

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 556

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

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

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

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1911

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

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 301 de p. v.; idem, n.º 308, g. v.

SUMMARIO

	Paginas
A linha da Regoa a Villa Franca das Naves, por J. Fernando de Souza	49
Os congressos da Indústria da edificação e das obras públicas, por Mello de Mattos	50
Parte oficial — Portarias de 21 e 26 de janeiro e de 11 de fevereiro de 1911, do Ministério do Fomento	51
Ligação de Zamora com as Linhas portuguezas	54
A travessia do Atlântico	54
Aviação e aerostação — A conquista do ar — França — Alemanha	55
Automobilismo — Pérsia — Estados Unidos — Brasil	55
Quanto deixá o excursionismo	55
Viagens e transportes	56
Insaciabilidade	57
Notas de viagem. — XVI — Strasbourg. — As novas construções alemãs. — O espírito gaulez. — A germanização da Lorena. — Um relojo compledado. — As fortificações	58
Tracção eléctrica — Portugal — Espanha — França — Italia — Brazil	59
Substituindo a hulha	59
O Dia	59
As linhas ferreas da Turquia	59
Parte financeira	60
Carteira dos Accionistas	60
Boletim Commercial e Financeiro	60
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	61
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	61
Vagões-leitos de terceira classe	62
Linhas portuguezas — Linhas do Sul e Sueste — Caminhos de Ferro Portuguezas — Alto Minho — Vale do Corgo — Do Entramento a Gouveia	62
Linhas estrangeiras. — Espanha — França — Italia — Russia — Noruega	62
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral de 11 de novembro de 1910 (Conclusão)	62
Arrematações	63
Agenda do Viajante	64
Horário dos comboios	64

Collecções de 1910

Prevenimos os nossos assinantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta*, podendo os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 réis.

A linha da Regoa a Villa Franca das Naves

Foi, ha bastante tempo já, aprovado o primeiro lanço da linha ferrea de via reduzida da Regoa a Villa Franca das Naves, comprehendido entre a Regoa e Lamego e orçado em 481 contos.

Em 1909, no mais agudo da crise com que tem lutado a região duriense, um grupo de lamecenses, coadjuvado pelo Sr. Henrique Taveira, pediu e obteve do Governo que se iniciassem os trabalhos de construção. Gastas algumas dezenas de contos, ficaram as obras paralysadas por falta de dotação.

Na proposta de lei apresentada ha mezes pelo Sr. conselheiro Moreira Junior, attendia-se, como tanto convém, não só à construção do lanço para permitir a abertura à exploração até Lamego, mas ao seu prolongamento até as proximidades de Tarouca. Propunha-se, por isso, uma dotação de 800 contos, que, juntos aos 40 já gastos, permittiam dar vigoroso impulso áquelle valioso affluent.

Infelizmente não surtiu efeito o plano tão largo e exequível delineado nessa proposta, que ficou sem andamento, mercê das vicissitudes políticas.

Não devemos, porém, desesperar do futuro, convindo preparamo-lo pela elaboração do projecto completo da linha, alias preceituada pelo decreto de 6 de outubro de 1898, que mandou fazer o projecto das linhas supplementares depois de classificadas.

Pela Direcção do Minho e Douro foi apresentado, ha pouco, o projecto do lanço seguinte á estação de Lamego até proximidades de Tarouca.

Foi-lhe, em tempo, determinado o estudo de uma variante que deslocasse aquella estação para local em que a construção fosse mais económica e desafogada.

O estudo d'essa variante exigiu modificações do lanço seguinte, na extensão de alguns kilómetros, propostas juntamente com o projecto, de que vamos dar notícia resumida.

Esse lanço, de Lamego á ribeira de Tarouca, mede 11:198,60. Vae acompanhando a E. R. n.º 44, que atravessa trez vezes de nível aos k. 0,6-4,5 e 9,2.

Na cidade de Lamego passa o traçado em tunnel por debaixo da quinta das Brochas, sobe depois até transpor a divisoria das aguas do Balsemão e do Varosa, descendo depois para o valle deste rio até transpor a ribeira de Tarouca. O lanço devia ir até á villa de Tarouca, tendo ficado incompleto por circunstancias que é ocioso referir.

Na subida para a divisoria das aguas, o traçado forma um lacete de curvas apertadas nas duas encostas do valle do Balsemão.

O lanço tem 6.409,71, em alinhamentos rectos e 4.788,89 em 66 curvas, quasi todas de raios superiores a 100m. Só 16 descem abaixo desse limite, não havendo raio algum inferior a 75m.

Em perfil apresenta o lanço 4.558,60, em patamar; 4.180m em rampa e 2.463m em declives. As pendentes só atingem o limite maximo de 25m em 2.320m d'extensão, sendo 1.920m em rampa e 400m em declive.

As expropriações estão calculadas em 1:6885000 réis por kilometro.

As terraplenagens medem 116.290m³, sendo 66 % em rocha branda. Desse volume vão a deposito 7.579m³. As distancias médias de transporte são 65m a carrinho de mão e 584m a vagonete.

Além das obras de arte correntes e de 90m de muros, ha 3 obras especiaes e um tunnel de 100m.

A linha atravessa em Lamego a rua de S. Lazaro. Essa passagem inferior, com 8m de vão e taboleiro metallico, é orçada em 1:5935000 réis. Sobre o rio Balsemão projeta-se uma ponte-viaducto com um tramo metallico de 25m entre dois viaductos de alvenaria, tendo cada um dois arcos de 10m de vão. Os pilares-encontros teem cerca de 28m de altura. A altura sobre o thalweg é de 31,74. A obra, com a extensão total de 81,90, é orçada em réis 24:1465000.

Ha ainda a ponte de alvenaria sobre a ribeira de Tarouca, em curva, de 90m d'extensão, com um vão de 10m e 10,40 de altura.

Ha no lanço uma unica estação, de Bretiande, ao K 6,8, ligada á estrada real por um ramal de 200m de extensão.

O lanço é orçado em 191:6195000, ou 17:1425000 réis

por kilometro, decompondo-se esta verba nas seguintes parcelas:

Expropriações.....	15:127:5870 réis
Terraplenagens.....	46:042:5982 "
Obras de arte correntes.....	21:619:5801 "
Muros.....	1:558:5935 "
Tunnel.....	13:614:5286 "
Passagem inferior.....	1:593:5000 "
Ponte do Balsemão.....	24:146:5000 "
" de Tarouca.....	5:102:5000 "
Obras accessoriadas.....	10:523:5706 "
Via.....	46:128:5084 "
Estações.....	5:431:5720 "
Telegrapho.....	643:5937 "

E' a ponte-viaducto do Balsemão que encarece um pouco o lanço.

Como atraç referimos, foi mandada estudar, por portaria de 11 de maio de 1907, uma variante a fim de collocar a estação de Lamego além da cidade, ao k. 19,600.

No projecto primitivo ficava á quem da cidade em local conquistado mediante custosas terraplenagens e muros de suporte, que encareciam consideravelmente a obra.

No local indicado, amplo, desafogado e de facil acesso, podia-se estabelecer com larguesa e economia a estação.

A variante para isso elaborada abrangeu 1.540^m do 1.^º lanço e 1.800^m do 2.^º.

A sua extensão total é de 4.432^m,03. O perfil longitudinal teve de sofrer bastantes modificações, suprimindo-se o patamar da estação e creando-se, além da passagem de S. Lazaro, novo patamar para a estação. Dessas alterações resultou a passagem do Balsemão mais a montante, e, como a inclinação do valle é grande, a obra de arte pôde ser mais económica. Do acrescimo de desenvolvimento resultou a melhoria das rampas além do Balsemão.

A poute* ficou reduzida a 3 arcos de alvenaria de 10^m, com a cota maxima de 15^m e 36^m,80 d'extensão, descendo o custo de 24:146:5000 a 11:424:5000 réis.

Na estação de Lamego a reducção das terraplenagens foi enorme, descendo os 40.000^m² d'excavação e os 50.000 de aterro a 17.000 e 9.000, e suprimindo-se, tanto os muros de suporte, como o ramal de ligação. Na nova estação, o acceso faz-se por um desvio de 100^m da estrada. O seu patamar fica de 651^m,70, sendo 434^m,31 em alinhamento recto.

A variante tem 4.432^m,03 d'extensão e origina um alongamento de 1.092^m,03. Ficam 2.508^m,30 em alinhamentos rectos, 2.123^m,73 em curvas, 1.290^m,30 em patamares e 3.162^m,73 em rampas.

O orçamento é de 123:255:5000 réis, havendo uma economia de 20:871:5000 réis sobre o projecto primitivo.

**

O custo total dos lanços estudados é, pois:

1. ^º lanço	481:000:5000
2. ^º "	191:619:5000
	672:619:5000
a deduzir: quantia gasta....	40:000:5000
economia da variante	20:871:5000
	60:871:5000
	613:748:5000

Ha, pois, cerca de 614 contos que gastar para construir os lanços estudados, cuja extensão total, tendo em conta a variante, é de 31 kilómetros.

Convém notar que aquella quantia comprehende cerca de 140 contos de duas obras de arte de excepcional importancia—a ponte sobre o Douro e a ponte-viaducto do Varsa. Deduzidas ellas, resulta o custo médio de 16 contos por kilometro, abrangendo a estação de Lamego. Além de Tarouca, a linha é de facilma construcção sem obras de arte dignas de nota, podendo-se computar o seu custo no maximo de 13 a 14 contos por kilometro.

Na proposta Moreira arbitrava-se para a linha da Regoa a Villa Franca das Naves, a dotação de 800 contos. Sendo necessarios 614 para ir até ao fim do 2.^º lanço, ficavam ainda 186 contos disponíveis, que davam para mais 14 kilo-

metros. Conseguir-se-ia assim construir 45 kilómetros, com os quaes se atingiriam as proximidades de Moimenta da Beira. A acção de fomento d'esse troço seria incontestavel e o seu tributo à linha do Douro sufficientemente valioso para animar a continuaçao da linha em segunda etapa. Haveria ainda que construir cerca de 75 kilómetros para atingir Villa Franca das Naves, servindo os concelhos de Seruancelhe, Aguiar da Beira e Trancoso, e facilitando extraordinariamente as relações do Douro e Traz-os-Montes com a parte da Beira Baixa ao sul da Guarda.

Com 1.000 contos completar-se-ia essa linha, de incontestavel valor economico, principalmente pelo affluxo do seu trafego à linha do Douro.

Na mesma proposta destinavam-se 600 contos para o prolongamento da linha do Tamega e 800 para a do Pocinho e Miranda. Era, para as trez linhas de via reduzida, um dispendio de 2.200 contos, que permittiria construir cerca de 150 kilómetros de linhas, valorisando as actuaes e servindo vastas regiões, algumas das quaes carecem por completo de estradas. Nenhum receio havia que ter dos encargos financeiros.

Os aumentos de rendimento seriam, com certeza, suficientes para tanto, e a repercussão da facilidade de comunicações na economia do paiz teria efeitos incalculaveis.

Quem percorre a linha do Douro e attenta nas estações escondidas nos reconcovas d'encostas abruptas, isoladas dos planaltos vizinhos, baldas de estradas de ligação, a custo crê no seu elevado rendimento.

De que aumento não era este susceptivel, se houvesse um sistema regular de estradas e caminhos de ferro secundarios, affluentes da linha principal?

Ha mais de dose annos que prego esta cruzada e que preconiso a efficacia do fomento pela construcção de caminhos de ferro, reputando-o compativel com as circumstancias financeiras do paiz. Fiz quanto pude para que se adoptasse um plano de administração e houvesse sequencia de vistas e continuidade perseverante na sua realisaçao.

Continua inabalavel a minha convicção. Façam-se as obras mais indispensaveis no porto de Leixões; construa-se a linha que melhor o liga com a do Minho; removam-se todas as dificuldades que obstam á prompta construcção das linhas do Alto Minho; gastem-se resolutamente 3.000 contos em construcções e material nas linhas do Minho e Douro; empenhem-se esforços intelligentes e perseverantes para desenvolver o trafego combinado com a linha de Salamanca, proporcionando-se-lhe no *terminus* maritimo as precisas facilidades, que os resultados hão de ultrapassar as previsões.

Que é preciso para isso?

A consciencia e ao bom criterio dos leitores deixamos a resposta, que a indole especial da *Gazeta* nos inhibe de formular.

J. Fernando de Souza.

Os congressos da industria da edificação e das obras publicas

Foi em Liége, em 1905, que se reuniu o primeiro congresso internacional da industria da edificação e das obras publicas.

Como hão de estar lembrados os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a velha cidade episcopal resolveu celebrar nesse anno uma exposição universal e, como se sabe, os congressos são hoje complemento obrigado das exposições.

Por isso em 14, 15 e 16 de setembro de aquelle anno se realizou o mencionado congresso, de que resultou um grosso volume de mais de 700 paginas, referindo-se a um grande numero de memorias que ali se apresentaram e discutiram.

Os governos da Belgica, da Bulgaria, da Dinamarca, da Hungria, do Mexico e da Suecia, fizeram-se representar oficialmente.

Não menos de 29 associações belgas, 5 allemãs, 2 inglezas, 1 austriaca, 2 espanholas, 4 holandezas e 21 francezas tiveram representação neste congresso.

Em nome individual inscreveram-se: 1 inglez, 3 bulgaros, 1 dinamarquez, 7 espanhóis, todos de Barcelona, 2 hungaros, 1 sueco, 28 holandezes, 43 francezes e 233 belgas.

Os presidentes de honra foram o ministro da fazenda e obras publicas, conde de Smet de Naeyer e da industria e do trabalho, Gustavo Francotte, a quem na secção de inauguração recordaram ser natural de Liége (discurso do sr. Baar, presidente da comissão organizadora).

Dos vice-presidentes honorarios, dois eram belgas, o governador da província e o burgomestre de Liége; o terceiro era o presidente da comissão organizadora, de Paris, o sr. Soulé. O secretario geral era o do congresso, sr. Van Ophem.

Não referirei os nomes dos presidentes, vice-presidentes, secretarios adjuntos e vogaes tanto da comissão geral como da organizadora.

Os trabalhos foram distribuidos a trez secções e as questões que estudaram foram as seguintes:

I — Direitos e obrigações, segundo a jurisprudencia, os usos e a pratica tendem a fixal-os nas diversas legislações.

a) ao patrão ou proprietario.

b) ao auctor do projecto.

c) ao empreiteiro.

II — Meios preventivos dos accidentes e sua reparação.

III — Privilegios do constructor.

Só um relatorio era de proveniencia estrangeira; todos os demais eram devidos a belgas.

Na primeira secção as memorias apresentadas trataram dos direitos e obrigações do empreiteiro segundo a legislacão e jurisprudencia franceza actual; dos direitos e obrigações do proprietario e do auctor do projecto, relativamente ao formigão armado, e segundo as diversas legislações, responsabilidade dos constructores, modos de adjudicação, cadernos de encargos e administração directa (*régie*).

Na segunda secção, além dos accidentes de trabalho, discutiram-se as caixas de soccorros por falta de trabalho (*chomage*) e de pensões por velhice.

Os relatorios da 3.^a secção foram em numero de oito.

Ainda se discutiram dois assumtos não previstos no programma: a garantia dos empreiteiros sobre os tarefeiros a quem trespassam obras, e a criação de uma comissão internacional destinada a prosegui os estudos que o congresso tomar a seu cargo resolver.

Já na sessão inaugural o advogado sr. Brunard apresentou as duas propostas seguintes:

1.^º Admissão de todos os empreiteiros ás adjudicações em todos os paizes.

2.^º Conhecimento dos cadernos de encargos de todos os paizes.

Mesmo nesta sessão inaugural, por proposta do ministro sr. Francotte, se admittiu logo a primeira e se confiou a segunda á comissão organizadora.

O trabalho das sessões foi enorme, a avaliar pelas actas e pelos relatorios presentes na sessão de encerramento.

No entanto, questões houve que se levantaram ainda nesta ultima sessão. A primeira proposta da primeira secção foi uma das mais difíceis de resolver; nella tomaram parte varios congressistas. Outra proposta ficou para ser estudada no proximo congresso. E' a referente ás adjudicações-concursos.

Resumiremos alguns relatorios da sessão de encerramento, porque seria difícil fazê-lo em referencia a todos os que se discutiram nas sessões.

Na primeira sessão da primeira secção, o sr. Brunard examinou os relatorios em discussão. Varios congressistas fizeram observações tambem aos relatorios ou ás assenções do sr. Brunard, concluindo-se afinal por votar unanimemente:

1.^º Que se limite a responsabilidade do empreiteiro aos vicios occultos das construcções, ás fraudes ou má execução de trabalhos, violando prescrições dos cadernos de encargos ou indicações das plantas e demais desenhos.

Conseguintemente exonerar-se-ha de toda a responsabilidade commun com o proprietario, engenheiro ou architecto, por motivo de vicios do solo, do projecto, ou infrações referentes a alinhamentos e servidões.

2.^º Que se limite a responsabilidade do architecto e do empreiteiro a um anno, por má execução e vicios aparentes, e a cinco, por vicios occultos.

Para bem explicar esta conclusão é indispensavel dar uma ideia das memorias que se discutiram a este propósito.

A Camara syndical dos empreiteiros de obras publicas e civis do territorio de Liége, por intermedio do engenheiro sr. Michel Adam, entendeu dever entrar na apreciação dos artigos 1792 e 2270 do Código Civil belga, segundo os quaes, os architectos e empreiteiros são responsaveis durante dez annos pelos vicios de construção e do solo nas obras que edificarem.

Ora succede que a escolha do terreno em que ha-de edificar não pertence ao empreiteiro e, portanto, este reputa tanto mais injusta a responsabilidade que d'ahi lhe possa advir, quanto muitas vezes executa o trabalho *à forfait*, correndo todos os riscos dos imprevistos que possam provir da má qualidade do solo.

De facto, o *forfait* é o compromisso que toma o empreiteiro de fazer certa obra por um preço fixado de antemão, sejam quaes forem os precalços supervenientes. Se ao abrir as fundações encontrar uma nascente de agua de forte jorro, uma falha cheia de areias movediças ou quaesquer outros imprevistos analogos, o empreiteiro é obrigado a dispendar, por vezes, quantias importantes, que lhe absorvem o lucro que possa ter. Os esgotos, as vedações com argamassa hidráulica, a estacaria e o formigão armado muitas vezes se tornam indispensaveis. Os entivamentos, as enseadeiras e os trabalhos a draga de mão, são vulgares tambem e mal se podem calcular.

A's vezes, os andaimes constituem um dos serviços mais dispendiosos na construção, e raros são os projectos em que elles se estudam e para os quaes se fixam preços.

Na construção de torres, de pharoes ou de egrejas, por exemplo, fixa-se uma percentagem do valor da obra para a despesa com andaimes, mas raro é designar-se os principios a que se subordina a mencionada percentagem.

Dahi succede que o *forfait* sem escrupulo se pode comparar com uma parada de jogo de azar ou com um bilhete de loteria.

Ainda muitas vezes trabalhos de pouca monta são modifcados a pedido verbal da fiscalisação da obra, por se reconhecer ou que o projecto está incompleto ou que mais vale altera-lo para beneficio da construção.

Se forem muito numerosas essas alterações dos trabalhos, podem beneficiar ou prejudicar a valer o empreiteiro, e elle não tem meio de justificar as suas reclamações se não tiver documento escripto que as comprove.

Baseado no que fica escripto, o engenheiro sr. Michel Adam propõe a supressão do *forfait*.

Na mesma ordem de ideias, o engenheiro sr. Lacroix apresentou um relatorio em nome da Liga da edificação e das obras publicas, onde propõe especialmente que se discriminem as responsabilidades devidas a vicios de projecto.

De um lado, o engenheiro ou o architecto, e do outro, o empreiteiro podem ter responsabilidades nos vicios do projecto e apoiando-se na opinião de juríspudentes e de

tratadistas, o sr. Lacroix entende, com o jurisconsulto sr. H. Ravon que o auctor do projecto deve ser responsavel.

1.º Pelo vicio do plano, tanto sob o ponto de vista das disposições como das dimensões;

2.º Pelo vicio dos orçamentos;

3.º Pela má direcção dos trabalhos;

4.º Pelos erros nas verificações e pagamentos dos trabalhos feitos.

Quanto ao empreiteiro attribue-lhe responsabilidades sobre:

1.º NATUREZA E QUALIDADE DOS MATERIAES QUE FORNECEU;

2.º MÃO DE OBRA;

3.º O que se refere ás manobras do estaleiro.

Onde, porém, diverge de Ravon é na opinião que este formula da responsabilidade commun do auctor do projecto e do empreiteiro, relativamente á qualidade do subsolo.

A segunda secção tinha a seu cargo, como já se viu, um dos problemas mais melindrosos do direito moderno e que noutras paizes constitue já uma copiosa legislação.

De facto, os accidentes de trabalho e a sua reparação formam na Alemanha, em França e na Italia, um corpo de doutrina jurídica que não pode ir buscar as suas raizes no velho direito romano.

O proprio código napoleónico e os que de elle derivam, mal fixam a responsabilidade de quem dá trabalho.

Os quarenta e tres artigos do nosso Código Civil, por exemplo, que tratam da responsabilidade civil, a despeito dos cinco títulos em que distribuem esta questão, apenas reservam o artigo 2398.º com os seus dois paragraphos, para as perdas e danños provenientes da inobservância de regulamentos, por desleixo ou imprudencia.

Demais, esse artigo 2398.º conta um unico período com desesete linhas na edição oficial e allude a executores de obras, donos de estabelecimentos industriaes, commerciaes ou agrícolas, companhias, constructores de estradas, caminhos de ferro ou outras obras publicas, e empresarios de viação.

No entanto, representa um progresso jurídico, porque nem no projecto primitivo do Código Civil, nem nos dois que propoz a Comissão revisora, se encontram as disposições que elle encerra.

Claro está que de há séculos, desde os tempos do direito romano até, se fixou como aphorismo moral que aquelle que causa o dano deve responder pelo prejuizo.

Tambem desconexamente, em leis extravagantes e nos regulamentos administrativos se impunham penalidades aos que prejudicavam a outrem com a inobservância das disposições legaes.

O que é facto, porém, é que a legislação allusiva a segurança dos operarios tem hoje uma base jurídica perfeitamente diversa de aquella em que assentava o direito classico.

Dois sistemas se manifestam hoje a respeito dos meios de reparação dos accidentes de trabalho.

O sistema inglez deixa ao emprehendedor ampla liberdade de socorrer os seus salariados, quer assegurando-os contra os riscos, quer tomando a seu cargo a reparação.

O sistema austro-alemão torna obrigatorio o seguro do salariado pelo Estado.

Na sua magnifica dissertação inaugural *Soccorros mutuos e seguros sociaes*, o sr. Doutor Lobo d'Avila Lima, expõe, com grande minucia, estes dois processos apontando as vantagens e os inconvenientes de cada um e ainda do sistema eclectico que adoptou a França, tornando disposições de um e outro dos indicados.

Neste congresso a legislação operaria franceza mereceu uma extensissima memoria do sr. Gallotti, secretario geral dos congressos nacionaes da Federação, de 1902 e 1904.

As conclusões a que chega, quasi que se inclinam para o sistema inglez, pois que entende dever limitar-se a obrigação ás instituições essenciaes, considerando como aten-

tado á liberdade, que escreve com *L* maiusculo, as limitações legislativas.

Propõe ainda que se deixe á iniciativa particular o cuidado de garantir os serviços sociaes, especialmente por intermedio das sociedades de soccorros mutuos, de seguros mutuos ou de syndicatos de garantia.

Finalmente, entende dever restringir-se ao minimo a intervenção do estado.

A associação dos empreiteiros de alvenarias e formigão armado de Bruxellas, apresentando um pequeno relatorio em que distribue em quatro classes as causas de accidentes devidos aos andaimés, allude ás caixas de falta de trabalho e ás pensões aos velhos.

O engenheiro sr. H. Liekens em nome da liga da edificação e obras publicas apresentou um relatorio que reune todas as leis, regulamentos e portarias que regem as relações entre patrões e operarios na Belgica. É um guia precioso este relatorio para os que pretendem fazer o estudo comparado das disposições legaes em assumpto que interessa sobremaneira o mundo industrial.

Segue a mesma orientação a memoria escripta pelo advogado sr. L. Masson ácerca da responsabilidade á *forfait* em questões de accidentes de trabalho e de garantia da separação no sistema da lei de 24 de dezembro de 1903.

Primeiro transcreve os 40 artigos que constituem a lei e em seguida faz um extenso commentario considerando-lhe o alcance social e economico e depois examina com toda a miuicia os tres primeiros capitulos que tratam das indemnisações, das garantias e do seguro e responsabilidade civil.

Esta lei, todavia, mereceu ao governo belga cuidado especial, por isso que até 30 de maio de 1905 promulgou mais treze diplomas que ampliam ou explicam ou completam as disposições que ella encerra.

Um de esses documentos legaes é muito extenso. Contém a regulamentação geral do seguro contra os accidentes de trabalho. Encerra 47 artigos e um annexo com as tabellas das rendas vitalicias desde 12 até 101 annos e das rendas temporarias até aos 16 annos.

A tarifa pelas despesas medicas que os emprehendedores teem que pagar, contem-se num pequeno alvará em que se taxam os preços nos diversos accidentes.

Ambos estes regulamentos foram largamente commentados em circular ministerial que merece ser cuidadosamente estudada, por causa da serie de noções interessantes que encerra a propósito de calculos dos seguros nos casos de accidentes de trabalho.

Seria, porém, enfadonha a referencia a todas estas disposições da legislação belga.

Não foram discutidos estes trabalhos na sessão da comissão e só na Assembleia Geral é que houve alguns congressistas que preconisaram o sistema do seguro obrigatorio com intervenção do Estado, como se practica na Austria e na Alemanha.

O argumento que melhor se impõe em toda aquella discussão é que as empresas particulares hão de com razão procurar lucro, que assim é desviado do socorro aos que teem que ser subsidiados.

A esta vantagem se oppõe, todavia, a falta de elasticidade dos mecanismos burocraticos, que faz perder muitas combinações lucrativas.

Foi esta secção a que apresentou as conclusões mais minuciosas.

Com effeito são as seguintes:

12.º Convém que todos os paizes da Europa generalizem o principio da reparação dos accidentes de trabalho, para que todos os empreiteiros fiquem no mesmo campo sob o ponto de vista dos encargos que de ahí resultarem e estabeleçam a reciprocidade entre as potencias em questões de reparação dos accidentes de trabalho.

13.º Cerque-se a liberdade de seguros com garantias que lhe tornem efficaz a applicação.

14.^a Estudem-se constantemente as medidas de prevenção contra os acidentes de trabalho e tornem-se apenas obrigatorias quando por organismos competentes forem reconhecidas como práticas.

15.^a Os operarios devem filiar se em caixas de socorros por falta de trabalho, competindo apenas aos poderes publicos favorecer a criação de essas caixas.

16.^a O estudo das aposentações operarias deve proseguir-se nos estados e na elaboração das legislações sobre o assumpto devem ter-se em vista os seguintes desideratos:

a) as aposentações de invalidez hão de constituir uma lei distinta da das pensões na velhice ou hão de parecer-se com os encargos que competam sob formas diversas á Sociedade, consistindo na assistencia aos velhos enfermos e miseraveis.

b) Os operarios ou empregados, os patrões e, sendo preciso, os estados hão de participar dos encargos da pensão de velhice.

c) a administração das caixas de aposentações deve confiar-se ás associações ou organisações particulares, sob a vigilancia e fiscalização dos estados.

d) os patrões de poucos recursos hão de participar de todas as vantagens de uma lei sobre as pensões da velhice, quando para si proprios tiverem aguentado os encargos.

e) o valor da pensão ha de ser progressivo para evitar um encargo demasiado pesado no começo da applicação de uma lei sobre pensões á velhice.

Na terceira secção, o credito privilegiado do constructor foi discutido pelo advogado sr. Brunard que fez uma succinta exposição na sessão de 14 de setembro.

A federação das camaras syndicaes de patrões franceses na industria da edificação e das obras publicas, tambem enviou uma memoria relativa á mesma questão em que conclue propondo uma alteração no artigo 2103º do Código civil francez.

Tambem a Associação dos Empreiteiros de obras publicas de Verviers mandou um commentario ao § 5º do artigo 27º da lei belga de 16 de dezembro de 1851, allusiva a hypothecas, e na mesma ordem de ideias, procedeu a Camara de commercio de Bruxellas com referencia ao artigo 1798º do Código civil belga.

Neste ultimo trabalho, o advogado sr. A. Delsaux que o redigiu, desce até ás ultimas minucias, pois que chega a procurar a raiz grega da palavra hypotheca, espraiá-se em considerações de legislação comparada, aprecia opiniões de commentadores e coteja este artigo com a lei hypothecaria acima referida.

Mais trez relatorios se leram sobre a mesma questão e na sessão de encerramento o advogado sr. A. Delsaux, já referido, fez um resumo muito substancioso de todos estes trabalhos.

As conclusões de este relatorio foram approvadas quasi sem discussão pela assembleia geral.

São do theor seguinte:

17.^a O ou os peritos encarregados de verificar o estado dos locaes antes da execução das obras e depois da sua recepção, devem ser designados pelo presidente do tribunal civil do logar do predio, mediante simples requerimento e sem custas, depois de devidamente chamado á autoria o respectivo proprietário.

18.^a Em caso preciso o ou os peritos devem encarregar-se pelo mesmo despacho de organizar as duas actas.

19.^a Podem dispensar-se os interessados de mandar verificar o estado dos locaes antes do inicio das obras, quando se construir em terreno que não tenha já edificios, e, nessa hypothese, apenas são obrigados a requerer a inscrição do privilegio, com o consentimento dos proprietários ou, se elle o recusar, com a auctorização do presidente do tribunal.

Ainda no grosso volume que temos estado a resumir se encontra uma communicação muito interessante do syn-

dicato geral de garantia da edificação e obras publicas contra os accidentes de trabalho.

De grande vantagem seria que houvesse uma companhia de seguros analoga áquella a que nos referimos.

Ao instituir-se, contava 67 associados que pagavam 2.998.039 francos de jornaes e na época do congresso eram elles 320 e pagavam 28.417.041 francos de salarios.

E' uma instituição mutualista solidaria contra todas as consequencias pecuniarias dos accidentes de trabalho de que possam ser victimas os operarios e empregados dos empreiteiros.

A Associação de classe dos constructores civis e mestres de obras de Lisboa creou uma caixa de socorros para os operarios empregados pelos seus associados, mas, infelizmente, esta caixa não estendeu os beneficios a todo o paiz e assim sucede que ella se não desenvolveu como seria para desejar.

Desde 1899 até 1904, o syndicato recebeu 7.536.645,º60 e pagou para sinistros, assistencia medica e despesas judiciais 6.188.257,11 ou 82,12 por cento das receitas.

Seis por cento das mesmas receitas foram para despesas geraes, e 695.626,º49 para fundo de reserva. Dois graficos de columnna e um de disco dão uma ideia rapiça dos resultados durante aquelles annos.

Paramos agora por aqui, mas não sem dizer que neste primeiro congresso nasceu a commissão internacional permanente dos congressos da industria da edificação e das obras publicas, que acaba de distribuir o relatorio do segundo congresso, effectuado em Paris em 1908.

Delle falaremos num proximo artigo dando uma ideia das memorias que anteriormente foram distribuidas.

A serie de questões que foram versadas em ambos os congressos interessam não sómente os constructores, mas tambem os sociologos e os philantropos.

Não nos parece, conseguintemente, descabido aqui o relato do que lemos nas volumosas publicações a que alludimos.

Mello de Mattos



MINISTERIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Hei por bem exonerar do cargo de chefe da Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, para que havia sido nomeado por decreto de 6 de março de 1902, o engenheiro chefe de 1.^a classe, Nuno Bento de Brito Taborda que, por decreto desta data, foi collocado no Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, como vogal do mesmo Conselho e da respectiva commissão executiva.

Paços do Governo da Republica, em 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Tendo o Bacharel Francisco José Fernandes Costa, sido exonerado, a seu pedido, por decreto de 24 de janeiro findo, do logar de ajudante do Procurador Geral da Republica, e das suas funções interinas de Procurador Geral; hei por bem exonerá-lo das funções do cargo de vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para que havia sido nomeado por decreto de 29 de outubro de 1910, em harmonia com as disposições do § 2.^a da base 1.^a da carta de lei de 14 de julho de 1899.

Paços do Governo da Republica, em 26 de janeiro de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Hei por bem nomear vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do § 2.^a da base 1.^a da

carta de lei de 14 de julho de 1899, o ajudante do Procurador General da Republica, bacharel Antonio Caetano Macieira Junior, em substituição do bacharel Francisco José Fernandes Costa, exonerado do referido cargo por decreto desta data.

Paços do Governo da Republica, em 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Obras Públicas

Faço saber, como Presidente do Governo Provisorio da Republica Portugueza, aos que este alvará virem, que tendo requerido a firma Biel Moraes & C.º, do Porto, concessionaria, por alvará de 16 de novembro de 1898, da construção e exploração de uma linha ferrea americana assente sobre o ramal para a estação de Villa Nova de Gaia, da estrada real n.º 10, Coimbra ao Porto, entre a avenida esquerda superior da ponte D. Luiz I e a referida estação, para, nos termos da condição 38.º do alvará de 10 de outubro de 1895 a que está sujeita, traspassar para a Companhia Carris de Ferro do Porto a alludida concessão: hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas, autorizar o mencionado traspasse, ficando a cargo da Companhia Carris de Ferro todos os direitos e obrigações impostos no alvará de 10 de outubro de 1895, as quais pelo alvará de 16 de novembro de 1898 ficam pertencendo á firma requerente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento deste alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nesse se contém.

Não pagou direitos de mercê por não dever.

E por firmesa do que dito é, este vai por mim assinado e selado com o sello da Republica Portugueza e com o de verba.

Dado nos Paços do Governo da Republica, em 21 de janeiro de 1911. — *Joaquim Theophilo Braga — Manuel de Brito Camacho*.

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo sido presente ao Governo Provisorio da Republica Portugueza, o requerimento e projecto datado de 7 de março do anno findo, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, concessionaria da linha ferrea da Pampilhosa à Figueira da Foz, por lei de 31 de março de 1880, pedindo licença para prolongar a referida linha desde a estação da Figueira da Foz ao interior da cidade, para o poente, até á doca, para serviço de carga e descarga dos navios entrados no referido porto:

Ha por bem, pelo Ministerio do Fomento, ouvidas as estações superiores e conformando-se com o parecer do Conselho Superior d'Obras Públicas e Minas, datado de 21 de abril ultimo, conceder á referida Companhia, sendo previamente ouvida a Camara Municipal daquella cidade, a licença que pede nos termos e conclusões do parecer supracitado que, por copia, acompanha a presente portaria. O que se communica ao Director Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paços do Governo da Republica, em 11 de Fevereiro de 1911. *Manuel de Brito Camacho*.



Ligação de Zamora com as linhas portuguesas

Foi aberto em setembro pelo Governo espanhol, concurso de projectos para a construção do caminho de ferro de Zamora à Fermoselle, proximo da margem do Douro e em frente da povoação portuguesa de Sendim, perdoa qual deve passar o caminho de ferro do Pocinho a Miranda. Bastam poucos kilometros de linha e uma ponte sobre o Douro para dar uma ligação directa de Zamora com as novas linhas.

Aquelle caminho de ferro faz parte do grupo de linhas secundarias ás quais o Governo concede garantia de juro.

Terminado o prazo do concurso foi admitido o projecto elaborado pelo capitão d'engenheiros D. Juan Nolla y Badiá por encargo de alguns capitalistas de Fermoselle e Bermillo de Soyago.

A região servida é bastante rica, sob o ponto de vista agrícola.

Desde que a construção esteja assegurada em Espanha e que no nosso planalto de Miranda se dê vigoroso impulso á da linha que o serve, importa celebrar acordo internacional para a ligação das duas linhas, vista a sua utilidade e a pequena extensão do troço a construir.

Reproduzimos a *Real Orden* que estabeleceu as condições technicas da linha, attendendo ao interesse incontestável do assumpto.

Vistos los informes emitidos por la Junta de Defensa Nacional y el Consejo de Obras Públicas y habiendo sido presentado por

D. Joaquin Lucas Guerra y D. Agustin Gallego Barrueco un proyecto para el ferrocarril estratégico de Zamora a Fermoselle.

S. M. el Rey (q. D. g.), habida cuenta de la Real orden de 17 de Febrero ultimo, dictada en el expediente del Ferrocarril de Requeña por Casa Hández y Albacete á Alcaraz, ha tenido á bien disponer que se anuncie el concurso de proyectos para el indicado ferrocarril por el plazo de sesenta días, sujetandose á las condiciones siguientes:

1.º Se proyectará la linea con via única de un metro de ancho.

2.º Esta linea enlazará con todas las que lleguen á puntos servidos por la misma, entendiéndose por enlace entre líneas de distinto ancho de via el que ambas concurren á un muelle común que facilite los transbordos.

3.º Por regla general las pendientes no deberán exceder de 20 milésimas y el radio de las curvas no bajará de 120 metros, admitiéndose excepciones á esta regla únicamente en casos muy justificados.

4.º El peso del carril no será inferior á 30 kilogramos por metro lineal, y en las rampas de gran longitud, con inclinaciones de 19 á 20 milésimas, se empleará al menos el de 35 kilogramos.

5.º El material de tracción se fijará en esta linea en vista de su plano y perfil, de las prescripciones relativas á la tracción y composiciones de los trenes y teniendo en cuenta que habrán de hallarse dispuestas á que las recorran en toda su longitud trenes de tropas de todas las Armas con su material propio, á la velocidad comercial mínima de 25 kilómetros por hora.

6.º Este ferrocarril deberá hallarse dotado de material apropiado para el transporte de piezas de artillería de 4,500 kilogramos de peso máximo y de 4,20 metros de largo en su mayor longitud.

7.º Podrá adoptarse en los proyectos la tracción eléctrica, demostrando cumplidamente que en los casos de que se trata es preferible á la tracción por vapor; pero se cuidará de no rebasar, respecto de radios de curvas, inclinación de rasantes y peso de carriles, los máximos e mínimos, respectivamente, ya indicados, á fin de que en todo caso sea posible en buenas condiciones la tracción por vapor, utilizando para ello, si fuere preciso, el material de otros ferrocarriles.

8.º Los proyectos presentarán con las formalidades, documentos y detalles que prescriben los artículos 23, 24 y 25 del Reglamento para la ejecución de la Ley de 26 de Marzo de 1908.

9.º Se procurará que la via y singularmente las obras de fábrica, así como las estaciones, depósitos de material y talleres, estén á cubierto ó desenfilados de las fortificaciones que existan en el país vecino ó de las alturas ó puntos situados en el mismo que pudiera el enemigo ocupar para destruir la linea ó para estorbar su utilización.

10.º No deberá trazarse la linea á vanguardia de los puntos fortificados ni de aquellas posiciones que por su situación ó condiciones especiales hayan de ocuparse y constituir núcleos de la defensa ó apoyos del ataque en caso de guerra.

Para el cumplimiento de esta prescripción y de la anterior, el Ministerio de la Guerra facilitará á los peticionarios de estudios la nota de los principales puntos de paso.

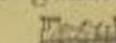
11.º El dueño del proyecto que se apruebe, tendrá los derechos que le concede la ley y Reglamento de Ferrocarriles secundarios y estratégicos.

12.º Los proyectos serán firmados por facultativos competentes con título expedido en España.

13.º Queda prohibido para este ferrocarril el aprovechamiento de carreteras ó otras vias ordinarias, permitiéndose sólo el cruceamiento de las mismas en las mejores condiciones posibles, y únicamente en casos muy especiales y justificados podrán aprovecharse obras de carreteras en determinados pasos ó sitios.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde á V. E. muchos años. — Madrid 1.º de Septiembre de 1910. — (Señor Director general de Obras Públicas).



A travessia do Atlântico

Foi ultimamente estudado um projecto que dará em resultado diminuir em quatro horas a duração da travessia entre Nova York e a Europa.

Trata-se apenas de desembarcar os passageiros no novo porto de Montauk, porto que foi criado na extremidade de Long Island, em frente de Nova York.

Deste porto, um comboio expresso transportará em trez horas os passageiros á grande cidade commercial dos Estados Unidos do Norte. A viagem por terra será feita em menos quatro a cinco horas do que por mar.

Uma das vantagens deste projecto é permitir ás companhias de navegação a economia, aproximada, de trez mil dollars em despesas de alimentação com os passageiros.

A profundidade do porto, vinte metros, permite aos navios entrarem nelle a qualquer hora independente da maré.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Sendo o hidrogénio um elemento de primeira necessidade para a aerostação, e dependendo o desenvolvimento desta da maior facilidade de produção daquelle, muitos teem sido os estudos para a obtenção rápida do hidrogénio em grandes quantidades.

Foi ultimamente descoberto um processo que parece satisfazer os mais exigentes, empregando para tal fim o hidroreto de calcio.

Esta substancia obtém-se aquecendo em retortas o calcio metálico obtido por electrolise, e fazendo circular pelas retortas uma corrente de hidrogénio puro. O calcio absorve, pouco a pouco, o hidrogénio e transforma-se em hidroreto de calcio, que é um corpo sólido, pardacento, que, posto em contacto com a água, desenvolve o hidrogénio quasi puro, na proporção de um metro por kilogramma.

Até agora tem-se conseguido obter 200 metros por hora, o que faz com que rapidamente e em qualquer ponto se possa encher um aerostato, com a maior facilidade.

A conquista do ar

Nestes três últimos anos, a aviação tem avançado de maneira prodigiosa, a ponto que os próprios optimistas viram realizar mais cedo do que esperavam os planos audaciosos que tinham sonhado.

Agora já não se trata de atravessar os ares, isolado no apparelho, o que, tendo as despesas com os apparelhos, tornava as viagens aéreas um meio de transporte caríssimo, só ao alcance dos millionários. A 26 de janeiro já Rogerio Saumer fez a viagem, ida e volta, de Douy a Bomilly, com sete companheiros.

O primeiro aviador que fez uma travessia, acompanhado, foi Henrique Farman que, em 30 de maio de 1908 fez, em Gand, um percurso de 1241 metros, a sete metros d'altura.

Em 8 de junho do mesmo anno, já Bleriot fazia um trajecto com dois companheiros. Elevando-se em Issy-les-Moulineaux, acompanhado por Santos Dumont e Fournier, fez um percurso de trezentos metros.

Em 5 de março de 1910, Henrique Farman deixava já muito para traz esta audaciosa tentativa, percorrendo setenta quilometros, com dois companheiros, em uma hora, dois minutos, e vinte e cinco segundos.

Mas a 22 de agosto já este record era batido. Breguet elevava-se com cinco companheiros, e — nota curiosa — o motor do apparelho que os transportou era de 45 cavalos, apenas.

Já neste mez a 2, Lemartin repetiu a façanha de Saumer, elevando-se com sete companheiros e mantendo-se no ar durante oito minutos.

Parece não vir longe o dia em que se verá cortando os ares os omnibus do espaço.

França

A Liga Nacional Aérea organizou já o concurso para a taça Pommevy, no valor de dez contos de reis da nossa moeda, a qual será conferida ao aviador que percorrer maior distância em linha recta.

— Quando os aviadores Noel e De la Torre procediam em Douzy a experiências com um aeroplano militar, à altura de oitenta metros, as asas desligaram-se do apparelho, precipitando-se este sobre o solo, em queda vertiginosa.

Noel morreu instantaneamente; De la Torre sobreviveu apenas alguns minutos.

Allemânia

No aeródromo de Johannisthal, quando o aviador Boulard experimentava um novo monoplano, sistema Poulain, este, mal equilibrado, não obedeceu ao governo, sendo impelido pelo vento para fora do aeródromo e indo bater contra uma árvore.

O apparelho caiu, arrastando o aviador, que ficou esmagado sob o motor.

— No campo de Doeblitz, o tenente Stein pilotava um biplano Farman, quando, estando à altura de cem metros quiz descer em vôo planado.

O apparelho inclinou-se demasiadamente e o aviador foi precipitado sobre o solo, morrendo instantaneamente. Fraturara o crânio e a columna vertebral.

AUTOMOBILISMO

França

Em Valence, vai fundar-se um novo club automobilista, sob a denominação de Automobile Club Drôme et Ardèche.

— O jornal *L'Auto*, de Paris, vai organizar um concurso em circunstâncias originais.

O prémio, uma medalha de ouro, será conferido ao proprietário do automóvel de mais antiga construção, que esteja ainda em serviço.

Allemânia

O ministerio da guerra da Prússia está procedendo à substituição de todos os veículos de tração animal por veículos automóveis.

Actualmente, no exército alemão, dez por cento das viaturas são automóveis, e espera-se, dentro em pouco, elevar essa percentagem a cinquenta.

Russia

A 19 do corrente realiza o Automóvel Club Imperial um concurso de trenós automóveis.

O concurso consta de trez corridas de quinze a vinte quilometros. Uma em estrada em que a neve esteja completamente endurecida; outra com a neve em camada profunda; e a outra sobre os campos com ligeira camada de neve.

Persia

Foi estabelecido um serviço de automóveis para transporte de passageiros e mercadorias, na estrada de Trabiz, nordeste da Persia.

Estados Unidos

Realisa-se no dia 27 de maio a corrida de Indianapolis, com o percurso de 900 quilometros, para automóveis de todas as classes mas que tenham a velocidade máxima de 120 quilometros.

São dez os prémios, sendo o maior, de nove contos da nossa moeda, e o menor, de quatrocentos e cincuenta mil réis.

Brazil

Vai ser construída uma estrada para automóveis, de Petrópolis ao Rio de Janeiro; será arborizada ao centro, asfaltada, e iluminada a electricidade.

Projecta-se ligar a cidade ao Rio de Janeiro com Thesopólis e Friburgo por estradas iguais à de Petrópolis.

Quanto deixa o excursionismo

Por uma estatística oficial que temos presente vemos que, em 1896, o movimento de estrangeiros na Áustria produziu quarenta e dois milhões de coroas:

O número de excursionistas foi 1.400.000.

Pois este movimento, oito anos mais tarde, em 1904, passava a 2.100.000 excursionistas, representando a importância de oitenta e nove milhões de coroas.

E preciso, porém, dizer que na Áustria, em hoteis de primeira ordem e empresas de transporte, estão empregados duzentos e cincuenta milhões de coroas.

A receita anual destas duas indústrias é, em números redondos, quarenta milhões de coroas.

O leitor que multiplique estes algarismos pelo valor ~~actual~~ coroa, 205 réis, e verá que bonitas cifras!



VIAGENS E TRANSPORTES

Excursões em grupos e em comboios especiais, entre França e Portugal

Entrou desde hontem em vigor a nova tarifa internacional n.º 308 combinada entre as Companhias de Caminhos de Ferro Portuguezes e as companhias francezas e hespanholas, para viagens em grupos e em comboios especiais, de Paris e Bordeus para Lisboa e Porto e vice versa, destinada a substituir a do mesmo numero que estava em vigor desde 15 de setembro de 1909.

Differe a nova tarifa da anterior na inclusão, para a formação de grupos, de passageiros de 3.ª classe, permittindo grupos mixtos das 3 classes, fixando o minimo de cobrança no correspondente a 20 passageiros de 1.ª classe.

As condições são iguais ás da antiga tarifa.

Vehiculos de peso até 200 kilos e de volume até 2 metros cubicos

Segundo a doutrina dos art.ºs 54.º e 66.º da tarifa geral dos Caminhos de ferro Portuguezes, todos os vehiculos de 4 rodas, fosse qual fosse o seu peso e o seu volume, eram igualmente taxados ao preço de 126 réis por tonelada e kilometro em grande velocidade, e de 63 em pequena velocidade, com o minimo de 1.000 kilogrammas por vehiculo.

Muito embora o espirito da tarifa não fosse positivamente o da interpretação á letra da doutrina expressa, o facto é que esta é a que tem sido adoptada, dando lugar a verdadeiros disparates nas taxas de pequenos vehiculos, como carrinhos de crianças, que, por vezes, não valiam o que era exigido pelo transporte.

Para evitar a continuação d'essa interpretação e consequentes anomalias, a Companhia já submetteu á sancção governamental um additamento aos referidos artigos, pelo qual ficam considerados n'elles incluidos, em condições identicas aos bicyclos e tricyclos e outros vehiculos já n'elles designados, todos os que não pesem mais de 200 kilogrammas nem ocupem espaço superior a 2 metros cubicos.

Assim ficam disfrutando em grande velocidade da taxa de recovagens e da 1.ª classe quando em pequena velocidade, preços consideravelmente mais reduzidos.

E' de esperar que tão razoável medida seja posta brevemente em execução.

Linha de Vendas Novas

Já se encontra restabelecido desde o dia 6 d'este mês todo o serviço na Linha de Vendas Novas, deixando, por consequencia, de vigorar as disposições excepcionaes adoptadas durante a interrupção para o seguimento de remessas por Barreiro, como via excepcional, e reintrando em vigor o horario normal d'aquellas linhas.

Exportação de vinhos para o estrangeiro

Continua sendo consideravel a exportação de vinhos para a Alemanha, podendo-se calcular, desde que se iniciaram esses transportes até hoje, incluindo os de uva esmagada, em cerca de 30.000 cestos.

Cotinua a vir de França grande quantidade de vasilhas para aqui serem cheias e seguirem por mar para Alemanha.

Se, como se espera, fôr, dentro em pouco tempo, homologado o *modus vivendi* entre Portugal e França, a exportação far-se-ha tambem em grande escala para esta ultima nação, trazendo juntamente com a destinada a Alemanha importantes capitais ao nosso paiz que contribuirão grandemente para uma nova era de prosperidade.

O que se torna indispensavel para mantermos firmes de futuro os nossos mercados naquellas duas nações, é

que os nossos vinicultores e comerciantes conservem sempre os mesmos typos de vinhos, para que não torne a succeder, como ha já alguns annos, fecharem-se as portas de importantes mercados estrangeiros, em consequencia de lá chegarem vinhos adulterados ou não correspondendo ao typo que primitivamente tinha tido boa aceitação.

Quanto a vasilhame é que não poderá deixar de continuar a vir do estrangeiro, porquanto a nossa industria de tanaria não poderá estar tão depressa habilitada a fornecer o preciso para tão grandes remessas.

Armazenagem gratuita de mercadorias em Lisboa C. dos Soldados e Alcantara Terra

Em consequencia do constante crescimento dos transportes de mercadorias nas linhas da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, principalmente nos destinados ás estações de Lisboa, o que, de resto é um magnifico symptoma do desenvolvimento do paiz e do augmento de receitas da Companhia, vê-se esta forçada a restringir as concessões de armazenagem gratuita de que gosam determinadas mercadorias nas referidas estações.

Os caes d'aquellas estações, apesar da sua grande superficie, acham-se constantemente pejados de mercadorias e já são insuficientes para as armazenar, do que, muitas vezes, resulta ter a companhia muito material paralysado por falta de espaço nos caes para a descarga, material que vem a faltar-lhe para occorrer ás exigencias do trânsito.

A companhia já encomendou grandes quantidades de vagões e está construindo outros para suprir, em parte, esses inconvenientes, mas, apesar de tudo, não pôde continuar a manter sem as restringir, as concessões de armazenagem coino até agora, mas tendo em vista não só os seus interesses como tambem os do publico, fará essas restricções por forma a que d'ellas não possam resultar prejuizos para ninguem.

Nesse sentido já apresentou á sancção governamental um projecto de Aviso ao Publico que espera poder pôr brevemente em execução.

Imposto de transporte e de sello de recibo em Espanha

O Governo espanhol fixou, a partir do 1.º de janeiro deste anno, as cobranças do imposto de transporte em Caminhos de ferro e de sello de recibo, como abaixo indicamos.

Em harmonia com essas disposições, teem os caminhos de ferro portuguezes de effectuar as cobranças por taxas inscriptas na parte relativa ao percurso espanhol, quando se trate de bilhetes directos vendidos para as linhas de aquelle paiz ou de remessas para as mesmas expedidas.

Imposto de transporte

Passageiros:— Bilhetes inteiros e meios bilhetes para creanças; supplementos para logares de luxo; comboios especiais; e supplementos por mudança de classe, excesso de percurso ou falta de bilhete—25 % sobre a importancia cobrada.

Auctorisações gratuitas ou de $\frac{1}{4}$ ou $\frac{1}{2}$ preço, e passes gratuitos para guardadores de gado—25 % sobre o preço de um bilhete de tarifa geral.

Bilhetes a preços reduzidos por tarifas ou serviços especiais—25 % quando a redução sobre a tarifa geral seja inferior a 25 % e 10 % quando seja de 25 % ou mais, sobre a importancia cobrada.

Bilhetes de caridade em 3.ª classe e para pessoal de caminhos de ferro e suas familias—10 % sobre as importancias cobradas, quando a redução seja de 50 % ou mais.

Mercadorias e demais transportes em grande e pequena velocidade

5 % sobre as importâncias cobradas.

São isentos do imposto de transporte os adubos, excepto as matérias primas para a sua confecção; barris e caixas de madeira desarmados que sirvam ao transporte de frutas do paiz para exportação; garrafas vazias com signaes evidentes de terem servido; carvão mineral e vegetal; carruagens e cavalos que gosem da admissão temporaria na Peninsula, e carruagens e cavalos espanhóes que vão ao estrangeiro nas mesmas condições; taras de todas as classes, inclusivé os vagões-cisternas; bagagens e outros transportes destinados ao corpo diplomático; gado de todas as classes; lenha; legumes secos, cereaes e farinhas, com exceção de fava secca, alfarroba, tremoço, chicoria e outros legumes destinados ao sustento de gado, farelos, semeas e outros derivados dos cereaes e farinhas; batatas; pacotes postaes em transito internacional; metallico e valores e mercadorias estrangeiras que passem em transito por Espanha ou que passem em transito pelo estrangeiro para voltarem a Espanha.

Sello de recibo

Sobre quaequer cobranças por transporte em caminho de ferro, de passageiros ou mercadorias, das quantias:

De 10 pesetas a 1:000 pesetas.....	0,10 Pts. ou 18 réis
" 1000,01 " " 2:000 "	0,25 " ou 45 "
" 2000,01 " em deante.....	0,50 " ou 90 "

Consultas

O Sr. A. M. da S., nosso querido assignante da primitiva, e não só assignante e amigo, mas leitor assiduo, põe em embargo a nossa competencia turistica com o seguinte problema:

«Tenho que ir fazer uma estação d'aguas, de 20 dias, em Bad-Nauheim e depois disponho de uns dois mezes para giratas, acabando pela invariavel estada em Paris.

«Aconselhe-me em que hei-de empregar esse tempo, mas, bem entendido, não atire commigo lá para os confins da Russia ou para os mares polares por onde V. tem andado, não «ardendo em braza» como Ulysses, mas batendo o queixo com frio, «como nós por nossa casa».

«Além disso, nada de alpinismos nem de gelos; não podem supportar os meus bronchios, mesmo que isto de querer subir «até onde ninguem subiu» como se diz na velha cantiga, já vae sendo estafadeira inutil. Sabe onde é Nauheim, e, talvez, já lá tenha passado — o que não me parece, por que leio as suas *Notas* ha 24 annos e não tenho ideia de ver isso. Mas, por certo, conhece a região ou della terá informações.

«Responda no jornal, porque assim melhor serve para mim e para qualquer outro leitor. E, talvez, isso faça com que eu encontre por lá algum portuguez, o que me seja agradavel... contanto que não queira discutir politica...»

Ao nosso querido amigo podemos responder — de traz para diante — que, com effeito, nunca passamos no condado de Herse, onde fica a afamada estação thermal a que os seus padecimentos (que muito sentimos o apoquentem) o fazem ir.

É um ponto interessante da linha de Francfort, de onde dista 38 kilometros, a Cassel, pequena cidade de uns 5.000 habitantes, na margem do Usa, um dos afluentes do Rheno.

As suas aguas mineraes fortemente carregadas de chloreto de soda são empregadas em banhos, a alta temperatura, contra as doenças do coração, rheumatismos, da espinha, etc, que é um grupo de enfermidades, numeroso infinito, a que todas as aguas mineraes são applicáveis com bom resultado.

Os seus dois estabelecimentos hydroterapicos, um dos quae tem um repuxo de 11,50 metros de altura, são frequentados annualmente por 5000 a 6000 pessoas.

Em frente, fica-lhe o morro do Vogels, de pequena altura, e perto, ao norte, a cidade de Grissen, de onde irradiam varias linhas ferreas.

Já vê que está bem servido para partir de Nauheim em qualquer sentido, e mesmo para realizar pequenas excursões, não fatigantes, durante a sua cura.

Já se vê que a principal é a Francfort, cidade encantadora onde terá que ir varias vezes ou residir uns dias, se a quizer ver bem.

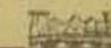
Quando não queira passar a noite no casino em Nauheim, pode ir ao theatro a Francfort, voltando pelo comboio expresso em 46 minutos, ou pelo mixto em 1 hora e 20.

Perto tem Maiance tambem muito interessante, e proximo tambem fica Wiesbaden, importante estação thermal, da alta sociedade alema, onde ha um luxuoso, um sumptuoso casino em que se passam bem as noites em excellentes concertos até a hora do comboio (10 e 3 da noite) que o traz a Nauheim ás 11 e 10.

Admire a riquesa desse casino em que ha cortinados mandados fazer expressamente no Japão e que custaram um conto de réis, para cada porta. E não se cance a procurar o salão de roleta ou baccarat, por que não ha disso nos clubs na Alemanha, onde os jogos de azar são absolutamente proibidos.

Para quando terminar a estação de aguas, uma excursão pelo Rheno está naturalmente indicada, e de Colonia, se lhe é agradavel passar, à volta, pela Hollanda, melhor é inflectir para nordeste até o Hannover, do qual já aqui falamos duas vezes, e dari a Bremen, Oldenburgo e Groningen, a terceira cidade dos Paizes Baixos, o que lhe permitirá ver o alto de Hollanda que pouca gente visita, passando ao Frieslande, vendo Leuwarden, igualmente muito interessante, a Stavoren onde atravessa em vapor a Enkhuizen, para Amsterdam.

Em breve as nossas impressões sobre viagem na Hollanda começarão a aparecer neste jornal, antes mesmo da partida do nosso estimável assignante, e, por elles, poderá guiar-se para a excursão nesse paiz anti-alpinista onde os caminhos de ferro não teem rampas nem tunneis.



INSACIABILIDADE

Vae reunir-se um congresso de turismo em Lisboa, e as linhas ferreas, a Companhia Portugueza, a da Beira Alta, a Nacional, assim como a administração do Estado, concederam largamente, não só a todos os congressistas como ás senhoras de sua familia, passe por 20 dias.

Pois, apesar dessa generosa concessão, como não a fizera as linhas hespanholas e francezas para o congresso do anno passado, limitando-se a dar a de 50 por cento para a viagem de ida e volta — que é o que, em geral, se faz a todos os congressos — o nosso estimado colega *Novidades* acha pouco e nota que vinte dias é bem exiguo prazo para se realizar uma excursão de turismo em todo o paiz.

Em primeiro logar, o *congresso de turismo* não é um *congresso de turistas*. Vir discutir os problemas que interessam a uma determinada região da França, à Espanha e ao nosso paiz, não é vir a uma excursão e, se assim fosse, como o mesmo interesse respeita ao paiz vizinho e ao sul da França, seria logico exigir de todos os caminhos de ferro dessa enorme rede, que fizessem igual concessão.

Foram, portanto, bem generosas, excepcionalmente generosas as nossas companhias, com o proximo congresso.

Mas ha confronto mais frisante:

Os proprietarios ou gerentes de hoteis, convidados pela comissão a cooperar no congresso, resolveram amavelmente que fariam aos congressistas os seus preços ordinarios de pensão, prestando-se generosamente a... não os aumentarem!

E fornecerão, entre si, o serviço para o almoço a bordo, no passeio no Tejo.

Quer dizer que perante uma affluencia de estrangeiros que o congresso lhes traz, elles não só não lhes fazem a menor concessão, mas ainda impõem o preço de pensão, isto é, quando esses visitantes forem a Cintra ou ao Estoril e não comam no hotel, pagaráo da mesma forma as refeições que não comem!

E até quando almoçarem a bordo, à custa dos hoteleiros, estes se reembolsam de boa parte do que lhes offerecem, cobrando-lhes o almoço no hotel.

Lembra-nos o costume dos cosinheiros na China que, quando o patrão é convidado a comer em casa de um amigo, se combinam com o cosinheiro deste e lhe fornecem as mesmas vitualhas que o convidado comeria na sua casa, resultando que elle vem a comer na casa alheia, à sua propria custa.

Muito egoistas, os nossos hoteleiros.

Ahi tem o nosso collega *Novidades* a que applicar a sua extranhesa.

vestindo cada uma sua côn, de maneira a formar as trez da bandeira franceza.

O proprio laço preto, chorme, que servia de toucado das mulheres, vae sendo substituido pelo chapeo, não menos enorme, dos novos figurinos francezes.

O que, porém, os allemães não tiram — nem tentam tirar — à cidade, é o typo gaulez das suas mulheres.

Na elegancia destas, no seu modo de vestir, de andar; na animação com que falam, no brilho do seu olhar, ha muito de á quem do Rhen.

Quem frequenta um restaurante, um café, um salão de hotel, em Strasburgo, percebe que não está propriamente num desses estabelecimentos allemães onde se vae para comer, lendo o jornal e trocando phrases, baixinho, com o vizinho do lado.

Não nos referimos, bem entendido, aos restaurantes de Berlim, à hora das ceias, porque ahi a animação é outra; já aqui falámos della.

As novas gerações, trazidas, segundo a lenda, pelas cegonhas que se empoleiram nas altas torres e nas chaminés, não são menos alegres que as antigas, e teem, para o viajante excursionista, a vantagem sobre as das outras cidades do imperio, de falar correctamente o frances.

A principal originalidade é o relogio astronomico da cathedral, um dos machinismos, deste genero, mais notáveis que existem no mundo.

A cathedral está, muito de propósito, fechada, desde o meio dia, para que os visitantes affluam ao exame da prodigiosa engenhoca. Desde o meio dia é modo de dizer; às onze e meia já o porteiro, muito agaloado e rasoavelmente brusco de modos, bate estrondosamente com o bastão no chão, convidando por esta forma os visitantes a sahir do templo.

E quem não se encaminhar para a porta, arrisca-se a ser para ella empurrado pelo cerbero que, certamente, tem interesse nos rendimentos da assistencia ás manobras do relogio que elle explica, depois de fechada a egreja.

A entrada não é cara; uns 30 pfenigs apenas, equivalentes a 70 réis da nossa moeda. Faz-se pela porta lateral do sul, para um pequeno recinto onde cabem umas 100 pessoas, mas onde são introduzidas mais de duzentas, prensadas como arenques em barrica.

E o mais interessante é que, para dar logar a que a affluencia seja maior, o relogio, aquella aperfeiçoada machine que Schwilgé inventou, levando-lhe quatro annos a construir, e em que o esforço intellectual do insigne relojoeiro por todos os movimentos da natureza, com uma precisão mathematica... anda atrasado meia hora.

Uma leve descrição será interessante para se apreciar o valor desta obra maravilhosa:

Na base, ao centro, vê-se a esphera celeste que marca, sobre o quadrante, o movimento sideral quotidiano; por detrás, um calendario perpetuo. A' esquerda o computo ou calendario eclesiastico, com todas as indicações; à direita, um mecanismo transformador do tempo solar médio em tempo verdadeiro, indicando também as phases da lua e os eclipses.

Por cima, numa abertura, passa, cada dia da semana, um carro com uma divindade symbolica.

Dos lados do relogio, dois génios um dos quaes bate as horas com um sceptro numa campainha e o outro volta, cada quarto d' hora, uma ampulheta.

Segue-se um mostrador planetario onde o sol e a lua se movem, designando todas as suas phases. Superiormente, uma construcção gothica com duas ordens de aberturas, na primeira das quaes passam figuras symbolisando as edades do homem, deante da morte que bate as horas com um femur sobre uma caveira. Ao passarem as figuras, a creança bate com o thyrsos na caveira, o mancebo caçador com a flecha, o homem com o espadão e o ancião com a muleta.

No segundo plano está no centro a estatua do Christo



XVI

Strasburgo. — As novas construções allemães. — O espirito gaulez. — A germanisação da Lorena. — Um relogio complicado. — As fortificações.

Adante de Triberg, em Hausac, quem quiser ver bien, em metade da sua extensão, toda a parte alta da Floresta Negra, tem dahi um caminho pela crista da montanha que o leva a Pforzheim, onde ella acaba.

E' linha para automovel (porque por trem seria longa e fatigante viagem) enquanto não se conclue a via ferrea que irá de Hausac a Forbach e Wildbad e permittirá assim as relações directas ao longo da floresta.

Por via ferrea atravessa-se, actualmente, toda a grande e copada massa de arvoredo, saindo-se della em Offenburgo, que não tem interesse que mereça uma paragem.

Mas, estando tão perto da capital da Alsacia-Lorena, vale bem ir visitar esta cidade, interessante pela sua historia e pelos seus aspectos.

Os 29 kilometros de linha não teem outro interesse senão a passagem do Rheno, sobre uma boa ponte. A estação a que chegamos é em pavimento inferior á cidade, e é vastissima.

A cidade tem muito interesse pelo conjunto de antigos edificios, alguns do seculo XV, como a locanda do angulo da praça da Cathedral, e de algumas bellas construções modernas com que o governo allemão tem feito «a bocca doce», segundo a nossa phrase, ao espirito francophilo que animava os habitantes da antiga cidade franceza, promovendo a sua lenta mas effectiva germanisação.

Bellos palacios para estancia do imperador nas raras vezes que ali vae, vastos edificios do correio, escolas, hospitais, repartições publicas, universidade, parques, monumentos e quarteis; olhando-se a planta da cidade como percorrendo-se as ruas, o mais que nos attrahe a vista são as installações officiaes.

A par deste carinhoso cuidado em tornar a cidade germanamente elegante, o tempo vae operando a sua evolução; dos habitantes d' hoje já poucos se recordam de 1870; quarenta annos teem produzido a reforma das gentes e já não ha meninas para andarem, de braço dado,

deante da qual desfilam os doze apostolos a cada um dos quaes elle abençõa.

Ao lado, sobre o armario que encerra os pesos do relogio, um gallo que, 5 minutos antes do meio dia, abre as asas e canta por trez vezes.

Como se vê, é de uma complicação maravilhosa e de um effeito scenico a preciosidade que faz a admiração de quantos visitam Strasburgo.

Os dois braços do III enlaçam a cidade numa elipse que constitue o centro de maior movimento. Fóra della fica a Universidade, onde ha dois monumentos de Goethe, dois parques, o palacio do imperador, o bello edificio do correio, a grande estação ferroviaria e numerosos quarteis por toda a povoação que é cercada por uma cintura de fortificações e estas ainda rodeadas por outras defesas, fosso, casamatas, reductos, etc, até a distancia de 8 kilometros.

E' que Strasburgo, com as suas antigas fortificações francesas, já era um ponto de tão difícil ataque que o cerco de 1870 durou 40 dias; mas, por fim, rendeu-se, com os seus fortes desmantelados, e os allemães não querem que lhes succeda o mesmo.

Nunca fiando no mau vizinho de ao pé da porta...



TRACÇÃO ELECTRICA

Portugal

Foi inaugurado o novo troço da linha electrica do Porto, que vae da Areosa a Maia.

A população de Lamego pediu ao respectivo Ministro para que ordene a immediata construcção de uma linha electrica, ligando Regoa a Lamego.

A linha pedida é para ser assente no leito da estrada.

Espanha

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul de Espanha vae explorar por meio de tracção electrica o trajecto entre as estações de Gergal e Santa Fé, em Almeria. A corrente será trifásica a 5:000 volts.

A machina geratriz da Central desenvolve 1:500 kilowatts, pondo esta energia em movimento cinco locomotivas electricas, podendo cada uma delles rebocar 250 toneladas, com a velocidade de 30 kilometros.

Está projectada a construcção, para este anno, da linha de Pamplona a Bayona.

França

Foram abertas à exploração a linha n.º 4, da estação de Saint Lazare a Saint Gervais, e a linha n.º 5, da estação de Saint Lazare á estação d'Orlèans.

A companhia P. L. M. estuda actualmente o estabelecimento da tracção electrica na linha de Grasse a Monnaus-Sartoux, linha muito accidentada em que ha rampas de vinte centimetros por metro.

Apesar da sua curta extensão, seis kilometros apenas, os comboios a vapor pesando 150 toneladas, gastam desse seis minutos a percorrer-a.

Nas experiencias feitas com a tracção electrica, um comboio de 240 toneladas faz o percurso em oito minutos.

As machinas empregadas nas experiencias, medem doze metros de comprimento, e pesam 136 toneladas.

Italia

Vae constituir-se uma companhia para a construcção duma linha electrica, entre Peschiera e Riva, ao longo da margem do Garde.

Brazil

Vae ser electrificada a linha de tremvias da cidade de Curytiba.

SUBSTITUINDO A HULHA

Apesar da descoberta de opulentissimas bacias hulheiras, recentemente feita no Japão, continua com tendencias de subida o já elevado preço do carvão mineral, o que tem levado todos os paizes a procurar meios para obter força motriz, independentemente da hulha.

Nos Estados Unidos e na Russia, paizes abundantes em petroleo, emprega-se este combustivel para alimentação das locomotivas.

A Alemanha, porém, não tendo o recurso do petroleo, — a Necessidade é mãe da Industria — foi descobrir um combustivel que lhe fica baratissimo, mais barato, talvez, de que o petroleo na Russia ou nos Estados Unidos.

E' o novo combustivel o oleo de alcatrão.

Como é de todos sabido, sendo o alcatrão um sub-produto das fabricas de gaz e das que produzem o coke para as fundições de ferro, o seu custo é quasi insignificante, e a producção na Alemanha chega a ser de 30.000 toneladas, annualmente.

A accrescentar á economia no preço, comparado com o da hulha, o novo combustivel tem ainda outras vantagens: é de maior potencia calorifica, é de mais facil transporte, carrega-se mais rapidamente, e, como não deixa cinza, evita o trabalho da limpeza das fornalhas.

As experiencias a que se está procedendo na Prussia, teem sido feitas com trez locomotivas: uma para comboio de mercadorias, outra para comboio ordinario de passageiros, e outra para expressos, dando em todas esplendidos resultados.



O DIA

Voltou a visitar-nos, desde a sua reaparição, este nosso collega diario, agora publicado sob a intelligente direcção do sr. Moreira de Almeida e obedecendo á um programma de imparcialidade absoluta nas questões politicas.

E nunca mais exacto, mais honroso e digno cumprimento a um programma foi dado do que o que o *Dia* nos está dando, em artigos em que se salienta um bom senso admiravel, excepcional e que faz honra ao jornalismo portuguez.



As linhas ferreas da Turquia

O Jornal da Camara do Commercio ingleza da Turquia, publica a estatística dos Caminhos de ferro existentes e em construcção no imperio attomano, sua extensão, e nacionalidade das companhias que as exploram.

Nacional, ha uma só linha; é a de Hedjar, e mede 1.500 kilometros.

Os ingleses tambem teem uma só linha na Turquia; é a de Smyrna a Aidin, e mede 516 kilometros.

Tambem uma só linha teem os austriacos; é a da Companhia dos Caminhos de ferro Orientaes, medindo 955 kilometros.

Os franceses possuem a linha de Salonica a Constantinopla, com a extensão de 510 kilometros; a de Smyrna a Cassaba e seu prolongamento, medindo 519 kilometros; a de Damasco a Hamah e Alepo, com 581 kilometros; e a de Jaffa a Jerusalem que mede apenas 87 kilometros.

A Alemanha tem a linha de Bagdad, com 200 kilometros; a de Mersina a Tarse e Adana, com 67 kilometros; a da Anatolia, com 1.035 kilometros; e a de Salonica a Monastir, com 219 kilometros.

A extensão total destas linhas é de seis mil duzentos e vinte e oito kilometros.

Em construcção estão 1.152 kilometros, parte delles pertencentes aos allemães, outra parte aos franceses, e uma pequena porção — 40 apenas — aos austriacos.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisamento do 2.º semestre de 1910

(Continuado do n.º 555)

60 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau:

2 — 195 — 295 — 296 — 2.003 a 2.005 — 2.450 a 2.454 —
 3.520 a 3.522 — 3.775 — 3.973 a 3.975 — 7.072 — 9.470 a 9.472 —
 11.594 a 11.600 — 12.753 a 12.755 — 13.860 — 13.915 — 15.585 — 18.476 —
 20.381 a 20.385 — 21.485 a 21.487 — 22.755 — 22.756 — 22.808 a 22.810 —
 23.985 a 23.987 — 27.806 — 29.878 — 30.589 — 30.590 — 32.445 a 32.447.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 34 e seguintes.

24 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau:

2 Títulos de 5 obrigações: — 189 — 604.

14 Títulos de 1 obrigação: — 1.772 — 1.773 — 2.160 a 2.162 —
 3.599 a 3.601 — 7.921 a 7.923 — 7.939 a 7.941.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 30 e seguintes.

246 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»:

23 Títulos de 5 obrigações:

326 — 361 — 382 a 386 — 1.849 — 3.006 — 3.007 — 3.064 — 3.332 —
 3.333 — 7.287 — 7.288 — 7.504 a 7.508 — 7.732 — 7.821 — 8.365.

131 Títulos de 1 obrigação:

9.056 — 10.090 — 10.531 a 10.537 — 10.916 — 10.917 — 11.935 — 11.981 —
 12.545 — 13.171 — 13.172 — 14.490 — 14.697 — 15.190 — 15.191 — 15.355 —
 15.620 — 15.621 — 16.662 — 16.663 — 16.665 a 16.667 — 17.573 — 17.574 —
 18.052 — 18.053 — 18.619 a 18.625 — 19.178 — 19.773 — 22.152 — 22.154 —
 22.422 — 22.649 — 23.151 — 23.154 — 23.297 — 23.834 — 24.829 — 25.683 a
 25.685 — 26.592 — 26.868 — 26.920 — 29.310 — 29.688 a 29.690 — 30.817 —
 31.154 — 31.809 — 31.891 — 32.242 — 32.436 — 33.110 — 33.943 a 33.945 —
 35.861 — 35.871 — 35.872 — 35.876 — 35.877 — 35.903 — 35.933 — 36.077 —
 36.088 a 36.090 — 36.244 — 36.550 — 36.760 — 36.787 — 38.077 — 38.501 —
 39.069 — 39.070 — 39.151 — 39.152 — 39.582 — 39.687 — 39.713 — 39.793 —
 39.794 — 40.356 — 40.357 — 40.590 — 41.152 — 41.153 — 42.124 — 42.324 —
 42.789 — 43.148 — 43.614 — 46.690 a 46.692 — 47.174 — 50.373 — 51.284 —
 52.213 — 52.972 — 52.974 — 53.706 — 53.920 — 53.961 — 53.962 — 55.645 —
 55.646 — 55.867 a 55.869 — 57.612 — 57.801 a 57.803 — 57.951 — 58.224 —
 58.264.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 31 e seguintes e o n.º 6 complementar e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de fevereiro de 1911.

Vão saindo ou preparam-se pelos ministerios do Fomento e Finanças, alguns diplomas de valor e outros de tão secundario interesse que até os proprios signatarios os abandonam, como as mães desnaturadas os seus filhos, aos primeiros vagidos.

O mais curioso é que não são os recém-nascidos que choram, mas as amas a cujos seios uberrimos elles deviam ser amamentados.

No primeiro caso está o decreto sobre o Credito Agricola que é da maior importância para os lavradores, a remodelação tão necessaria do ministerio das Finanças e a lei de fiscalização de sociedades anonymas, não menos indispensável para evitar abusos de má administração, que são frequentes e teem lançado o descredito e a desconfiança no animo dos que teem alguma coisa a capitalizar.

Observa-se já, e parece pertinente o receio, que essa repartição de fiscalização tendo que conhecer da escripta e dos resultados financeiros das sociedades, o segredo que, segundo é phrase consagrada, é a alma do negocio, será desvendado e poderá prejudicar os interessados.

Evidentemente, esse perigo é ponderavel, mas estamos certos de que um bom estudo da lei poderá conjurar-o; e por outro lado as sociedades lucrarão em ter, acima dos seus corpos gerentes, uma fiscalização mais efectiva do que a de um commissario unico que hoje teem e que nem sempre tem sido suficiente para evitar factos que representam verdadeiros prejuízos para elles proprias.

O decreto sobre o credito agricola todos o esperam com anciade e boa disposição. Só será visto com maus olhos pelos agiotas que actualmente exploram o agricultor.

Mas esses que tenham paciencia.

No segundo caso a que acima nos referimos — leis que morrem à nascença — figurou hontem o descanso semanal, que só serviu para os caixeiros conquistarem «com a mão do gato» algumas horas de descanso diario; e figura hoje o imposto sobre os automóveis.

Os chauffeurs e proprietarios insurgiram-se por terem que pagar licenças que, no caso mais grave, não excediam a 30.000 réis, e conseguiram os seus fins.

Não percebemos muito bem como haja falta de equidade em se fazer pagar 30.000 réis por anno por um automovel, quando os carros de fálico, além de contribuições pesadas, ainda pagam 50.000 réis à camara — e estão contentissimos por não pagarem o decuplo.

O serviço dos «autos» em Lisboa está carissimo. A tabella dos taximetros é o triplo do que se paga em qualquer parte.

E ainda se queixam ! *

Emocionou as turbas o facto de terem sido passados mandados de prisão contra os directores da Companhia do Assucar de Moçambique, por causa do processo intentado em tempo por um accionista por supostas irregularidades na administração.

Esta notícia serviu de pretexto para que os inculpados fossem alvos de uma campanha de difamação por parte de jornaes e fanaticos por descobertas de roubalheiras, que por toda a parte julgam ver criminosos.

E' um sistema contra o qual protestam todas as consciencias limpas. O processo corre os seus tramites e só a justiça dirá se houve crime por parte dos accusados ou até talvez do accusador...

Uma parte do commercio de retalho reclamou, em comícios e ao sr. ministro do Fomento, contra a concessão de bonus e outros brindes com que outra parte do commercio beneficia o publico.

Esta mania, arte nova, de sujeitos quererem que nós façamos ou não façamos o que elles entendem, não se compadece com o regimen governativo de um paiz que inscreve no seu lema a palavra «liberdade».

Assim o entendeu o justo e prudente ministro do Fomento, mandando os reclamantes passear, até as cōrtes constituintes.

Bem haja.

O Banco de Portugal publicou o seu relatorio pelo qual se vê que em 1910, o Banco descontou 71.462 letras, na importancia de 47.301.257\$791, para 63.250 ou 38.123:381\$332, em 1909. Augmentou, pois, o desconto no valor de 9.177:876\$459, respeitantes a mais 8.212 letras. Para este augmento declara o Banco terem contribuido principalmente os avultados pedidos de desconto, determinados pela producção de cereaes, excepcionalmente abundantes, do anno findo.

Em 1910 a importancia dos bilhetes internos do Thesouro tomados ao Governo, ao encerrar-se o balanço, era de 3.580:000\$000 e de 347:500\$000 a dos bilhetes do Thesouro, internos, descontados, para, respectivamente, 4.458:000\$000 e 72:500\$000, de 1909.

As notas em circulação que representaram 70.032 contos em 31 de dezembro de 1909, passaram a 78.071 contos em 31 de dezembro de 1910. Ha portanto um augmento de 8.039 contos na circulação fiduciaria. Como é sabido, o decreto de 17 de outubro ultimo autorizou o Banco a regular pelas disposições da carta de lei de 29 de julho de 1887 a circulação fiduciaria em notas de prata, ficando com esta providencia, livre ao Banco a emissão de notas de ouro até ao limite de 72.000 contos, estabelecido pelo decreto de 30 de junho de 1898.

A contrapartida deste augmento encontra-se no activo, nas contas de crédito e suprimento que accusam um saldo de 16:449 contos ou sejam mais 8.711 contos do que em 1909.

Os lucros totaes de 1910 foram de 2891 contos (menos 9 contos do que em 1909). Os encargos foram de 631 contos. A diferença é de 2.260 contos.

Deduzindo 45 contos (2 %) para a direcção; 405 contos de dividendo do 1.º semestre, ficam 1810 contos, de que ha a deduzir 20 % para o fundo de reserva variavel, ou sejam 443 contos, 540 contos para completar um dividendo de 7 % (413) contos que pertence ao governo.

Ficam assim disponiveis 413 contos de que a direcção propõe que se deem 405 contos para elevar o dividendo de 1910 a 10 %. Do saldo de 8 contos junto aos outros 8 contos de 1909 serão, como nos annos anteriores, subtraídos 3 contos para aumento de fundo de pensões e socorros a empregados do Banco.

Para o Estado com os 413 contos de participação nos lucros acima anunciados vão ainda contribuições que perfazem uma totalidade de 609 contos, comprehendendo aquella participação.

O relatorio do Ultramarino, cuja assembleia se realizou hoje, accusa um movimento crescente de 2.875 contos em letras descontadas, 2.063 de ditas a receber, 1.059 de para cobrança s/ ultramar, 3.899 de cambiaes, 1.948 de saques, 727 de letras a pagar na sede e agencias, 17.022 de empréstimos e cc/cc com caução,

41.903 em movimento de caixa, 18.768 no de depósitos e réis
50.398\$450 de lucros líquidos, que passaram de 532 a 583 contos.

Na Bolsa, os fundos do Estado tiveram boa procura, elevando-se as cotações.

Também alteraram os Bancos de Portugal e Ultramarino. Em acções C. I. P. houve poucas transacções a 63\$500 ficando ainda papel, mas a 64\$500. Os Phosphoros passaram de 60\$500 a 63\$500.

Os cambios tiveram leves oscilações ficando as diversas divisas à taxa que adiante indicamos.

A libra comprou-se e vendeu-se hoje à mesma taxa de ha 15 dias. O Rio-Londres ficou a 16 1/16 ou 14\$5941 réis fracos cada libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE FEVEREIRO		EM 30 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 1/16	48 15/16	49 1/1	49 1/8
" 90 d/v	49 9/16	—	49 11/16	—
Paris cheque	579	582	577	579
Berlim	238 1/2	239 1/2	238	239
Amsterdam cheque	404	406	403	405
Madrid cheque	890	900	895	905

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	FEVEREIRO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	37,80	37,80	37,80	—	37,80	37,80	37,80	37,75	37,70	37,80	37,80	37,85	37,85	—	—
Dívida Interna 3% coupon	37,65	37,75	37,75	37,75	37,75	37,80	37,80	37,75	37,70	37,85	37,80	37,85	37,85	—	—
" 4 1/2% 1888, c/premios	20.650	20.650	—	20.700	20.700	—	20.800	20.800	—	—	20.800	20.800	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	55.500	—	—	54.500	54.500	—	54.500	—	—	54.000	—	54.800	—	—	—
" 4 1/2% 1890	—	—	—	—	49.500	—	—	—	—	50.000	—	—	—	—	—
" 3 1/2% 1905 c/premios	8.950	8.950	8.950	—	9.000	8.950	8.950	—	—	9.000	8.950	—	9.000	—	—
" 4 1/2% 1905, (C. 1º de F.º Est)	—	79.500	—	—	80.000	—	—	—	—	80.000	79.000	—	—	—	—
" 5 1/2% 1909, ob. (C. 1º de F.º Est)	—	78.500	—	—	—	—	—	—	—	—	78.500	78.500	—	—	—
Externa 3 1/2% coupon 1.ª série	63.600	63.600	63.600	63.700	63.700	63.800	63.800	63.700	63.700	63.800	64.000	64.000	64.100	—	—
" 3 1/2% 2.ª série	62.000	—	62.100	—	62.200	—	—	—	62.400	—	62.400	—	—	—	—
" 3 1/2% 3.ª série	65.000	65.100	65.000	65.000	65.000	65.100	65.100	65.500	65.300	65.500	65.500	65.500	65.500	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	161.500	161.500	161.500	161.500	161.500	162.000	162.000	163.500	163.500	164.000	164.500	164.500	164.700	—	—
" Commercial de Lisboa	131.500	131.500	131.500	131.500	—	—	—	—	—	—	—	131.000	—	—	—
" Nacional Ultramarino	95.000	—	—	—	—	96.000	96.100	—	—	97.000	97.000	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	103.000	103.000	—	—	103.000	—	103.000	103.000	103.000	—	103.500	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	5.200	—	—	63.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	59.000	—	—	—	—	5.200	5.200	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.000	—	59.000	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	60.600	60.600	60.700	60.700	—	—	—	60.800	61.000	62.000	63.000	63.000	63.000	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	85.500	85.500	85.500	85.500	85.500	—	—	85.400	—	—	—	85.300	85.200	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 2.º grau	—	50.000	—	—	50.000	50.000	—	49.700	49.700	49.600	49.700	—	49.700	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	15.700	15.700	15.650	15.650	16.000	15.800	15.850	15.800	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	71.500	—	—	—	—	—	71.500	—	—	—	—	—	71.500	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	61.100	—	61.200	—	—	—	61.500	61.500	—	—	—	—	—
predias 6 1/2%	—	—	73.500	73.500	73.700	—	74.000	—	—	74.000	—	—	—	—	—
" 5 1/2%	—	—	—	70.800	70.800	70.700	—	70.500	—	70.500	70.900	70.500	—	—	—
Paris: 3 1/2% português 1.ª série	63.500	64.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.000	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	64.80	64.85	64.80	64.80	64.90	64.80	64.90	64.90	64.90	65	65	65	65	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	41.75	41.75	41.75	—	40	39.50	39.75	41	40	41.50	—	40.50	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	420	417	418	416.50	415.75	413.50	412	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	267	268	—	268	266.50	263	264	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	327	332	332	332	332	332	333	334	332	334	333	335	335	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	256	256	257	—	—	256	256	257	256	256	255	255	—	—
Companhia da Beira Alta	—	293.25	—	—	—	—	294.50	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	156	155	154.50	—	151	151.50	—	152	154	156	155.50	155	—	—	—
Londres: 3 1/2% português	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	86	86.75	—	—	—	—	—	—	—	87.60	—	87	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MÉDIA KILOMETRICA		
1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911			
Kil.	Totais	Kil.	Totais							

<tbl

VAGÕES-LEITOS DE TERCEIRA CLASSE

A Administração dos Caminhos de ferro suecos vae pôr brevemente em serviço nas suas linhas, vagões-leitos destinados a passageiros de terceira classe.

A innovação será feita, a titulo de experientia, na linha de Itockolmo a Malmö.

As carruagens teem um lavabo em cada extremidade, com agua fria e quente.

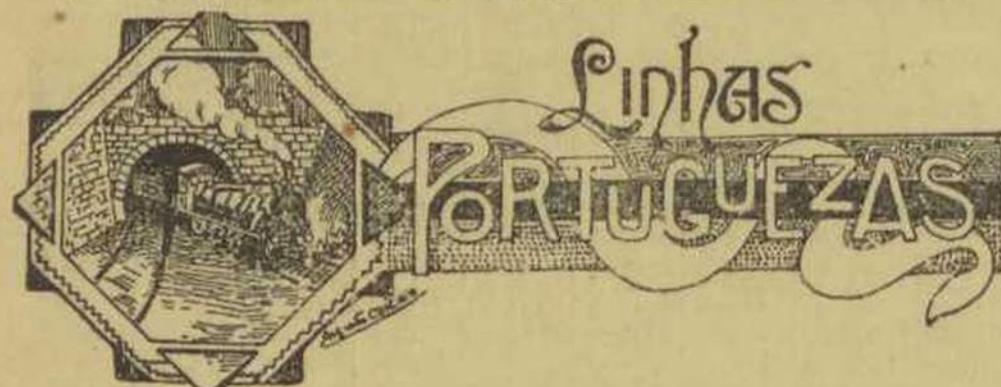
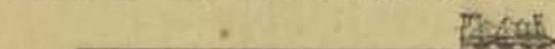
Teem nove compartimentos, sete com oito logares, durante o dia; de noite são transformados em seis camas cada um; os outros dois teem quatro logares de dia, e são transformados de noite em trez camas cada um.

Estes dois ultimos são reservados para as senhoras, e cada um delles tem seu lavabo particular.

O supplemento a pagar pela ocupação de um logar no vagão-leito é 2kr. 50, qualquer cousa como 630 réis.

Se estas carruagens merecerem a acceptação do publico, montar-se-ha o novo serviço na linha de Stockolmo a Gothenburgo.

Como nota, deve accrescentar-se que nas linhas da Finlandia, ha já vinte annos, andam em serviço vagões-leitos de terceira classe, deste modelo.



Linhos do Sul e Sueste. — Segundo consta, o serviço de pequena velocidade em Lisboa vae ser removido da actual estação do Terreiro do Paço, estabelecendo-se duas novas estações, uma na doca do Terreiro do Trigo e outra na de Santo Amaro, e ficando a estação actual destinada exclusivamente a passageiros e grande velocidade.

Na estação do Barreiro vão-se construir novos armazens e fazer estacadas para parte do serviço de pequena velocidade, deixando livre para outro trâfego o local onde hoje se faz a carga e descarga da chamada carga de praça.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Estão sendo descarregadas na ponte de Santa Apolonia para as officinas geraes desta companhia, as primeiras duas das novas locomotivas «Compound» de grande velocidade, encommendadas na Alemanha, e por estes dias devem chegar os operarios montadores das mesmas. As 8 restantes estão a caminho.

As novas locomotivas estarão ao serviço dos comboios rapidos e expressos, com o horario de verão.

Tem sido extraordinario o movimento de mercadorias nas linhas desta companhia, e, por isso, grande a affluencia nas estações de Alcantara e Santa Apolonia.

Esta ultima, apesar da sua grande vastidão, começa a tornar-se insuficiente para o movimento de mercadorias, que, de dia para dia, vem augmentando extraordinariamente.

Alto Minho. — Os concessionarios desta linha sollicitaram do respectivo ministro que torne efectiva aquella concessão para que se possa dar rapido inicio aos trabalhos.

Valle do Corgo. — Vae ser pedido ao Governo para que sejam applicadas a esta linha as tarifas de passageiros, em vigor nas linhas do Minho e Douro.

Do Entroncamento a Gouveia. — Foi entregue ao Governo uma representação em que se pede que sejam iniciados imediatamente os estudos para a construção desta linha.

Em vista disto foi ordenado superiormente que se dê principio, com a maxima brevidade, aos respectivos estudos.



Espanha

Foi autorizada a concessão d'uma linha estratégica entre Andoain e Lasarte.

Vae ser dado grande incremento aos trabalhos para a construcção das linhas ferreas secundarias do sul do paiz.

França

A Companhia Sud de la France vae adquirir duzentos vagões de mercadorias.

Italia

O Governo autorisou a construcção da linha que deve ligar Domodolla, á sahida do tunel do Simplão, com Lucarno, na margem suissa do lago Maior.

Russia

O Estado adquiriu para as suas linhas um vagão frigorifico para o transporte de comestiveis.

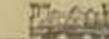
E' montado sobre duas *boggies* de dois eixos cada uma; na parte media está installada a machina e, de cada lado, camaras frigorificas completamente isoladas.

A machina frigorifica é de amoniac, accionada por um motor de petroleo.

Este vagão apresenta, porém, a particularidade de serem as camaras frigorificas providas de installação para aquecimento, para no inverno poder transportar generos que uma baixa temperatura possa damnificar.

Noruega

Nas linhas do Estado vao ser substituidos os carris actuaes de 25 kilos por outros de 35.



Companhia Através d'Africa

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

(Conclusão)

Tarifa da borracha

A nossa linha foi sempre justamente considerada como servindo exclusivamente ao transporte de generos pobres, do qual o mais valioso é o café, que, como sabeis, só é produsido em uma parte da região que ella atravessa.

Isso, porém, só se daria, enquanto não fosse prolongada até uma certa distancia, onde iria já encontrar a borracha, considerada um producto rico, tendo nós, desde que publicamos o primeiro relatorio, pugnado sempre por esse prolongamento, como unico meio de poderem ser em um futuro mais ou menos proximo, diminuidos os encargos do Estado.

Fez-se, muito tarde já, uma parte desse prolongamento; e suposto serem más as condições de exploração da nossa linha e da do Estado, nas suas ligações mutuas, devido a não terem querido os governos fazer uma *entente* para serviço combinado, começou logo a accentuar-se a diferença no transporte da borracha.

Assim, a quantidade deste producto, transportada na nossa linha foi:

em 1907/8 de	772	ton.
" 1908/9 de	870	"
" 1909/10 de	982	"

Mais dum vez fizemos notar aos governos a necessidade de se aumentar a tarifa da borracha em determinadas proporções, de maneira a diminuir os encargos do Estado, e até certo ponto as dificuldades da Companhia, podendo, em compensação, diminuir-se a tarifa em certos productos mais pobres, e sem que por isso a exportação da borracha pudesse ser prejudicada.

Militava a favor da nossa proposta o contrasenso de estar estabelecida para este producto, que vale em media 25000 réis por kilo, quasi a mesma taxa que paga o café, que vale em media 200 réis por kilo.

Como, porém, tudo o que podesse, ainda que em pouco, beneficiar a Companhia era systematicamente posto de parte, o nosso pedido não foi attendido, continuando os encargos do Estado sem modificación favoravel, e subsistindo para a Companhia as dificuldades de sempre, agravadas com os grandes prejuizos das inundações, para fazer face aos quaes teve de vender as ultimas obrigações que tinha em carteira.

Cumpre notar aqui, que esses prejuízos não foram exclusivamente os das reparações de estragos. Foi principalmente os devidos à falta de rendimento pela interrupção da exploração, embora, depois desta restabelecida, o tráfego augmentasse consideravelmente.

Das nossas exposições no presente e nos anteriores relatórios vêdes a forma porque esta Companhia tem sido tratada pelos governos, aos quais corria o dever, na defesa dos interesses do paiz, de procurar desenvolver o trabalho e a riquesa da colónia de Angola, deixando a maxima liberdade de acção à Companhia, como principal factor desse desenvolvimento.

Não queremos dizer com isto, que os governos fossem prodígios de mercês para com a Companhia, ainda que não fosse senão porque ella nunca lhas pediu.

Corria-lhes, porém, o indeclinável dever, pelo menos, de estudar e resolver a sua situação para com o Estado pelos meios prescriptos nos contractos, ou pela forma que se combinasse. Se se apurasse que a situação em que ella ficava não lhe permittia o desempenho cabal do seu papel, o Estado providenciaria de forma a evitar a cessação dos benefícios que o Caminho de ferro proporciona. Mas, se se reconhecesse o contrário, e depois de liquidadas as contas, poria de parte o sistema de lhe crear todas as dificuldades possíveis, para promover de acordo com ella o aumento desses benefícios, que bem depressa se tornariam em benefício para o paiz.

Nada disso se fez, apesar de todas as instâncias e de todas as propostas da Companhia, desaparecendo o antigo regimen, sem que os seus homens prestassem atenção alguma ao assumpto, *nem mesmo com o fim de forçarem a Companhia a pagar ao Estado as grossas sommas que asseveravam ella dever-lhe.*

Vem um novo regimen corrigir os erros do antigo, e nós siamos que esta questão ha de ser tratada com a ponderação e a urgencia necessarias. Ha no Governo Provisorio da Republica homens que a conhecem, ainda que não seja senão pela «Memoria» que publicamos. Não só por isso, mas porque a sua missão é de legalidade e de justiça, estamos certos de que não a protelarão, nem a tratarão de ouvido.

Nós não lhe pedimos mais do que justiça e legalidade.

SENHORES ACCIONISTAS:

São estes os informes que nos cumpre dar-vos, dos actos da nossa gerencia, cujo mandato termina neste anno.

Diz-nos a nossa consciencia, que envidamos todos os esforços para bem desempenharmos a nossa missão; e, se ainda este anno não foi possível apresentar-vos definitivamente resolvidas as principaes questões que nos interessam, é isso devido exclusivamente á inconveniencia de empregarmos meios radicaes e á impossibilidade de obter com elles resultados satisfactorios.

Porto, 30 de Outubro de 1910.

Pelo Conselho d'Administração.—Augusto Gama, Jorge Pinto da Silva e José Augusto Monteiro.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Tendo examinado com toda a attenção os livros da Companhia e os documentos que lhe dissem respeito, encontramos tudo na melhor ordem e devidamente escripturado.

Apreciando devidamente os esforços do vosso Conselho de Administração, para conseguir colocar a nossa Companhia em condições de poder desempenhar o papel para que foi criada, e esperando que desses esforços se colherão os melhores resultados para nós, para o paiz e para a província de Angola, somos de parcer:

1.º Que deis a vossa approvação aos actos do mesmo Conselho, minuciosamente apresentados no relatorio.

2.º Que procedaeis á eleição geral dos corpos da nossa Companhia.

3.º Que approveis com o devido louvor o relatorio e contas que nos foram distribuidos.

Porto, 31 de Outubro de 1910.

O Conselho Fiscal:—Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa, Arthur Maia Mendes e Guilherme Gama.

Fazal

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

Venda, em leilão, de uma porção de pedra de alvenaria

No dia 18 do corrente mez, pelas 11 horas da manhã, na estação do Barreiro, no local denominado Terrapleno de Cacilhas, proceder-se-ha á venda, em leilão, de uma porção de pedra de alvenaria, que constitue as remessas de p. v. n.º 678, 682, 707 e 710, de Palmella para o Barreiro, com o peso de 84:860 kilogrammas na totalidade.

A arrematação será feita a quem maior lance offerecer.

Fornecimento de balastro para conservação de vias ferreas

No dia 2 do proximo mez de março, pelas dose horas do dia, na secretaria da 3.ª secção do serviço de via e obras em Beja, perante o respectivo chefe de secção, terá lugar a arrematação para o fornecimento, carga e descarga de 3:300 metros cubicos de balastro para a conservação de via entre os kilometros 92 a 142 da linha do sul; o deposito provisório para ser admittido a licitar é de 28\$350 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da referida secção ou na secretaria da secção do expediente do serviço de via e obras no Barreiro.

No dia 2 do proximo mez de março, pelas dose horas do dia, na secretaria da 3.ª secção do serviço de via e obras, em Beja, perante o respectivo chefe de secção, terá lugar a arrematação para o fornecimento, carga e descarga de 4:050 metros cubicos de balastro para a conservação de via entre os kilometros 154 a 243 da linha do sueste; o deposito provisório para ser admittido a licitar é de 31\$075 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da referida secção ou na secretaria da secção do expediente do serviço de via e obras, no Barreiro.

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de travessas

Por ter sido annullado o concurso para o fornecimento de 65:000 travessas de pinho e 10:000 de carvalho que se realizou no dia 2 de fevereiro ultimo, novo concurso terá lugar no dia 2 de março futuro, nas condições anteriormente indicadas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de taboas de pinho

No dia 20 do corrente mez, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3:500 taboas de pinho.

As condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Fornecimento de óleo mineral escuro

No dia 20 do corrente mez, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200:000 kilos de óleo mineral escuro.

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

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

Fornecimento de madeira de ulmo

No dia 23 do corrente mez, pela uma 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 20^{m³} de madeira de ulmo em pranchas.

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

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

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—
do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.
—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Ser-
vicio especial para diabéticos. Bons quartos. Luz ele-
trica. Acelo e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.— Avenida Todt, em frente do theatro: sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1911

Caminhos de Ferro Portuguezes			Part. Cheg.			Part. Cheg.			Part. Cheg.			Part. Cheg.			Part. Cheg.		
C. Sodré	Alges	C. Sodré	9 15	9 29	9 40	9 55			Figueira	Alfarelhos	Figueira	Montemor	Gadanha	Montemor	Porto	Tua	Porto
			9 28	9 42	10 8	10 25	4	4 14	4 41	4 56	9 35	10 35	11 10	9 23	7 55	a 3 29	7 55
			5 40	5 54	6 20	6 35	11 25	11 39	12 5	12 20	6 7	6 18	5 5	5 15	6 43	a 4 14	8 50
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.			9 51 10 49 7 32 8 30			Figueira			10 10 1 55 2 34			Barca d'Alva		
C. Sodré P. Arcos C. Sodré			Mais os de Villa Franca			11 10 12 8 12 35 1 53			Coimbra Figueira Coimbra			1 10 2 42 11 33 12 11			Regoa Vidago Regoa		
Mais os de Setil			Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.			11 51 1 10 5 38 6 57			6 42 8 21 9 55			7 12 7 40 8 22			Vila Real Regoa		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			5 58 7 20 2 38 4 5			4 19 6 17			7 47 3 28 8 55			Livracao Amarante Livracao		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			12 33 1 56 7 59 9 22			Coimbra Louzã Coimbra			8 23 9 55			10 15 11 6 6 45		
Mais os de Entroncamento			Lisboa Setil Lisboa			Mais os de Entroncamento			11 25 12 44 2 35 3 48			8 20 12 4 3 51			5 15 6 35 4 20		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			1 28 12 10 12 36			4 31 5 46			7 10			5 30 9 40 5 25		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			2 30 2 53 1 40 2 6			Espinho Porto Espinho			8 11 9 3			6 55 8 18 4 10		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			4 52 5 20 3 10 3 36			10 5 11 3			12 45 11 50			5 40 10 25 4 30		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			5 24 5 57 5 31 5 57			3 32 4 30			12 48 11 24			6 58 12 30 1 56		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			7 28 7 45 8 11			11 4 11 5			12 48 11 24			7 22 12 30 6 55		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			8 30 9 10 9 36			11 4 11 5			12 48 11 24			7 22 12 30 6 55		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			10 28 10 40 11 6			11 4 11 5			12 48 11 24			7 22 12 30 6 55		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			12 30 1 3			11 4 11 5			12 48 11 24			7 22 12 30 6 55		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			11 4 11 5			12 48 11 24			7 22 12 30 6 55		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		
Mais os de Entroncamento			Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento			Mais os de Entroncamento		