todos os regulamentos em vigor e que de futuro se publicarem, na parte que forem applicaveis ao uso da presente licença, e em especial á organização dos serviços dos telegraphos, correios e fiscalização de industrias electricas, aprovada por decreto de 24 de dezembro de 1901, e do regulamento de concessões, estabelecimento e exploração de industrias electricas, aprovado por decreto de 28 de fevereiro de 1903.

4.º A companhia pagará ao Estado o imposto de transito, cal-

culado segundo as leis em vigor ou ajustado por avença, se este processo fôr julgado mais conveniente.

5.^a A conservação da faixa da estrada em que fôr assente a linha ficará a cargo da Direcção das Obras Públicas do Porto.

6.^a A Companhia dos Carris de Ferro do Porto pagará, por esse encargo tomado pela Direcção das Obras Públicas do distrito do Porto, a quantia de 125\$000 réis por cada anno económico, e equivalente a 50\$000 por kilometro na extensão de 2.500 metros, comprehendido entre a estrada de circumvalação e o logar da Maia.

7.^a Esta indemnização annual será paga em quatro prestações no principio de cada trimestre, a contar da data em que começar a exploração.

8.^a As obras que digam respeito directamente à conservação da linha americana, à sua mudança, assentamento desvios ou renovação de travessas, etc., continuarão a ser feitas pela companhia. Serão feitos pela Direcção das Obras Públicas os trabalhos de reparação da estrada nas partes atacadas ou deterioradas pelas obras da companhia e esta pagará separadamente a importancia d'estas reparações, a qual lhe será apresentada em conta especial e que nunca poderá, comprehendendo o material e a mão de obra, exceder os preços estabelecidos pela tabella da Camara Municipal do Porto para iguaes trabalhos.

9.^a Os pagamentos a que se referem as duas condições anteriores serão feitos pela companhia directamente aos tarefeiros e fornecedores, mediante os respectivos documentos de despesa autorizados pelo chefe da secção que tiver a seu cargo a estrada referida.

§ unico. Os duplicados d'estes documentos serão devolvidos pela companhia ao chefe da secção, contendo declaração de recebimento por parte dos interessados.

10.^a Sempre que a companhia quiser fazer alguma reparação ou quaesquer trabalhos dos indicados na condição 8.^a, deverá com antecedencia prevenir a Direcção das Obras Públicas; igualmente sempre que a Direcção das Obras Públicas intentar qualquer reparação na estrada que possa impedir ou dificultar o transito dos carros electricos, prevenirá com antecedencia a companhia para que regule convenientemente o seu serviço.

11.^a A limpeza das calhas fica a cargo da companhia.

12.^a A Companhia dos Carris de Ferro do Porto obriga-se a conceder à Direcção das Obras Públicas d'este distrito, pelo tempo de duração da exploração, seis passes nominaes de circulação gratuitos, para o serviço do Estado em todos os carros que a Companhia tiver ao serviço do publico.

13.^a Do cumprimento das condições d'esta concessão ficará servindo de caução o material fixo e circulante da linha ferrea americana.

14.^a As questões suscitadas pela companhia com relação à execução ou interpretação das condições da presente licença serão resolvidas em ultima instancia pelo Governo.

Pelo que mando a todas as auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'el se contem.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e o de verba.

Dado no Paço aos 22 de abril de 1909 — EL-REI — D. Luiz Filipe de Castro.

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido a Companhia Carris de Ferro do Porto, em seu requerimento de 3 de março de 1909, licença para a linha que está em exploração sobre a estrada real n.^o 32 ser prolongada na referida estrada no troço entre a estrada da circumvalação e o logar da Maia, no extensão de 3:300 metros : hei por bem, conformandomo-me com os pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, e do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, conceder à referida companhia a licença que solicitou, com as clausulas e condições seguintes :

1.^a A licença poderá ser retirada, sem indemnização alguma á companhia, quando por utilidade publica o Governo o entenda por conveniente, devendo nesse caso ser levantada a linha pelo concessionario, que reporá a estrada no seu estado ordinario;

2.^a Esta licença será dada pelo tempo que durar a actual concessão, feita pela Camara Municipal do Porto, relativa á linha em exploração na estrada real n.^o 32 até á estrada da circumvalação;

3.^a A companhia concessionaria fica sujeita a todos os regulamentos em vigor e que de futuro se publicarem, na parte que forem applicaveis ao caso da presente licença, e em especial á organização dos serviços dos telegraphos, correios e fiscalisação de industrias eletricas, aprovada por decreto de 24 de dezembro de 1901, e ao regulamento de concessões, estabelecimento e exploração de industrias eletricas, aprovado por decreto de 28 de fevereiro de 1903 ;

4.^a A companhia pagará ao Estado o importe de transito, calculado segundo as leis em vigor ou ajustado por avença, se este processo fôr julgado mais conveniente;

5.^a A conservação da faixa da estrada em que fôr assente a linha ficará a cargo da Direcção das Obras Públicas do Porto;

6.^a A Companhia Carris de Ferro do Porto pagará por esse encargo, tomado pela Direcção das Obras Públicas do distrito do Porto, a quantia de 165\$000 réis por cada anno económico, equivalente a 50\$000 réis por kilometro na extensão de 3:300 metros, comprehendido entre a Estrada de circumvalação e o logar da Maia ;

7.^a Esta indemnização annual será paga em quatro prestações no principio de cada trimestre, a contar da data em que começar a exploração;

8.^a As obras que dizem respeito directamente á conservação da linha americana, á sua mudança, assentamento, desvios ou renovação de travessas, etc., continuarão a ser feitas pela companhia. Serão feitos pela Direcção das Obras Públicas os trabalhos de reparação da estrada nas partes aterradas ou deterioradas pelas obras da companhia e esta pagará separadamente a importancia d'estas reparações, a qual lhe será apresentada em conta especial, e que nunca poderá, comprehendendo o material e a mão de obra, exceder os preços estabelecidos pela tabella da Camara Municipal do Porto para iguaes trabalhos :

9.^a Os pagamentos a que se referem as duas condições anteriores serão feitos pela companhia directamente aos tarefeiros e fornecedores, mediante os respectivos documentos de despesa autorizados pelo chefe de secção que tiver a seu cargo a estrada referida.

§ unico. Os duplicados d'estes documentos serão devolvidos pela companhia ao chefe de secção, contendo declaração de recebimento por parte dos interessados.

10.^a Sempre que a companhia quiser fazer alguma reparação ou quaesquer trabalhos dos indicados na condição 8.^a, deverá com antecedencia prevenir a Direcção de Obras Públicas ; igualmente sempre que a Direcção de Obras Públicas intentar qualquer reparação na estrada que possa impedir ou difficultar o transito dos carros electricos prevenirá com antecedencia a companhia para que regule convenientemente o seu serviço.

11.^a A limpeza das calhas fica a cargo da companhia ;

12.^a Do cumprimento das condições d'esta concessão ficará servindo de caução o material fixo e circulante da linha ferrea americana.

13.^a As questões suscitadas pela companhia com relação á execução ou interpretação das condições da presente licença serão resolvidas em ultima instancia pelo Governo.

Pelo que mando a todas as autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'el se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assinado e sellado com o sello das armas reaes e o de verba.

Dada no Paço, aos 22 de abril de 1909. — EL-REI. — D. Luiz Filipe de Castro.

Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga que, para a construcção da estação de Aveiro do mencionado caminho de ferro, seja decretada a urgencia da expropriação de uma parcella de diversos tratos de terreno com a area total de 9^{m²}.073, pertencente a João Carlos de Almeida Machado, e situada na freguezia de Esgueira, concelho e distrito de Aveiro ; e

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

Hei por bem declararar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella, que baixa com o presente decreto assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de abril de 1909. — REI. — D. Luiz Filipe de Castro.

Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga que, para a construcção do troço do mencionado caminho de ferro comprehendido entre Oliveira de Azemeis e o Rio Vouga, seja decretada a urgencia da expropriação de duas parcelas de terreno lavradio com os n.^o 70 e 78, e com a area, a primeira de 1:996 metros quadrados e a segunda de 71 metros quadrados, pertencentes, respectivamente, ao padre Arturio Julio Pires e José da Silva Vidal, ambas situadas na freguezia e concelho de Albergaria-a-Velha, distrito de Aveiro ; e

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

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, que baixa com o presente decreto assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de abril de 1909. — REI. — D. Luiz Filipe de Castro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Serviço combinado entre a Companhia Real e a do Valle do Vouga. — Conforme o aviso que hoje distribuimos desde 25 do mez passado ficou estabelecido este serviço combinado para todos os transportes tanto de passageiros, e bagagens, como de grande e pequena velocidade entre as estações, da linha do Valle do Vouga, e todas as da Companhia Real ou que por estas tenham de passar em transito.

Combinações com a linha do Valle do Tamega. — Como tambem se vê do outro *aviso* que vai com este numero as estações da Companhia Real passam a permitar com as da linha do Tamega todo o serviço de passageiros, bagagens, recovagens, mercadorias e gado em grande e pequena velocidade, mediante a applicação das tarifas Geraes ou especiaes internas de cada uma das linhas ou especiaes combinadas em vigor, conforme corresponder.

As estações do troço de Livração a Amarante e respectivas distancias kilometricas a Porto-Campanhã, bem como o serviço que desempenham, são as seguintes:

De Porto-Campanhã às estações abaixo	Distancias kilom. ^{as}	Serviço que desempenham
Livração	56	Todo o serviço de g. e p. velocidade.
Villa Cahiz.....	63	Todo o serviço de g. e p. velocidade.
Fregim (ap.)....	66	Passageiros, bagagens e g. v. com limite de 50 kilos por cada volume.
Amarante	69	Todo o serviço de g. e p. velocidade.



Construções em terrenos sujeitos a abalos sismicos

Os dois ultimos numeros dos *Annali della Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani* trazem copiosas noticias a propósito das edificações em terrenos sujeitos a tremores de terra.

Na impossibilidade de fazer um resumo dos trabalhos publicados, que abrangem mais de 70 paginas *in quarto* de duas columnas, as circumstancias actuaes dão uma pun gente actualidade áquellas publicações sobremodo interessantes e ha toda a razão para pôr de parte outras questões e outros estudos, alludindo aqui ao que escreveram os engenheiros srs. Pacchioni, Baravelli, Oddone, Cannizzarro, Anastasi, De Palo, De Angelis d'Ossat, Novarese e Padoa.

Copiosa é a bibliographia que acompanha o primeiro trabalho da serie publicada e pena é que n'ella não figure obra alguma portugueza, nem sequer as *Comunicações da Comissão Geologica*, onde o illustre sabio sr. Choffat estudou os abalos sismicos que se deram em Portugal em 1903.

Não é agora o ensejo para referir os trabalhos portuguezes a este propósito, onde nem sequer faltam os de vulgarisação.

Já neste anno o sr. dr. Ferreira Diniz publicou um folheto de 12 paginas exclusivamente destinado à instrução popular e relativo a tremores de terra em Portugal.

Entre outras noticias interessantes, o trabalho alludido encerra uma escala de intensidade dos abalos sismicos que, por ser perfeitamente intelligivel e capaz de apreciação e applicação por toda a gente aqui reproduzimos com a devida vénia.

Em oito graus classifica o sr. dr. Ferreira Diniz as intensidades dos sismos a saber:

I—Abalos presentidos pelo homem, despertando-o quando dorme.

II—Abalos produzindo movimentos de objectos móveis, portas, janellas.

III—Abalos produzindo movimentos de objectos mais importantes, moveis, leitos e fazendo tocar sinos e campainhas.

IV—Abalos produzindo oscilações de lustres, paragem de relogios de paredes e movimentos sensiveis nas arvores.

V—Abalos produzindo a queda de objectos moveis e de estuques de tectos e paredes.

VI—Abalos produzindo queda de chaminés e bréchas nos muros.

VII—Abalos produzindo ruinas parciaes nos edificios.

VIII—Tremores de terra destruidores.

Tambem as conclusões do opusculo do sr. dr. Ferreira Diniz são dignas de consideração sob o ponto de vista constructivo, por isso que bem claramente demonstra que Portugal é uma região sismica sujeita a frequentes abalos de terra de pequena intensidade.

Quanto á sua origem, são locaes os que amiudadamente se observam na Serra da Estrella; por deslocamento de compartimentos da crosta terrestre, os que se originam na região andalusa ou nas profundezas do Atlântico, em frente da nossa costa occidental.

As areas affectadas são pequenas nos primeiros; os originados na Andaluzia attenuam se de maneira que pouco se fazem sentir, e só os provenientes do Atlântico são para nós os mais damnosos e os que maior amplitude teem.

Passando a applicação ainda mais concreta, o sr. dr. Ferreira Diniz observa que uma das regiões onde mais incidem entre nós os movimentos da crosta terrestre é a de Lisboa e aqui devem transcrever-se as palavras do opusculo a que nos estamos referindo e que se subordina ao título *Tremores de terra, seus efeitos e suas causas*.

«A parte principal da cidade, escreve o sr. dr. Ferreira Diniz, construida sobre uma elevação de terreno, denominada abobada de Lisboa, coberta em epochas geologicas passadas por camadas da mesma idade ou da mesma especie, hoje cortada por valles transversaes que as aguas torrenciaes cavaram pondo a descoberto em alguns pontos outras camadas de diferente edade, atravessadas alem disso por inumerosas falhas e uma grande parte constituida por terrenos movediços (alluvioes) é uma região que tem todas as pessimas condições para os efeitos dos tremores de terra.»

Ainda é cedo para argumentar acerca dos recentissimos desastres de 23 do corrente, mas o que se observa pelo exame da carta geologica é que foram precisamente as povoações situadas nos terrenos de alluvião moderno as que mais sofreram. Assim, Benavente encontra-se totalmente em terrenos de alluvião. Muito danro teve Coruche que está na juncção do pliocene com o terreno de alluvião do valle do Sorraia, que parece que foi o preferido para o trajecto mais violento da onda sismica de 23 do corrente.

Villa Franca de Xira quasi que em frente de Samora mas assente em neo-jurassico poucos desastres regista, não se explicando que até agora não haja notícia de danros em Santo Estevão, no valle do Almansor e quasi que a igual distancia de Canha e Samora.

Alhandra, a menos de quatro kilometros de Villa Franca, foi bastante affectada.

São pois os terrenos modernos os que mais receios devem inspirar e mais cuidados impõem na escolha do sistema constructivo dos seus edificios.

No quinto tomo das *Comunicações da Comissão do serviço geológico de Portugal*, o illustre sabio sr. Paul Choffat faz referencia ao seu magistral estudo sobre o tunel do Rocio, em que consagra todo um capítulo especial aos tremores de terra, e relata em magnifico estudo de conjunto os abalos sismicos de 9 de agosto e 14 de setembro de 1903.

De começo, o illustre sabio nota a carencia de orga-

nização de um serviço de observações sismicas abrangendo a total extensão do paiz, depois de escrever que o estudo dos sismos de intensidade média pode ser praticamente utilizado para a escolha dos locaes dos edifícios e para a orientação que convem dar-lhes.

No entanto, a despeito de carencia de observações meteorologicas, compulsando os jornaes da epocha, estribando-se em informações officiaes e particulares, o sr. Choffat conseguiu traçar tres cartas interessantissimas.

E' a primeira a que compara os abalos sismicos de 1 de novembro de 1755, de 11 de novembro de 1858, de 9 de agosto de 1903 e de 14 de setembro do mesmo anno, nas suas curvas de maior intensidade; na segunda fixa as localidades affectadas pelo setimo e oitavo graus da escala de Rossi e Forel e pelas que não experimentaram os effeitos apontados no sexto grau da mesma escala, e finalmente a terceira carta representa não sómente o sismo de 14 de setembro de 1903 comprehendido nas duas curvas isosismicas que vão até ao mar, mas tambem os abalos locaes notados em Pragança e Alemquer em 14 de outubro de 1903, Batalha e Macieira em 21 de fevereiro de 1890, e Valle de Moreira em 4 de novembro de 1902.

Vê-se pois que, pelo menos, tres obras relativamente modernas se publicaram em Portugal a proposito de abalos sismicos affectando o nosso paiz, e por isso tanto mais para lamentar é que n'um estudo tão completo como o dos engenheiros srs. Pacchioni e Baravelli se não faça referencia a elles.

Dos dois aqui resumidos um pouco vagamente se deduz a necessidade de fixar os preceitos a observar na construção de edifícios.

Ora, a esse proposito depara-se-nos nos *Annali* de começo citados o interessante relatorio do sr. engenheiro Cannizzarro, cujas conclusões assentam na *lição das coisas*, como dizem os pedagogos.

Observa o sr. Cannizzarro que teriam ficado intactas varias casas que cairam em 28 de dezembro do anno passado em Messina, se não as arrastassem as que lhes estavam adjacentes, ao passo que pouco sofreram os monumentos isolados. A proposito condena o processo empregado em Genova de travar os predios uns com os outros, quer por contacto completo, quer por botareus, imaginando que assim se prestarão mutuo auxilio nos casos de abalos sismicos. Como se vê, nem sempre a união faz a força, e a legenda da bandeira belga não terá que reclamar contra estes factos concretos que a contradizem.

Tambem as vigas de ferro bem encastradas e aferrolhadas, como usam alguns constructores lisboetas para aguentar as paredes, são prejudiciaes. Todos os pavimentos constituidos por esta maneira, segundo o relato do sr. Cannizzarro cairam por terra com deslocamentos.

Identicamente se comportaram as construções de pedra e de tijolo. Só os edifícios isolados e homogeneamente construídos resistiram aos abalos de Messina. As velhas torres de Naro, San Ranieri e Matagrifoni permaneceram intactas bem como o theatro e varios palacios.

Mais poupadass foram as construções baixas do que os predios de muitos andares, o que lembraria aquelle verso do Tasso a proposito de subir depressa e muito alto.

Nas proximidades da praça de Cairoli observou o sr. Cannizzarro que uma casa em construção parada na altura do primeiro andar permaneceu intacta, ao passo que as casas proximas construídas identicamente mas concluidas e com muitos andares ficaram inteiramente destruidas.

A cobertura leve do mercado ficou no seu logar embora o solo baixasse neste sitio. As pesadas coberturas da Al-fandega e da estação do Caminho de ferro cairam por terra.

Segundo a explicação do sr. Cannizzarro para estes factos e outros, cada edifício constitue um elemento mais ou menos elástico que fixado no solo vibra com elle por occasião dos abalos. As vibrações da parte superior do predio tem maior amplitude do que as que se dão pouco

acima do nível do terreno e retardam em referencia a estas ultimas.

Portanto, quanto mais elevado for um monumento tanto mais tendencia terá para cair quando a parte mais elevada não for menos densa, o que constitue um correctivo.

Se o monumento não é de construção homogênea, se n'elle se misturam os materiaes leves e pesados, tem as vibrações velocidades diferentes e tendem a desagregar-se os materiaes uns dos outros.

Conclue pois do seu estudo o sr. engenheiro Cannizzarro que:

1.º — se devem construir casas inteiramente isoladas com separação de uma vez e meia á sua altura.

2.º — Os predios devem ser baixos, com andar terreo e primeiro andar e, quando muito, duas ou tres peças no centro do edifício podem ficar em segundo andar. Por cima das lojas ou estabelecimentos de venda não deve haver andares, porque aquellas tem que ser espacosas sem divisórias e os compartimentos para habitação, de mais reduzidas dimensões, comportarão paredes cujo peso elevará o centro de gravidade do conjunto.

3.º — Os tectos e solhos devem ser homogeneos; o do primeiro andar mais leve do que o do andar terreo e todos mais leves do que as paredes. As vigas de ferro devem banir-se dos solhos, excepto quando se constituir com elles toda uma armadura metálica, como se fosse uma rede cujo peso se distribuirá regularmente por toda a massa do solho.

4.º — As paredes devem ter suficiente espessura, devem ser construídas com regularidade e cuidado e por meio de blocos bem esquadriados. As divisórias internas devem ter a mesma espessura que as exteriores. Todas devem ser homogeneas e mais pesadas as inferiores do que as de cima, o que se conseguirá pelo aumento da espessuras de aquellas.

5.º — Devem evitarse as sacadas pesadas (varandas, cornijas, torreões etc.).

6.º — As vigas devem atravessar as paredes em que assentaráo unicamente, e sem encastramentos, para poderem vibrar livremente na occasião dos abalos sismicos.

7.º — As chaminés hão de ser conicas e pesadas na base.

8.º — Em lugar de telhados pesados devem preferir-se os terraços homogeneos e leves.

9.º — Finalmente todas as edificações devem ser erigidas segundo planos aprovados por technicos ajuramentados.

A serie de problemas que comportam as conclusões acabadas de ler são outros tantos problemas complicados da difícil arte de construir e de administração, que urge resolver em paizes sujeitos a abalos sismicos e que certamente terá solução, se os technicos se applicarem ao seu estudo. O estado da scienzia permite ter confiança no futuro.

Mello de Mattos.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LVIII

Alheios aos assuntos propriamente de administração, só accidentalmente a elles alludimos nos casos em que se prendem com os actos da direcção da exploração e, portanto, deixamos de apreciar em detalhe os complicados e diversos factos pelos quaes uma Companhia em plena exuberância de productos de receita se viu forçada a declarar-se impotente para satisfazer os seus compromissos financeiros.

Luctando com justas exigencias dos capitalistas estrangeiros, que viam arriscados os avultados capitais que haviam confiado á administração da Companhia sob garantia de acções, obrigações e empréstimos, de que nem se quer

Ihes eram pagos os juros, as dificuldades com os credores em que o Estado figurava tambem em grande parte, traziam os membros do Conselho na mais constante preocupação.

Prejudicados por seus proprios agentes, entre os quaes havia interessados na ruina da Companhia que lhes pagava; desajudados por outros que, descurando seus deveres, aguardavam negligentes os resultados incertos da situação só aproveitando o que accidentalmente recebiam, o resultado foi o que não podia deixar de ser: a fallencia da outrora tão poderosa Companhia que tanto credito gosou e por circumstancias excepcionaes chegou a perder.

Em volumoso relatorio apresentado á assembleia geral de 26 de março de 1885, tratou o Conselho de Administração de confiar a sua situação aos interessados que, avidos de conhecer os meios de salvar seus capitais, em breve espaço de tempo esgotaram os exemplares que o Conselho de Administração fizera imprimir na Imprensa Nacional.

Para satisfazer exigencias de muitos dos interessados, nacionaes e estrangeiros, que à ultima hora vinham a Lisboa tomar parte na assembleia geral, e para os quaes já não existiam os exemplares do relatorio necessarios para os satisfazer, resolveu o administrador da Companhia fazer nova impressão d'esse importante documento.

Havendo apenas quatro dias para executar essa exigencia, o activo administrador recorreu, como sempre em casos de apuro se recorrera, á coadjuvação do Serviço do Trafego, incumbindo d'este verdadeiro *tour de force* o sub-chefe d'esse serviço, Mendonça e Costa, para salvar o Conselho dos resultados da recusa do relatorio aos que tinham direito a exigil-o.

Este antigo empregado (*) desde longos annos em um dos serviços de exploração em que havia dado provas da sua muita dedicação no trabalho e aptidão na sua execução, comprometteu-se a ter prontos os 1.000 exemplares do volumoso relatorio no curtissimo espaço de tempo em que eram necessarios.

Para esse fim, dividiu as 222 paginas do relatorio em diversas partes de que separadamente foi incumbida a impressão a seis diferentes tipografias: Companhia Real, Diario Popular, Branco, da rua do Ouro, Souza Neves, Castro & Irmão e Tipografia Universal.

E assim, ocupando-se da revisão e organização d'esta edição nova como já se havia ocupado de parte da redacção, poude Mendonça e Costa evitar ao Conselho de Administração o ser incriminado, como começou a sel-o, de querer subtrahir ao conhecimento dos interessados os documentos necessarios para justificação dos seus actos.

Acalorados foram os debates da assembleia, e, não podendo o Estado alheiar-se dos interesses em que estavam comprometidos importantes capitais nacionaes e estrangeiros, comissionou para o representar o conselheiro Antonio Pereira Carrilho, chefe dos serviços da contabilidade pública no Ministerio da Fazenda, que pela sua competencia em assuntos financeiros zelo e dedicação muitas vezes provados nos negocios mais importantes do Estado, e pela sua natureza do mais infatigavel amor pelo trabalho era, de certo, como afinal provou ser, o mais competente para conciliar os interesses particulares com os do Estado.

Longos e arduos foram os esforços empregados pelo conselheiro Carrilho para levar a bom exito a commissão de confiança que lhe fora incumbida, vencer as resistencias que se lhe opunham, e que elle anulava com a mais patriótica tenacidade.

(*) Somos forçados a suprimir aqui algumas phrases de lisonjeira classificação que o auctor d'estes artigos deixando correr na penna a manifestação de velha amizade pelo discípulo dedicado a quem amparou nos primeiros passos no serviço ferroviário, dedicado ao director d'este jornal, porque só as atribuímos ao afecto que se radicou em mais de vinte annos de continua convivência de serviço, e no conhecimento da gratidão com que é venerado o mestre intelligente e o amigo devotado.

N. do D.

Estas excepcionaes qualidades foram confessadas com admiração em publica manifestação por parte dos seus mais ferrenhos antagonistas, que lhe opunham a maior resistencia e que afinal se reconheceram vencidos.

Accordado um honroso convenio entre os credores da Companhia Real e o Estado que o garantia, a gerencia financeira da Companhia foi confiada a uma administração composta de membros franceses, alemaes e portuguezes, entrando nesta delegados nomeados pelo Governo, que além de terem por dever não infringir as clausulas do convenio, tomariam sobre si a defesa dos interesses do Estado como associado aos credores da Companhia.

Devendo existir um comité em Paris, foi nomeado para o presidir o notavel publicista financeiro e conceituado membro da alta finança europea geralmente respeitado, Mr. Kergall.

Como representante dos interesses alemaes na administração em Lisboa, foi nomeado, com aprovação do governo alemao, o consul geral d'esse paiz Mr. Deynhardt, cuja honradez de carácter e respeitabilidade commercial eram geralmente acatadas pela praça de Lisboa, onde desde longos annos Mr. Deynhardt gosava da maior consideração.

Para representante dos interesses franceses foi nomeado Mr. Bayard, antigo chanceller do consulado de França, e de ha muito ligado a Portugal por interesses pessoaes, como importante proprietario em Lisboa.

A verdadeira e simpatica dedicação por assuntos portuguezes evidenciada por estes dois respeitaveis membros da colonia estrangeira em Lisboa foi geralmente bem acolhida, offerecendo garantia segura de que os interesses de que lhe era confiada a defesa seriam justa e devidamente defendidos, sem offensa da dignidade e direitos reconhecidos do paiz, ao qual tantas provas haviam prestado de sua dedicação, e pelo que gozavam de geral respeito e consideração.

Foram os proprios representantes dos credores estrangeiros que mais se empenharam em que para chefe da administração em Lisboa fosse nomeado o solicto e zeloso conselheiro Carrilho, fundados na maneira leal e proficiente como tinha sabido e conseguido alliar todos os interesses que, tendo começado por mostrar-se intransigentes e antagonistas, concluiram pela mais completa harmonia.

Para representar os interesses dos credores nacionaes foi nomeado o respeitavel membro da corporação commercial de Lisboa, justamente considerado e respeitado, o sr. Victorino Vaz Junior, que assim veio reforçar mais o credito da Companhia Real.

Objectando-se ao conselheiro Carrilho a dificuldade em que fôra collocado, sendo simultaneamente o representante dos assuntos financeiros do Estado e o defensor dos interesses da Companhia entre os quaes podia haver antagonismo, respondia, com a convicção do cumprimento do seu dever, que lhe era facil o desempenho da sua missão, porque sendo portuguezas eram portuguezes os interesses e credito da Companhia, e tendo por base o estricto cumprimento das clausulas do convenio, d'ellas se não afastaria nem permitiria que por forma alguma d'ellas qualquer pretendesse afastar-se.

E assim, pela gerencia a mais honrada zelosa e inteligente, a administração dos credores particulares e do Estado tem conseguido restabelecer o que a Companhia havia perdido, dando-nos a convicção de em breve entrar franca e vantajosamente no goso da prosperidade tão necessaria, não só para os que tem nesta empresa comprometidos seus capitais, como para o Estado que nella possue um dos principaes elementos de riqueza publica.

Declaração:

Por escrupulo do director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, originado pela referencia a elle feita pelo narrador de factos relativos á exploração da rede Leste e Norte de Portugal, devemos declarar:

1.º — que estas memorias de um veterano do serviço

ferroviario, hoje, por mercé da Providencia, o decano da corporação, não eram destinadas á publicação, pelo menos durante a sua vida, e só pela insistencia do director da *Gazeta* annuiu a que n'ella fossem inseridas.

2.^o — que a ninguem consultou sobre os factos que refere, e de que assegura a veracidade por ter tido parte directa em tudo que desde os primitivos projectos da primeira linha ferrea portugueza até a sua mais completa realisacao se praticou, tendo sempre desempenhado cargos de confiança, com que muito se honra na sua invalidez.

3.^o — que deixa de referir muitos factos em que teve de intervir e de que possuia valiosos documentos que reduziu a cinzas, para que, de futuro, taes factos não fossem apreciados desfavoravelmente em relação a alguns homens publicos, considerando que a revelação de taes factos constituiria um verdadeiro abuso de confiança de que seu caracter o inhibia.

4.^o — que os factos de que faz narração pôdem ser comprovados pelos documentos officiaes e os que devem existir nos archivos da Companhia.

5.^o — que o director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tendo, por muitos annos, collaborado com o auctor d'estas narrativas em cargos de confiança, de que nunca desmerceu, pôde pessoalmente testemunhar a exactidão do que durante o tempo que serviu a Companhia teve conhecimento, e de que, em muitos casos, tomou parte.

Fique pois bem esclarecido que nem é favor o elogio que o auctor presta aos a quem cabe a gloria de terem contribuido para o bom nome e credito da Companhia, nem tem outro fim com as referencias feitas, que não seja prestar justiça aos que a merecem por direito e dedicação provada no cumprimento de seus deveres.

Um obscuro mas saudoso veterano do serviço ferroviario.



XIII

Arcachon — O bairro de verão e o de inverno — As ostreiras — O furor de ir a Paris — Angouleme — Poitiers

Saindo de Pau para o norte não ha que voltar a Bayonna, porque em Puyo toma-se o ramal que vae, em Dax, entroncar com a linha principal Hendaya-Bordeus.

O ramal nada tem de especialmente notável e o resto da linha até Bordeus está aqui repetidas vezes descripto.

Mas 37 kilometros antes do extremo da linha paremos em Facture para trasbordar para a pequena linha económica que nos levará a Arcachon.

A linha insere-se na via geral, em reversão, até a estação anterior, Lamothe, e curva depois para a direita, percorrendo a margem da bacia d'Arcachon, junto de dunas enormes, de 70 metros de altura, e deixando ver pequenas povoações de pescadores e praias de banhos da gente pobre da região.

Em breve chegamos a Arcachon, entrando na cidade por uma avenida arborizada, à frente da qual se nos depara o antigo palacio Deganne, hoje Casino Municipal.

E' original esta cidade, considerada sobre varios aspectos.

Um maire dividiu-a, em tempos, em quatro zonas dedicadas ás quatros estações, com o espirito tendencioso, já se vê, de manter ali uma população fluctuante todo o anno segundo a quadra que se fosse atravessando.

D'esses quatro bairros, só tres subsistem, os de verão, outono e inverno e um outro, ao fim da bacia, tomou o nome de Monleau.

Os dois mais radicalmente diferentes, no seu clima e applicação, e os mais importantes são os de verão e de inverno.

Aquelle é constituído pela parte baixa, junto ao mar e formado por uma continua rua de *villas* e alguns hoteis, com face para a estrada e outra sobre a bacia onde tem terraços ou installação privativa de banhos.

E' o defeito — e grande — de Arcachon, por mais que a proclamem a estação de banhos por excellencia.

Uma estação marítima sem mar, é um contrasenso. Pois é o aspecto que nos apresenta Arcachon.

Os diferentes proprietarios foram construindo as suas habitações entre a avenida Gambeta e a margem, e tomando uma talhada d'esta para seu uso exclusivo; e assim a cidade ficou interdicta de ver agua e de construir um passeio à beiramar, indispensável n'uma povoação balnear.

Ficou-lhe apenas a rachitica praça Thiers e em frente d'esta estendeu uma ponte, unico sitio que tem para passeio, a não querer andar sobre a areia da praia.

E' por isso que, por mais que façam, Arcachon nunca chegara aos explendores de Biarritz, de S. Sebastião ou de Ostende.

Tem, porém, o recurso da estação de inverno, perfeitamente definida e separada das outras.

As habitações d'esta parte são construídas sobre as dunas, tanto quando possível na vertente sul e entre uma copada floresta de pinheiraes seculares, semeada de jardins que as camelias abrilhantam com as suas cores vivas. São cerca de mil as *villas* a alugar, e tres os hoteis que oferecem alojamento, durante todo o anno, porque mesmo de verão ha quem se installe ali porque tem bons arvoredos a ensombrar os passeios que dá, e está mais em socego e perfeitamente isolado da vida activa da povoação.

Porque — original disposição — na floresta não se consente nem industria nem commercio nem mesmo muros de separação de propriedade. O ar circula em todos os sentidos, apenas interceptado pelos edifícios, em geral casinhas isoladas e estreitas, e filtrado através dos arvoredos.

Uma distração d'Arcachon é a visita das ostreiras, tão conhecidas e afamadas em toda a Europa.

Vae-se lá n'un barco que se aluga por 2 ou 3 francos.

As ostreiras são grandes reservatórios, como tanques, no meio da larga bacia, e rodeados das creadeiras, formadas por grupos de telhas, em cruzeta umas sobre outras, onde adherem os ovos e se desenvolvem os pequenos moluscos até um centimetro de largura.

E' então que são desadheridos, por meio da ponta de uma navalha, e lançados nos tanques, onde crescem à vontade, e d'onde são colhidos, para venda.

Em virtude d'este commercio e d'aquellas installações, toda a cidade à beira do rio, todas as casas, as roupas, tudo, tudo cheira a maresia e a ostra, pronunciadamente.

De noite ha as *soirées* no casino onde representam companhias dramaticas ou liricas, se dão concertos e outras diversões.

De Arcachon, sem nos determos em Bordeus já visto e descripto por occasião de outras viagens, sigamos para o norte, com paragens em transito, a visitar os pontos de maior interesse que se nos deparam, e pelos quaes, o viajante de Lisboa a Paris passa desapercebido, sem lhes apreciar as bellesas e curiosidades.

Porque é muito nosso, muito portuguez, este costume de ir, de corrida para a grande capital, sem cuidar de mais nada.

Vae-se a Paris e só Paris se toma como fito; toma-se o rápido, não só para se ir mais commodamente mas para se ir mais depressa, na sofreruidão de chegar à grande capital que nos atrae, por mais que a tenhamos visto muitas

vezes, por mais que o viajante seja pessoa livre a quem nada importa prolongar a viagem de alguns dias, e aumentar as despesas de algumas centenas de francos, para ver outras cidades, outras regiões francezas.

E a linha de Orleans é bem interessante a visitar minadamente, pelos seus pontos historicos, marcados pelos castellos e palacios da Loire e da Touraine; pela bellesa d'aqueles rios que a atravessam; pela importancia das varias cidades que ella serve; pelo pittoresco das suas povoações.

Façamos, pois, uma paragem — algumas horas bastam — em Angouleme, dispondo nos a ver esta bonita cidade, por baixo da qual temos passado muitas vezes, sem a vermos, porque o caminho de ferro a atravessa em tunel, perfeitamente ao centro.

Angouleme é uma cidade toda construida sobre um promontorio oblongo, e como que em mirante sobre os apraziveis valles da Charente e da Anguienne. Das suas fortificações circulares gosa-se, portanto, um bello panorama sobre aquelles valles.

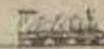
A cathedral, estylo romano do XI seculo, é muito notável, sobretudo pela sua fachada em quatro corpos sobrepostos, e pela torre de 60 metros em seis pavimentos. A casa da camara comquanto moderna é tambem muito bom edificio.

Entre dois comboios, numas tres horas, tomando um trem, vê-se tudo bem e commodamente.

Sigamos, pois, para fazermos nova paragem em Poitiers outra cidade, mais importante que a precedente, tanto pela sua população e commercio, como pelos seus monumentos, entre os quaes se nota o grupo — unico em França — de tres egrejas romanas; e pelos seus preciosos museos e edificios antigos.

E também construida sobre uma colina, na confluencia de dois rios, e circumdada de boulevards, por parte dos quaes circulam os tremvias electricos, que apenas a custo penetram em duas unicas ruas do centro da cidade, porque as outras são tão estreitas que não permitem este serviço.

Tambem em umas tres horas se vê tudo e se pôde regressar à estação para continuar a viagem até Tours, onde faremos mais demorada paragem para ver o muito que ha a apreciar n'esta cidade, centro da zona d'excursões da Touraine e da Loire.



A reconstrução de Benavente

A tremenda catastrophe de 23 de abril que ficará, para sempre, memoravel na nossa historia, como segundo plano da de 1.^º de novembro de 1755, destruiu, por completo, a fertil e aprazivel villa de Benavente.

Não ha que nos illudirmos nem taxar de exagerados os que dizem que ali nada se salva; não ha que deixar uma parede de pé. Tem que ser apeado quanto ainda se mantém num instavel equilibrio e profundados, até, os alicerces para no seu lugar se fundamentarem outros.

Quem, como nós, visitou a desgraçada povoação, logo depois da devastaçao que o terremoto de ha oito dias lhe inflingiu, vê, sem esforço, sem necessidade de competencia technica, que seria o mais imperdoavel erro, que o menos prudente nunca aconselhará, aproveitar d'ali mais que um ou outro raro pilar de pedra que ainda ficou inteiro.

As proprias fundações sofreram tanto como a construção que estava á luz; ha edificios em que as paredes trouxeram consigo os tijolos e as pedras em que assentavam a mais de um metro de profundidade.

Prova isto que entre os movimentos houve, um pelo menos, e violento, em sentido vertical, embora precedido

ou seguido de outros horizontaes que prepararam ou concluiram a total destruição.

Tem portanto, como dissemos, e como todos reconhecem, que se reconstruir tudo retirando mesmo do sub-solo as fundações avariadas, deslocadas, que lá ficaram.

Essa reconstrucção avalia-se, e não nos parece que largamente, em 2.500 contos para as povoações arrazadas ou parcialmente avariadas, e difícil será por muito tempo, como impossivel é desde já, fixar o *quantum* d'uma estimativa rasoavel, vista a enorme área que o cataclismo assolou, a variedade do valor da propriedade e outras condições de avaliação que ha que ter em vista.

Mas concretizando, as nossas observações sómente ao que se refere a Benavente, por ser só ali que tudo derrou, um ponto ha que precisa ser fixado e nos parece conveniente pôr em evidencia desde já perante a commissão nomeada por portaria de 27 de abril:

Trata-se verdadeiramente de fundar uma nova povoação.

Pois bem, essas edificações terão que obedecer a um novo sistema de construcção que offereça maior estabilidade do que se empregava até hoje, adoptando a madeira e o ferro em vez da pedra e da taipa.

Isso é com os engenheiros e architectos que o sr. ministro das obras publicas escolheu, entre os mais competentes para essa espinhosa commissão.

Mas outro ponto de vista é o nosso:

Tratando-se d'uma povoação nova, é mister que ella apresente um novo aspecto, que as construcções se façam *todas* em parallelogrammo, não havendo ruas em curva nem em diagonal.

D'isso temos um exemplo já em Villa Real de Santo Antonio, disposta em perfeito taboleiro de xadrez, por aquele grande espirito que governou o paiz e se chamou Marquez de Pombal.

Haveria certas dificuldades para isso, não duvidamos mas essas mesmas serão facilmente removidas, assentando-se n'un plano geral, unico, antes de se começar a menor reconstrucção.

A propriedade do terreno das varias edificações está ali muito dividida; mas, apezar da derrocada geral não está confundida, porque o solo não foi revolvido. Sabe-se, pois, a quem pertence o terreno A ou o terreno B. Na frente d'estes passa a via publica que pertence à camara ou ao Estado.

Por meio, pois de compensações de nesgas de terreno entre as varias partes interessadas cada qual ficará com um parallelogrammo ao lado do seu vizinho e na frente d'estes passará a via publica n'un perfeito alinhamento recto.

Não ha duvida de que algumas expropriações haverão a fazer, para conseguir a recificação e o alargamento das ruas. Mas isso mesmo ajudará a reconstrucção dos edificios por parte de alguns proprietarios em maiores dificuldades financeiras.

Feito o tombamento de toda a propriedade da villa (e não é impossivel fazê-lo porque os livros de registro predial não foram destruidos) por elle se pôdem distribuir entre os proprietarios, com toda a justiça e equidade, os novos terrenos que lhes ficam pertencendo, em troca dos seus antigos, tendo-se sempre em vista conservar-lhes a mesma área, e quanto possível que esta seja, no todo ou na maior parte, o mesmo terreno onde existia o predio demolido.

Tambem um breve estudo, para que não faltam competencias na commissão, aconselhará a escolha de uns certos traços de elegancia moderna nas novas construcções, dando á villa um aspecto risonho e attrahente.

E bom é que assim succeda, para que, à vista das suas novas casinhas, bonitas, hygienicas, elegantes nas linhas architeconomicas, aquelle infeliz povo vá esquecendo as desgraças que o assolararam.



Bilhetes de banhos do Sul e Sueste. — Foi aprovado o cartaz do serviço interno que apenas differe do do verão anterior no adicionamento de algumas estações mais, devendo começar a vigorar em 15 de maio.

Linha do Sado. — Os actuaes ministros da Fazenda e de Obras Publicas estão estudando a forma de levar rapidamente a effeito a construcção integral da linha do Sado, assunto sobre o qual o conselho de administração prestou minuciosa informação.

Ramal de estrada para a estação da Ermita. — Foi adjudicada por 2:720\$000 réis umá empreitada d'este ramal a espensas do fundo especial dos caminhos de ferro.

Bilhetes de assignatura entre Lisboa e Barreiro. — Foi desdobrado o preço unico que havia para a 1.^a e 2.^a classe estabelecendo-se o preço para a 1.^a classe de 16:000 réis por 3 mezes, 24:500 réis por 6 e 37:000 réis por um anno.

Povoa a Barcellos. — Trata-se de levar a effeito a construcção de uma linha entre estas duas importantes povoações que, partindo de Vairão, passe por Villa do Conde, Povoa, Apulia, Fão, Espozende, e vá terminar em Barcellos.

Montemór-o-Novo. — Está já lançado o taboleiro da ponte que atravessa a ribeira, e concluido o edificio da estação e suas dependencias.

As machinas já percorrem o ramal até à estação da Paixão.

Entroncamento a Gouveia. — Os deputados pelos círculos a que interessa esta linha estão empregando todos os esforços para que o mais breve possível se leve a effeito a construcção da linha do Entroncamento a Gouveia e seus ramaes.

Gaia a Sobrado de Paiva. — Numerosos proprietários das regiões interessadas na construcção d'esta linha vão pedir ao Governo para que remova rapidamente quaisquer dificuldades que se levantem impedindo a immediata construcção da linha.

Atravez d'Africa. — Faltam apenas 10 kilometros de linha para chegar a Malange, estando já no kilometro 130, e estando as terraplenagens no kilometro 147.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

The Lisbon Bulletin. — Começou a publicar-se este boletim mensal, parte em inglez parte em franez, dedicado aos estrangeiros que nos visitam, e muito intelligentemente organizado para este fim.

Começa por uns traços caracteristicos sobre Lisboa como estação sanitaria dando leves e rápidas descripções das suas bellesas, seguindo-se a nota dos seus edificios, hoteis e outros estabelecimentos que é, cremos, a parte commercial em que a publicação se funda mas que não a torna uma simples folha de reclamo, graças á maneira inteligente porque está disposta.

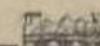
O seu editor é o sr. Palloratzky (que pelo nome se nos asfigura ser de nacionalidade russa ou polaca) e a redacção provisoria na rua Nova da Piedade, 47.

Felicitamo-nos porque o movimento de visitantes do nosso porto já vá justificando a creacão de publicações como esta, á qual desejamos tantas prosperidades como o autor, se vê, deseja ao nosso paiz.

Um comboio fugitivo

A coragem e presença de espirito de um guarda-freio se deve não ter ocorrido um grave desastre numa linha de caminho de ferro da Inglaterra. Por motivo desconhecido a machina dum comboio de mercadorias pôz-se em movimento quando o machinista e o fogueiro estavam ausentes dos seus logares na machina. Ganhando velocidade na descida, o comboio avançou por uma linha de via simples entre duas estações. O guarda-freio saltou para o ultimo «truck» e andou por todos elles largando os «brakes», correndo grave risco para passar dum para outro «truck».

Finalmente conseguiu diminuir a velocidade e pôde chegar até à machina, parando-a depois de andar 3 milhas. Passou por uma estação com a velocidade de 30 milhas por hora. Se o fugitivo tivesse continuado na sua corrida sem ser reprimido, teria abalroado com um comboio de passageiros que devia sahir d'uma estação um pouco mais adante.



COMMERCIO PORTUGUEZ

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

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	1.464.619	947.043
Materias primas para as artes e industrias	13.461.944	13.280.504
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.762.287	3.919.989
Substancias alimenticias.....	9.909.842	6.113.348
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	2.908.277	3.047.174
Manufacturas diversas.....	2.650.649	2.714.073
Taras	59.998	54.328
Total.....	34.217.616	30.046.459

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	1.888.620	1.883.645
Materias primas para as artes e industrias	3.253.379	3.377.168
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	561.685	742.165
Substancias alimenticias.....	7.005.301	7.851.955
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	57.662	50.675
Manufacturas diversas.....	1.007.132	1.029.898
Total.....	13.773.779	14.935.506



Companhia de Guimarães

Reuniu no dia 27, no Porto, a assembleia geral, para apreciação do relatorio da gerencia do anno findo e parecer do conselho fiscal que foram approvedados.

A assembleia resolveu exarar na acta um voto de sentimento pela catastrophe occorrida com o terramoto em Benavente, Salvaterra de Magos e Samora Correia, e contribuir com 100\$000 réis para a subscricção aberta pela Sociedade da Cruz Vermelha em favor das victimas sobreviventes da referida catastrophe.

Procedeu-se depois á eleição de todos os cargos da Companhia, sahindo eleitos os seguintes senhores:

Assembleia geral — Presidente, conselheiro Alfredo da Fonseca Menéres; vice-presidente, Thomaz Martins Ramos

Guimarães; secretarios, Alfredo Carneiro Soares e Alfredo Vieira Gomes.

Gerencia — Gerente, Antonio Reis Porto.

Gonselfo fiscal — Effectivos: José de Moura Soares Veloso, Ernesto Leite Nogueira Pinto, João Augusto de Souza, Annibal Marianni Pinto e Manoel de Souza Machado; substitutos: Alexandre Amorim Pinto, dr. José de Mello Freitas Pinto e Alfredo José da Silva.

De relatorio respigaremos alguns apontamentos, tanto mais interessantes quanto esta companhia se torna notavel, pelo facto de ser a unica explorando caminhos de ferro no paiz que distribue renumeração aos seus accionistas, sendo de 5% o dividendo que repartiu no anno passado.

A situação financeira da Companhia é desafogada, como o declara o seu gerente, sem receio pelo futuro, vistos os bons resultados tirados do trafego da nova linha durante o primeiro anno da sua exploração.

O relatorio é muito exiguo em explicações, salientando-se na forma prática de expôr os resultados da exploração por meio de algarismos, tirados da escripta que dizem mais que longas considerações.

As receitas de exploração em 1908 foram de 137,4 contos, superiores em 23,4 contos a 1907 e produzindo uma média kilometrica de 2:453\$749. As despezas elevaram-se a 49,6 contos ou mais 9,2 contos do que no anno anterior. O saldo foi, pois, de 87,8 contos, superior em 11,3 contos de 1907.

Em detalhe, o movimento e receitas dos dois annos comparados, foi o seguinte:

	1907	1908	Diferencias em 1908
Número de passageiros	294.743	343.628	+ 48.885
Número de toneladas em grande velocidade	3.784	4.095	+ 311
Número de toneladas em pequena velocidade	52.843	69.183	+ 16.300
Productos de passageiros	62.035\$8955	71.358\$040	+ 9.322\$085
Productos de transportes em grande velocidade	11.360\$025	12.339\$413	+ 979\$388
Productos de transportes em pequena velocidade	39.903\$5372	50.224\$5448	+ 10.321\$076
Total das receitas do trafego	113.299\$352	133.924\$4901	+ 20.622\$549
Receitas fora do trafego	675\$270	559\$805	- 415\$645
Afluxo do trafego	—	3.228\$235	+ 3.228\$235
Total geral	113.974\$622	137.409\$941	+ 23.435\$319

A conta de lucros e perdas accusa um saldo de réis 18.670\$763, a que a gerencia e o conselho fiscal propõem a seguinte distribuição:

Para fundo de reserva, elevando-o a 24.000\$000	2.000\$000
Para fundo de renovação de material, elevando-o a 34.000\$000	4.000\$000
Para amortização de algumas verbas do balanço	2.000\$000
Para dividendo complementar (de 2%, tendo já sido distribuidos 3%)	6.000\$000
Para conta nova	4.670\$763

A gerencia felicita-se por terem sido terminadas por um despacho negativo do actual titular das obras publicas as pretensões de um grupo que solicitava, desde longo tempo, a concessão de um tremvia assente na estrada de Famalicão a Guimarães, como fomos os primeiros a noticiar no nosso numero de 16 de fevereiro ultimo, despacho que veio libertar a companhia de Guimarães da ameaça de uma concorrência prejudicialissima aos seus interesses que a pretendida linha iria fazer-lhe.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Reuniu no dia 28 do mez findo a assembleia geral da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro presidindo o sr. Mello e Souza, secreteriado pelos srs. Oliveira Simões e José Eugenio da Silva.

Foi apresentado o relatorio tendo sido aprovado depois de varias explicações pedidas pela assembleia e cabalmente satisfeitas pela Direcção.

Procedeu-se em seguida á eleição dos corpos gerentes para o novo anno que deu o seguinte resultado:

Meza da Assembleia Geral: Presidente — José Adolpho de Mello e Souza, 858 vice-presidente José da Paixão Castanheira das Neves, 1.º secretario José Maria d'Oliveira Simões, 2.º secretario José Eugenio da Silva; 1.º vice-secretario Manuel de Campos Ferreira Lima, 2.º vice-secretario Antonio José Dantas, todos com 863.

Direcção: Effectivo — Antonio José Gomes Lima, 904; Manuel Maria d'Oliveira Bello, 835; Belchior José Machado, 893; substitutos — Eduardo José Mendes, 815; Pedro Joyce Diniz, 867; Ernesto Henrique de Seixas, 720.

Concelho Fiscal: Effectivos — Julio Henrique de Seixas, 777; Frederico Pereira Palha, 777; Eugenio Henrique Pires, 698; substitutos — Hypacio de Brion, 767; Augusto da Silva Carvalho, 591; Antonio Mendes d'Almeida, 599.

Decor



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. — De conformidade com os artigos 39.º e 40.º dos Estatutos, são convocados os srs. accionistas, portadores, pelo menos, de vinte acções, em assembleia geral ordinaria, para as 3 horas da tarde de quarta-feira 19 de maio corrente, na sede social da Companhia, em Lisboa, 1, Rua Victor Cordon.

O deposito das acções ao portador deverá ser feito, conforme o artigo 39.º, quinze dias antes da reunião:

— Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º

— No Porto, no Banco Alliança.

— Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère.

Esta reunião tem por fim:

a) — Apresentação do balanço e contas do exercicio de 1908.

b) — Discussão e votação do relatorio do Conselho de Administração sobre o mesmo exercicio e parecer do Conselho Fiscal.

c) — Fixação da importancia a distribuir ao coupon n.º 4 das obrigações de juro variavel; e

d) — Eleição de tres membros effectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal devem ser legalisadas por tabelião, e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia.

O recibo do deposito servirá para a admissão na assembleia geral.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de abril de 1909.

A quinzena passou-se na expectativa e na commoção.

Em começo assistimos aos primeiros passos do novo governo que se vai vendo tão firmes, trabalhando — enquanto puder — com energia, por cumprir a sua missão.

Por assuntos estranhos a este boletim tivemos que nos avistar com o sr. ministro da Fazenda, que nem de longe conhecemos, e a impressão que nos deu foi a de um homem ao mesmo tempo energico e leal, sem excluir a boa prudencia.

Vê-se que toma a serio a espinhosa missão de que está investido e que se sente resolvido a fazer administração.

Boa? má? isso depende das dificuldades que tenha que vencer; mas que o vemos decidido a trabalhar, e desejoso de trabalhar bem, não ha duvida.

A segunda parte da quinzena decorreu agitados os espíritos pela agitação do solo.

A ella nos referimos em diferentes artigos deste numero e para ella abrimos subscrição.

Aqui, temos que encaral-a perante o seu lado financeiro e esse representa uma nova dificuldade para o nosso tesouro, perfeitamente inesperada e altamente respeitável.

Em seis rapidos segundos sumiram-se ali não só cerca de cincuenta vidas como mais de 2.000 contos.

De toda essa cifra, e muito mais, porque mais caro custa a reconstrução de centenares de edificios do que o valor que elles representavam, terá que sahir dos cofres publicos uma parte; não

tudo, porque entre os proprietários prejudicados muitos ha que não precisam de auxilio.

Mas não só essa parte já é verba importante para o nosso depauperado thesouro como o restante, os prejuizos que os proprietários soffram, representa um desfalque na economia publica d'aquella região.

Unicamente lucram os constructores, os productores de matérias de construção, os marceneiros (pouco porque as mobilias destruidas não são muitas e de pequeno valor) mas sobretudo os operarios que terão que reconstruir ou reparar uns bons milhares de predios.

Por muito tempo, pois, trabalho para os que se achavam em crise. E' o caso de se dizer à quelque chose malheur est bon.

O mercado de fundos foi menos animado por falta de papel. Os compradores nem por isso elevaram as suas offertas e os vendedores escassamente lh'as aceitaram; as cotações, como se vê da

nossa tabella, mantiveram-se sem alteração, excepto nas obrigações 3% 1905, por motivo do sorteio.

Os cambios tiveram uma boa melhoria resultante da quantidade de cambiaes que trouxeram os ultimos paquetes do Brazil.

Ficou hoje a libra a 5\$270 compra e 5\$240 venda. O Rio Londres está equivalente a 15\$835 réis a libra.

	EM 30 DE ABRIL		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 5/8	45 1/2	45 1/2	45 3/8
" 90 d/v	45 13/16	—	45 11/16	—
Paris cheque	627	629	629	631
Berlim	259	258	257 1/2	258 1/2
Amsterdam cheque	435 1/2	437 1/2	—	—
Madrid cheque	935	940	935	945

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	ABRIL												
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa:													
Inscrições de assentamento	39,35	39,35	39,35	39,30	39,35	39,30	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35
coupon	39,30	39,30	39,30	39,30	—	—	39,35	39,35	39,35	—	39,35	39,35	—
Obrig. 4% 1888	21.450	21.400	—	21.450	21.400	—	21.500	—	21.450	21.450	—	—	—
" 4% 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon	49.806	49.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% assentamento	—	—	—	56.000	—	—	—	56.500	—	—	—	56.500	—
" 4% coupon interno	56.000	55.800	55.800	55.700	55.700	—	—	56.000	56.000	56.200	56.200	56.000	—
" externo, 1.ª série	64.900	64.800	65.000	65.200	65.200	65.200	65.200	65.200	65.100	65.000	65.000	65.500	—
" 3% 1905	—	—	—	92,00	9.150	9.150	92,00	—	—	9.050	9.000	9.050	9.050
Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	164.500	—	—	164.650	—	164.500	—	—	164.500	164.500	—	—	164.000
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137.000
" Banco Nacional Ultramarino	90.500	90.500	—	90.500	—	90.500	—	90.500	—	90.600	—	90.600	—
" Banco Lisboa & Açores	—	115.500	115.500	115.500	—	—	—	—	—	115.000	—	115.000	—
" Tabacos, coupon	—	82.300	82.300	82.500	—	82.500	—	82.500	82.500	82.700	—	82.800	83.400
" Companhia dos Phosphoros	—	62.300	62.300	—	62.300	62.200	62.300	62.300	62.300	62.300	62.300	62.300	—
" Companhia Real	—	—	64.500	—	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	—
" Companhia Nacional	—	—	—	65.00	65.00	65.00	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. predias 6%	90.000	90.000	90.150	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	—	90.000	—
" 5%	—	86.500	86.800	86.700	86.500	—	86.700	86.650	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	61.000	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3%, 2.º grau	—	47.400	47.850	48.000	48.000	47.800	47.800	—	—	73.000	—	—	47.900
Companhia Nacional, 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Atraves d'Africa	—	—	87.900	87.900	87.700	88.000	87.900	88.00	88.000	—	87.800	88.000	—
Paris:	3% portuguez 1.ª série	61,10	60,72	61,40	61,55	61,50	61,65	61,40	61,40	61,42	61,25	61,22	61,70
Acções Companhia Real	—	—	—	—	305	308	—	—	307	—	307	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	140	—	140	139,75	139	139,50	—	—	—	—	—	139,50	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	397	398	398	396	396,50	395	—	—	—	395	—	—
Andaluzes	—	199	200	198	—	197	198	—	—	—	—	198	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	344	344	343	342	342	343	343	343	344	342	343	342	—
Companhia Real, 2.º grau	225	225	230	—	226	228	229	229	228	—	230	230	—
Companhia da Beira Alta	—	290	288	290	293	291	292	—	—	—	292	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	33,30	35	35	—	—	35	35	—	—	35	—	—	—
Londres:	3% portuguez	61,62	61,62	61,87	61,87	61,87	61,87	61,87	61,87	61,62	61,62	61,87	—
Amsterdam:	Obrig. Atraves d'Africa	82,50	—	—	—	—	82,42	82,75	—	820	82,75	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguesas										
Réde geral	15 Abril	1.073	1.510.518.000	1.073	1.480.892.000	+ 29.626.000	1.407.752	1.380.444	+ 27.611	
Companhia Real	Vendas Novas	70	29.223.000	70	27.086.000	+ 2.137.000	417.471	286.942		



Allemanha

Por um decreto do rei da Baviera, foi criado no ministerio dos caminhos de ferro do Estado bávaro, um conselho consultivo destinado a informar sobre todas as questões relativas a tarifas, horários, etc.

Os membros d'este conselho são escolhidos entre os membros das diversas Camaras de Commercio e de Agricultura.

Russia

Foi nomeada uma comissão para estudar a maneira de simplificar o regimen dos caminhos de ferro, a qual ficou dividida em quatro grupos.

O primeiro ocupar-se-ha da reorganização do regimen de transportes propriamente ditos.

O segundo pertence o estudo da situação financeira dos caminhos de ferro russos, tarifas preço de construção e aumento do capital destinado a novas linhas.

Para o terceiro ficam reservados o estudo da administração da rede do Estado, e a solução dos assuntos exclusivamente técnicos relativos à construção e exploração.

Ao quarto grupo incumbe ocupar-se das questões jurídicas e especialmente da revisão da lei geral de caminhos de ferro de 1885.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1908

(Continuado do n.º 512)

Diz-se, e com certa razão, que o caminho de ferro de Ambaca, como elemento de fomento, de pouco tem servido.

E de quem é a culpa?

Dos governos, que por sua iniciativa nada tem feito senão fazer-se, por vezes, echo de queixas contra as elevadas tarifas do caminho de ferro, quando tem na sua mão, pelo artigo 35.º do contrato de 1885, alterar-as como julguem de conveniencia publica.

Se as tarifas da linha de Ambaca são, nas estações superiores, consideradas elevadas, porque motivo se applicaram as mesmas tarifas á linha de Malangé, que é exclusivamente do Estado?

Causa pena ver a falta de estudo serio que ha para todos estes problemas, e a leviandade com que se falla e escreve sobre assuntos que se não conhecem, deturpando por vezes os factos, mais por ignorancia do que por má fé, e desnorteando a opinião publica, em detrimento dos interesses que se tem em vista defender!

E indispensavel sair d'este *in pare*.

E por que tenho fé que esse momento se aproxima, seja como for, por isso me animo a expôr o que julgo se deve fazer.

São duas as variantes que tenho estudado no intuito de encurtar a linha, melhorando ainda as condições de tracção. A primeira é a de Cabiri, a segunda do Cunga.

Variante de Cabiri

Esta variante, cujo ante-projecto está feito, dá-se entre os kils. 64.540 a 77.520.

O novo traçado, com a extensão de 5.666 metros, substitue portanto 12.980 metros, resultando d'ahi um encurtamento de 7.314 metros.

A planta é boa.

Em quanto ao perfil, ficaríamos apenas com uma rampa de 0.º.020 na extensão de 450 metros; sendo a imediatamente inferior de 0.º.016; ao passo que actualmente, e logo ao sahir da estação de Cabiri, ha seguidamente os seguintes traineis:

De 22 milímetros em.....	400 metros
* 18,5 " "	400 "
* 25 " "	250 "
* 22 " "	180 "
* 25 " "	220 "
	1.450 "

A actual estação de Cabiri teria de ser abandonada, sem grande prejuízo para os insignificantes interesses locais. A nova estação

ficaria no kilometro 65, próximo d'uma lagôa que a abasteceria d'água.

O leito da actual linha seria cedido ao Estado, e serviria de bom caminho d'acesso á nova estação, e á paragem que se estabeleceu já ao kilometro 75.

O encurtamento resultante d'esta variante, representa para Catete uma redução, sobre os actuais preços de transporte, de cerca de 8 %, e para a de Lucalla de 2 %.

O custo da construção d'esta variante não deveria exceder a 60 contos, quando feita pela companhia, que tem pessoal técnico e o material necessário para isso.

A compensação d'essa despesa estava na economia que se faria na exploração e conservação, pe o encurtamento de 7.314 metros.

Para se levar a effeito esta obra, basta pois que o Governo a autorise, continuando a considerar-se a linha nas condições actuais para o effeito da garantia de juro, e pagamento do mínimo garantido para despesas de exploração, isto é, co u 364 kilómetros.

Da execução da variante resultaria, pois, um beneficio para todos os transportes feitos além de Cabiri, variável entre 2 e 8 %, sem que d'ahi viesse aumento de encargos para o Estado, e ficando a Companhia com garantia segura de remuneração para o capital que tivesse de dispender.

Não havia para isso necessidade de modificar os contratos existentes, bastava a acquiescência do governo em permitir que a variante se fizesse, e estar a Companhia em condições d' dispor do capital necessário, o que julgo impossível nas condições actuais e facilímo depois de liquidadas as contas com o governo.

A variante do Cunga é mais importante.

Os estudos d'esta variante não estão concluídos ainda.

O encurtamento que se dá entre os seus dois pontos extremos, kilometros 102 e 136, é superior a 18 quilómetros, havendo portanto a construir 13 a 16 quilómetros, em magníficas condições de planta e perfil, e assentes em terreno muito pouco accidentado e muito enxuto.

Pode, sem risco, avaliar-se o custo da construção em 9 a 10 contos por quilómetro. Quer dizer, para se conseguir este melhoramento haverá que se dispenda cerca de 150.000\$000 réis.

Mas teríamos assim obtido um encurtamento, com as duas variantes, de 25 quilómetros até á estação de Cossoneca; o que, se representa para o extremo da linha uma redução apenas de 7 %, para a estação de Zenza, que interessa ás minas de cobre d'aquela região, em prometedora pesquisa, eleva-se a 18 %.

Com esta variante desaparece a estação de Cunga da linha directa, mas convém deixar o ramal entre o kilometro 102 e Cunga (kilometro 117) prolongando a linha até ao rio. Quer dizer, este ramal seria mais propriamente chamado ramal do Quanza, e como era quasi exclusivamente destinado a mercadorias, não haveria necessidade de estabelecer n'ele senão comboios semanaes. A ligação da estação do Cunga com o Quanza terá a extensão de dois quilómetros. Assim teríamos de construir de novo:

Na variante.....	16 quilómetros
Do Cunga ao Quanza.....	2 "
Total.....	18 "

Na linha directa haveria um encurtamento de 18 kil., mas como o ramal do Quanza ficaria com 17 kil., sendo: do kilometro 102 á estação do Cunga 15 quilómetros, da estação ao rio Quanza 2 quilómetros, resultava d'ahi haver apenas um quilómetro de redução na réde total.

A Companhia ficaria pois com as mesmas despesas que actualmente tem, sem que da construção d'esta variante lhe resultasse quaesquer vantagens apreciaveis.

Quem muito teria a lucrar seria o público e o Estado, com a exploração das minas do Zenza, facilitada com este ramal.

Para o levar a effeito, a unica forma singela, é, depois de concluídos os estudos definitivos, o Governo accordar com a Companhia na indemnisação a dar-lhe para que ella faça a construção, ou construir o Governo por sua conta a variante.

Por qualquer das formas não haveria necessidade de alterar as condições do contrato em causa alguma.

Ramal em volta da Bahia de Loanda

A actual estação de Loanda não está ligada com o mar.

Só n'uma colónia portuguesa se comprehende que exista um facto d'estes; e se a linha de Ambaca fosse utilizada também por qualquer outra nação, estou certo que este problema, aliás facil, de ha muito estaria resolvido, porque teríamos sido moralmente obrigados a isso.

Mas como Angola é uma colónia genuinamente portuguesa, tudo n'ella caminha... á portuguesa.

O ante-projecto da linha ligando a estação de Loanda com a alfandega e com a ilha de Loanda, para além dos edifícios da Divisão naval, e junto ao local onde a Empreza Nacional de Navegação tem os seus depositos de carvão, e a ponte de descarga, está feito.

O traçado ao sahir da estação de Loanda segue pela rua do

Bungo e depois vai sempre à beira da baía, passando em frente da alfandega, atravessando para a Ilha, junto ao morro da fortaleza de S. Miguel, em dique continuo, ou apenas com uma pequena ponte girante de 8 a 10 metros de vão, destinada à insignificante navegação que o dique interromperia. Para o regimen das águas julgo preferível o dique continuo.

Não é occasião de desenvolver aqui as condições económicas d'este ramal cuja extensão é inferior a 8 kilómetros.

Limitar-me-hei a dizer que considero o seu custo inferior a 200.000\$000 réis, e que, attendendo a que feito elle, a Companhia fará uma economia importante na descarga do carvão e outros materiais que recebe, e poderá suprimir o actual comboio de operários, não seria negócio ruinoso aceitar o encargo de construir o ramal nas condições dos seus contratos.

A origem da linha passaria a ser no porto da Ilha, e a extensão total de Loanda a Ambaca de 372 kilómetros.

Este ramal prende intimamente com a exploração do porto.

A maneira prática de se obterem as obras necessárias para esse fim, isto é, uma nova ponte de descarga, armazéns alfandegados, etc., seria contratar esse serviço com a Empresa Nacional de Navegação que tinha n'isso grande vantagem, e em cujas mãos está, por assim dizer, o movimento commercial do porto de Loanda.

A ponte que já tem é um elemento digno da consideração.

O local oferece as melhores condições possíveis para a construção d'uma ponte em angulo com a margem, e que permitta a atracação de dois grandes vapores.

Estou convencido que se o Governo quizesse tomar este assunto em consideração, poderia em pouco tempo o porto de Loanda, tão prodigamente dotado pela natureza, ser um porto comercial moderno, sem que d'ahi viessem encargos para o Estado.

Um pouco de boa vontade e saber utilizar as circunstâncias especiais do caminho de ferro de Ambaca e das instalações que a Empresa Nacional de Navegação tem na ilha de Loanda, era o bastante.

(Continua)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Transporte de madeiras ordinárias de construção e carpinteria

(Taboas, pranchas, vigas, rolos ou toros, postes, travessas e madeira serrada para caixas)

Desde 29 de abril de 1909 ficou ampliada às estações comprendidas entre Sevilha e Huelva, pelo preço do grupo Cazalla-Sevilla, 5\$850 réis por tonelada, a tarifa especial E. P. n.º 8 de pequena velocidade, em vigor desde 15 de novembro de 1898 para o transporte de madeiras ordinárias de construção e carpinteria, por exibições de vagões completos da carga mínima de 8 toneladas ou pagando como tal.

Em tudo que não seja contrario às disposições do presente aviso, ficaram em vigor as condições da referida tarifa e do aviso ao público B. 1.107 de 10 de junho de 1901.

Transportes de petróleo e óleo de petróleo

A partir de 17 de abril, a classificação de mercadorias da tarifa especial interna n.º 9 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, ficou alterada como segue:

Grupos para vagões completos	{	Oleo de petróleo...	13
		Petróleo.....	13

Estas mercadorias poderão, portanto, ser carregadas no mesmo vagão, quer elas se apresentem em caixas, em barris ou em tambores de ferro, advertindo, porém, que as operações de carga e descarga serão sempre feitas pelos expedidores e pelos consignatários, respectivamente, declinando esta companhia toda e qualquer responsabilidade pelas avarias que possam ocorrer.

Ficaram em vigor as condições da referida tarifa especial interna n.º 9 de pequena velocidade, em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente aviso.

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de ferro do Vale do Vouga pela estação de Espinho

Desde 25 de abril de 1909, ficou estabelecido o serviço combinado para os transportes de passageiros, bagagens, recovagens, animais, veículos e mercadorias de qualquer espécie em grande e pequena velocidade entre as estações da linha ferrea do Vale do Vouga e todas as das linhas d'esta Companhia ou que por estas tenham de passar em transito.

Para mais esclarecimentos vidê aviso ao Público B 1731 de 23 de abril do corrente que se acha affixado nos logares do costume.

Viagens de recreio á Figueira da Foz por occasião da grande corrida de touros no dia 2 de maio de 1909

Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos e válidos para todos os comboios ordinários com exceção dos rápidos Lisboa-Porto e Sud-Express.

Ida: 1 e 2 de maio; volta: 2, 3 e 4 de maio; das estações a seguir designadas: Lisboa-Rocio, Torres Vedras, Caldas ou S. Martinho, Cella ou Vallado, Mogosores a Campanhã, Fundão, Tortozendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespéra, Sabugal, Carvalhos, Ceira, Trémota, Almalaguez, Miranda do Cívo, Padrão, Louzã.

Comboio especial: No dia 2 de maio realizar-se-ha entre Coimbra e Figueira da Foz um comboio especial de ida e volta para o qual são válidos os bilhetes da tarifa especial n.º 11 bis, com o seguinte horário.

Partida de Coimbra às 12-40 da tarde, chegada a Figueira á 1-58 da tarde; partida da Figueira ás 7-5 da tarde, chegada a Coimbra ás 8-48.



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Prolongamento do caminho de ferro de Portimão a Lagos

No dia 12 de maio próximo, pelas doze horas do dia, perante uma comissão presidida pelo engenheiro chefe da 2.ª secção de construção, se ha de proceder na estação de Faro à arrematação da empreitada n.º 3, de construção de terraplenagens, obras de arte e passagens de nível, entre os perfis 221 (28.0) e 261 do prolongamento do caminho de ferro de Portimão a Lagos.

A base de licitação d'esta empreitada é de 9:260\$000 réis e o depósito provisório respectivo é de 231\$500 réis;

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

O programa do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque n.º 22, 2.º, Lisboa, e na estação do caminho de ferro em Faro, onde podem ser examinadas nos dia uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Arrematação de 6:600 kilos de vidro em chapa

No dia 30 do corrente mês, 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 6:600 kilos de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o depósito provisório de 30\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de cinco por cento da importância total da adjudicação: este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o depósito provisório. Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinadas no serviço dos armazéns gerais em Campanhã e na secretaria da direcção do Minho e Douro e do Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de óleo de purgueira

No dia 3 de maio pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 40.000 kilos de óleo de purgueira.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central de Serviço dos Armazéns Gerais (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

AVISO AO PÚBLICO**Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga
pela estação de Espinho**

Desde 25 de Abril de 1909, é estabelecido o serviço combinado para os transportes de passageiros, bagagens, recovagens, animaes, vehiculos e mercadorias de qualquer especie em grande e pequena velocidade entre as estações, da linha ferrea do Valle do Vouga e todas as das linhas d'esta Companhia ou que por estas tenham de passar em transito, nas condições seguintes:

Passageiros e bagagens.—Os preços dos bilhetes e do transporte de bagagens serão os resultantes da ligação dos preços das tarifas Geral d'esta Companhia e da especial interna n.º 1 da Companhia do Valle do Vouga, ás condições das quaes os transportes ficam subordinados.

§ unico—Os passageiros de qualquer estação da linha do Valle do Vouga para as de Aveiro a Porto ou vice-versa, que n'este trajecto viajem pelos comboios tramways ou pelos omnibus n.ºs 3, 11 e 18 do horario em vigor, poderão utilizar os bilhetes especiaes que serão vendidos aos preços resultantes da ligação das tarifas especiaes n.º 1 da linha do Vouga e n.º 3 interna d'esta Companhia ou P. n.º 10 combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Os portadores d'estes bilhetes ficam pelo que respeita ao percurso nas linhas d'esta Companhia e do Minho e Douro sujeitos ás condições das referidas tarifas especiaes n.ºs 3 e P. n.º 10.

Recovagens, dinheiro e valores, animaes não perigosos, vehiculos e mercadorias de qualquer especie em grande e pequena velocidade, excepto matérias perigosas:—As taxas e condições de transporte serão as seguintes:

1.º—Para procedencias ou destinos ao norte de Espinho:

- a) No percurso da Companhia Real: pelas tarifas Geral e de Despezas Accessorias em vigor nas suas linhas.
- b) No percurso da linha do Valle do Vouga: pelas suas tarifas especial n.º 1 e de Despezas Accessorias.

2.º—Para procedencias ou destinos em que o transito pelas linhas da Companhia Real se faça ao sul de Espinho:

- a) No percurso da Companhia Real: pelas suas tarifas Geral ou especiaes internas ou combinadas e pela tarifa de Despezas Accessorias em vigor.
- b) No percurso da linha do Valle do Vouga: pelas suas tarifas especial n.º 1 e de Despezas Accessorias.

Touros e animaes ferozes e matérias inflammaveis, explosivas ou perigosas.—Para quaesquer destinos ou procedencias, as taxas serão reguladas nas duas rôdes pelas tarifas especialmente destinadas a regular estes transportes.

APPLICAÇÃO DAS TARIFAS

As tarifas serão applicadas nas condições seguintes:

1.º—Nas linhas da Companhia Real:

- a) Tarifas de preço feito de estação a estação: pelo preço de Espinho mais o que corresponda a 6 kilometros de percurso pela Tarifa Geral.
- b) Tarifas de base kilometrica: pelas distancias de applicação correspondentes á estação de Espinho (Companhia Real), mais 6 kilometros.

§ unico—Exceptuam-se d'esta regra os passageiros e suas bagagens, bem como os cães não taxados a peso e as expedições de dinheiro e valores que pagarão pelas distancias applicaveis á estação de Espinho (Companhia Real) sem sobretaxa alguma.

2.º—**Na linha do Valle de Vouga:** pelas distancias de applicação correspondentes á estação de Espinho-Praia para o serviço de passageiros, bagagens, recovagens e dinheiro e valores; pelas distancias correspondentes á estação de Espinho-Vouga para o restante serviço.

As operações de trasbordo em Espinho de quaesquer expedições directas das linhas da Companhia Real e suas combinadas para a linha do Valle do Vouga ou vice-versa serão effectuadas de conta e risco das Companhias combinadas.

Distancias kilometricas de applicação no troço da Linha do Valle do Vouga que já se acha aberto á exploração									
Espinho-Praia									
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	6	6	6	6	6	6	6	6	6
10	9	6	6	6	6	6	6	6	6
15	14	8	6	6	6	6	6	6	6
20	19	13	11	6	6	6	6	6	6
24	23	18	15	10	6	6	6	6	6
25	25	19	16	11	6	6	6	6	6
29	28	23	20	15	10	6	6	6	6
33	33	27	24	19	14	10	8	6	6
36	35	29	27	22	16	12	11	7	6
39	38	32	30	23	19	15	14	10	6
44	43	38	35	30	25	21	19	16	11
46	45	39	37	32	27	23	21	19	13
49	48	42	40	35	29	25	24	20	16
53	52	47	44	39	34	30	28	25	20

Lisboa, 23 de Abril de 1909.

B. 1731

Exp. 2459

Pelo Director Geral da Companhia

A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

Linha do Valle do Tamega

Achando-se aberta á exploração o troço de Livração a Amarante da linha ferrea do Valle do Tamega, pertencente á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro, as estações d'esta Companhia permutarão com as d'aquella linha todo o serviço de passageiros, bagagens, recovagens, mercadorias e gado em grande e pequena velocidade mediante a applicação das Tarifas Geraes ou especiaes internas de cada uma das linhas ou especiaes combinadas em vigor, conforme corresponder.

Os preços de transporte de passageiros no percurso da linha do Valle do Tamega são regulados pela Tarifa Geral dos Caminhos de Ferro do Estado de via reduzida, aprovada por portaria de 12 de Março de 1906.

Aos demais transportes são applicaveis a Tarifa Geral em vigor nas linhas do Minho e Douro e as especiaes internas n.º 1 de grande velocidade, 9 e 10 de pequena velocidade.

Os passageiros munidos de bilhetes de 2.ª classe da Companhia Real têm direito á ocupação de logares de 1.ª classe nas carruagens em circulação na linha do Valle do Tamega, mediante o pagamento da importancia correspondente a essa classe no respectivo percurso.

As estações do Ramal de Cascaes com excepção das de Caes do Sodré a Algés, inclusivé, não vendem bilhetes para esta linha.

Ficam pelo presente ampliadas á linha do Valle do Tamega as tarifas especiaes combinadas seguintes:

P. n.º 2 de grande velocidade — Transmissão de telegrammas.

P. n.º 3 de grande velocidade — Transporte de volumes de peso não superior a 10 kilogrammas.

P. n.º 4 de grande velocidade — Bilhetes de excursão com itinerario á vontade dos passageiros.

P. n.º 6 de grande velocidade — Bilhetes collectivos de 3.ª classe.

P. n.º 1 de pequena velocidade — Transporte de taras vazias.

As estações do troço de Livração a Amarante e respectivas distancias kilometricas a Porto-Campanhã, bem como o serviço que desempenham, são as seguintes:

De Porto-Campanhã á sas estações e apeadeiros abaixo indicados	Distancias kilom. ^{as}	Serviço que desempenham
Livração	56	Todo o serviço de grande e pequena velocidade.
Villa Cahiz	63	Todo o serviço de grande e pequena velocidade.
Fregim (apeadeiro).....	66	Passageiros, bagagens e grande velocidade com limite de 50 kilogrammas por cada volume.
Amarante	69	Todo o serviço de grande e pequena velocidade.

Lisboa, 22 de Abril de 1909.

B. 1729

Exp. 4500

Pelo Director Geral da Companhia

A. de Vasconcellos Porto

