

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 558

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Março de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste — 4.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 1, grande velocidade.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso ao publico sobre a estação de Algés.

SUMMARIO

	Páginas
Vidago a Chaves, por J. Fernando de Souza.....	81
Um concurso internacional, por Mello de Mattos.....	83
Parte official — Portaria de 25 de fevreiro e decretos de 2, 25 e 27 de fevreiro e 8 de março de 1911, do Ministerio do Fomento.....	85
Traction electrica — Espanha — França — Italia — Russia — Bulgaria — Es- taços Un. dos.....	87
Automobilismo — França — Italia.....	87
O pan-americano.....	87
Viagens e transportes.....	88
Notas de viagem. — Karlsruhe. — Heidelberg, o seu castello e o seu tonel. — Um pessimo comboio a evitar. — As planties da Hollanda. — Meio de atrahir sympathias para um paiz.....	89
Aviação e aerostação — Espanha — Alemanha.....	90
O directo de Madrid a Valencia.....	91
Tremvias com accumuladores.....	92
Companhia de seguros Fidelidade.....	92
Commercio portuguez.....	92
Parte financeira.....	92
Carteira dos Accionistas.....	92
Boletim Commercial e Financeiro.....	92
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	93
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	93
Linhas do Alto Minho.....	94
Brazil-Ferro-Carril.....	94
Contra as catastrophes nas linhas ferreas.....	94
A estação nova de Biarritz.....	95
O metropolitano de Londres.....	95
Linhas portuguezas — Lourenço Marques — Caminhos de Ferro Portuguezes — Valle do Vouga — Lobito — Novas linhas — Benguela — Mossamedes — Cassinga.....	95
Linhas estrangeiras. — Espanha — França — Inglaterra — Hollanda — Russia — Suecia — Marrocos — Chili — Japão.....	95
Agenda do Viajante.....	96
Horario dos comboios.....	96

Vidago a Chaves

Noticiaram os jornaes que vae ser construido o troço do caminho de ferro de Vidago a Chaves. Vem, pois, a proposito a descripção do projecto do ultimo lanço.

De Vidago a Moure, primeira parte do lanço, com 9,5 kilometros, está o projecto estudado e approved e delle dei noticia na *Gazeta* de 1 de abril de 1910. Referi então que, além de Moure, duas soluções podiam ser adoptadas, conforme o traçado se mantivesse na margem esquerda do Tamega ou passasse para a margem direita. Ambas tinham partidarios divididos, que se manifestavam calorosamente em representações e artigos contradictorios de jornaes.

Parecia á primeira vista que, estando a linha na margem esquerda e sendo por essa que a extensão a construir além de Chaves até á fronteira era a menor, mal se justificava o encargo de uma ponte sobre o Tamega e do alongamento da linha em territorio portuguez.

Impunha-se, pois, o estudo comparativo por ambas as margens porque estudos e projectos nunca são de mais, não podendo ter ninguem a pretensão, em materia tão complexa, de ter atinado á primeira com a melhor solução.

A Direcção do Minho e Douro elaborou o projecto se-

gundo a directriz da margem direita, acompanhando-o, porém, de um perfil de reconhecimento pela esquerda e abonando a preferencia que aquella lhe merecera, com solidas razões. Avultam entre estas a preservação da linha, de inundações e a melhor localisação da estação de Chaves.

A grande cheia do Tamega em fins de 1909 veio subministrar base segura á demonstração da superioridade do traçado pela margem direita, que se pode manter, em toda a sua extensão em nivel superior ao da cheia e em encosta abrupta, com terrenos firmes adequados á construcção economica das obras de arte e edificios, enquanto a veiga de Chaves, em que o outro traçado teve de assentar em grande extensão, foi inundada, attingindo a agua, no local em que teria de se construir a estação, 1^m,5 de altura.

Façamos a descripção do traçado para aquilatarmos em seguida as razões allegadas em sua defesa.

Além de Moure a linha transpõe o Tamega em ponte metallica com um tramo de 40^m e segue ao lado da estrada de Montalegre, que lhe fica inferior.

Mede esta parte do lanço 8.800^m, sendo 1.300^m na margem esquerda e 7.500^m na direita.

Os alinhamentos rectos sommam 5.761^m,55 e as curvas 3.088^m,45 em 72 angulos, havendo apenas uma com o raio minimo de 75^m.

Em perfil encontram-se 5.380^m em patamar, 2.060^m em rampas de 5 e 15 ^m/_m e 1.360^m em declives, que não exceedem 15 ^m/_m de inclinação.

São, pois, boas as condições do traçado.

As excavações medem 100:069^m³, sendo metade em rocha branda.

O volume de aterros é de 107:178^m³, havendo 17:778^m³ de empréstimos e 10:670^m³ de depositos. As distancias medias de transporte são de 47^m a carrinho de mão e 266^m a vagonete. O volume das terraplenagens é de 13^m³392 por metro corrente.

Prevêem-se 52 aqueductos e canos de rega, um pontão de 1^m,5 × 2^m,0 e um muro de suporte.

As obras de arte especiaes são a ponte sobre o Tamega com um tramo metallico de 40^m e com 14^m,60 de altura maxima, orçada em 13:316\$000 réis, 1 pontim em Rivelas, 1 passagem inferior da estrada de Montalegre e outra superior á entrada da estação de Chaves.

E' esta a unica estação do lanço, collocada em patamar de 500^m e alinhamento de 378^m,19.

Tem o edificio de 1.ª classe, caes coberto e descoberto com 40^m d'extensão cada um, caes de 40^m para carvão, retrete, cocheira de machinas, cocheira de carruagens com habitações do pessoal por cima, poço com aparelho elevatorio e gruas, e ponte de inversão de machinas. As linhas são em numero de 5, além dos ramaes de comunicação das cocheiras e da ponte girante, sendo de 322^m a extensão entre agulhas extremas.

A cocheira de locomotivas comporta duas machinas e a de carruagens 4 vehiculos, havendo por cima duas habitações.

O pateo de acesso do edificio de passageiros mede 60^m × 15^m, e é ligado por uma avenida de 8^m de largo e

400^m d'extensão com a esplanada dos quarteis, centro da villa.

Em direcção parallelá vae um caminho de 7^m,5 de largo, ao pateo de mercadorias, que tem 10^m de largo, bifurcando-se proximo d'elle para o forte de S. Neutel e para a carreira de tiro. Prevê-se ainda um ramal de ligação dessas duas estradas, aproveitando a elevação do caminho de S. Neutel para atravessar a linha em passagem superior.

São também previstas varias communicações para alargamento da villa, ficando esboçado o plano de novo bairro proximo da estação.

O local escolhido está proximo do centro da villa e offerece excellentes fundações a todos os edificios.

Além da estação de Chaves, contou-se com um apeadeiro ao K. 12,2 (contados de Vidago) sobranceiro à E. R. n.º 28, tendo um caes de mercadorias de 20 metros.

Esta parte do lanço Vidago-Chaves é orçada em réis 180:145\$000, ou 20:471\$000 por kilometro, sendo este preço agravado pelo custo da ponte e da estação dividido por pequena extensão.

Como a primeira parte, Vidago a Moure, méde 9.500 metros e está orçada em 144:660\$000 réis, a extensão e custo totaes do lanço são, respectivamente, 18.300 metros e 324:805\$000, o que dá o custo kilometrico de 17:750\$000 réis.

Na verba orçada são as seguintes as parcellas principaes:

Expropriações.....	15:673\$740 réis
Terraplenagens.....	44:999\$633 "
Obras de arte.....	27:373\$319 "
Estações.....	32:660\$700 "
Via.....	43:883\$800 "
Accessorios.....	17:810\$665 "
Telegrapho.....	676\$000 "

Duas representações, ambas com inumeras assignaturas, pleiteiam cada uma a causa de uma das margens, havendo os partidos dos *esquerdistas* e dos *direitistas*.

Os *esquerdistas* allegam que a estação nessa margem fica em melhor communicação com os concelhos de Vinhaes e Valpassos, junto da bifurcação de caminhos e de 6 estradas, podendo ligar-se com a ponte por uma bella avenida. Esse traçado conduz ao ponto da fronteira já escolhido em Espanha para a passagem da linha na direcção de Orense.

Allega-se que será melhor desse lado a perspectiva da villa para o viajante que chega; que se evita aos carros que vem da populosa região de Leste o atravessamento da villa; que o traçado pela margem direita é mais sinuoso e ondulado e vae isolar a estação, collocando-a em logar escuso nas traseiras da villa.

A representação dos *direitistas* invoca os interesses dos concelhos de Boticas e Montalegre, mais bem servidos, e aponta as seguintes vantagens desse traçado:

1.º — Aumenta o movimento commercial no interior de Chaves;

2.º — Favorece a margem direita sem prejuizo da esquerda;

3.º — E' mais util ás povoações dos concelhos de Boticas e Montalegre;

4.º — Valorisa a estancia de aguas de Villarelho da Raia além de Chaves;

5.º — Dispensa a estrada entre Chaves e Soutellinho de Raia;

6.º — Colloca a estação junto da parte mais importante da villa;

7.º — Facilita a construcção da avenida de accesso;

8.º — Atrai a população para terreno mais alto e seco na provavel expansão da villa, enquanto na outra margem as cheias invadem o bairro da Magdalena;

9.º — Barateia a construcção da linha pelo menor valor dos terrenos atravessados;

10.º — Garante o accesso da estação, pondo-a ao abrigo das cheias.

A Direcção do Minho e Douro elaborou, como dissemos, um perfil de reconhecimento, do qual resulta melhor planta na margem esquerda, 59 curvas contra 72 na direita, sendo, porém, melhor o perfil nesta.

Na margem direita a linha tem mais 1 K. até à estação, por esta avançar na direcção da fronteira.

O prolongamento para a fronteira é previsto para as duas hypotheses. Se o traçado em Espanha vier pela margem esquerda, a linha, depois de servir além de Chaves a estancia de aguas mineraes de Villarelho da Raia, atravessa o Tamega, passando para a margem esquerda em Tezes, ou logo depois de Villarelho. No caso contrario, segue sempre pela margem direita, dispensando a ponte, que é, aliás, pouco importante.

Entre Moure e Chaves a natureza do terreno diminue o valor das expropriações e o custo das fundações das obras de arte na margem direita, por não ter que se atravessar os terrenos de alluvião da veiga, ficando a linha sobranceira às inundações.

A escolha do local da estação domina toda a questão.

Admittindo que a ponte é o centro da villa (embora o bairro da Magdalena, que fica na margem esquerda, seja menos populoso que a parte da villa sita na direita), a distancia della á estação é igual nos dois traçados.

No da margem direita tem, porém, melhor accesso e assenta em terreno salubre e enxuto, de menor valor, livre de cheias, cujas immediações são mais proprias para a futura expansão da villa, ficando assegurado um bom systema de communicações.

Na margem esquerda seria preciso edificar a estação sobre aterro de 1,5 a 2^m de alto em local insalubre, em que a cheia attingiu 1^m,5, com fundações carissimas, pois a casa Souto Maior, proxima do local, teve de ser edificada sobre estacaria, como é natural em terrenos de alluvião.

Essa consideração é capital numa estação importante, que terá numerosas edificações.

E' certo que na margem esquerda ha mais população, a alguma distancia, porém, não sendo rasão de peso sufficiente, em contraposição ás allegadas, e alongamento de percurso, pequeno relativamente á extensão total que essas populações tem de percorrer nas suas relações com a estação.

São na realidade ponderosas as rasões apresentadas. Tinha eu a impressão de que na margem esquerda se devia manter a linha em toda a sua extensão, pela consideração obvia de evitar duas pontes e de reduzir ao minimo a extensão da linha a construir em territorio portuguez.

O exame do projecto e as considerações allegadas em sua defesa vieram abalar essa opinião. E' indubitavel que, para a villa de Chaves propriamente dita e nos termos em que o plano de communicações está previsto, é mais conveniente a estação na margem direita.

As considerações de salubridade, de fundações baratas e de preservação das cheias, são de capital importancia, contrapesando o excesso do percurso para as relações da margem esquerda, excesso que ainda tem de ser balanceado com a economia para as da margem direita, embora menos importantes.

Pôr a linha e a estação ao abrigo de inundações é objectivo que se não deve perder de vista, sendo a despesa de construcção da ponte sobre o Tamega compensada pelas avultadas economias que o traçado da margem direita permite realisar na construcção.

Demais, as paixões locais, os amores proprios, as rivalidades pessoas tendem a dar demasiado vulto ás considerações secundarias e a perturbar a serenidade com que deve ser julgada uma questão technica.

Examinem-na attentamente e resolvam-na os competen-

tes, e proceda-se quanto antes á conclusão da linha até Chaves.

Os 324 contos, que é necessario gastar, darão logar a valioso aumento de trafego nos 77 kilometros em exploração até a Regoa e na propria linha do Douro.

Na proposta de lei apresentada em junho de 1910 pelo sr. conselheiro Moreira Junior, incluia-se esse troço e punha-se em relevo a vantagem de concluir a linha.

Chegada esta a Chaves, é provavel que em Espanha se procure mais activamente construir a linha, já classificada, de Orense a Verin e á fronteira, estando-lhe assegurada por lei a garantia de juro de 5 %.

Entretanto, a comissão tecnica internacional procederá á escolha do ponto de passagem na fronteira ficando assim definida a linha em toda a sua extensão.

J. Fernando de Souza.



UM CONCURSO INTERNACIONAL

Um dos problemas difficeis para a industria moderna é sem duvida o dos succedaneos do *cautchuc*.

A electricidade usa de extraordinarias quantidades d'aquelle producto, já sob a fórma de isoladores deapparelhos electricos, já como involucros dos cabos submarinos, accrescendo que para este ultimo emprego se carece de generos especiaes de qualidade superior, que só se encontram em limitadas regiões da Oceania.

O automobilismo impôz ainda mais intensa exploração de arvores e arbustos cuja seiva tenha a propriedade de endurecer ao ar como a da *Castilloa elastica*, da *Haevea Guianensis*, da *Ficus elastica*, da *Urceola elastica*, da *Landolphia* africana e suas variedades, e de outros vegetaes.

A ponto tal chegou o consumo, que os chimicos procuram com afan a synthese do *cautchuc* e d'alguns ensaios se teem já occupado as revistas da especialidade.

Novos problemas trouxe o automobilismo á construcção das estradas: mas, assim como impõe methodos differentes de empedramento, talvez novas fórmas de construcção, tambem os vehiculos teem ido soffrendo aperfeçoamentos, dos quaes o mais interessante é o das suspensões elasticas, isto é, aquelle que resolve o problema da attenuação dos choques reciprocos do pavimento da estrada e da carruagem, de maneira que não incommode os passageiros.

O systema das camaras pneumaticas seria perfeito se não houvesse pedras agudas e ferros que muitas vezes as perfuram; e os protectores não resolvem o problema senão imperfeitamente.

Accresce ainda que o emprego do *cautchuc* torna este processo muito dispendioso, tanto mais quanto é certo que a duração dos pneumaticos já de si é reduzida e muito mais em resultado dos esforços a que fica sujeito aquelle material nos percursos automobilistas.

Varios systemas de suspensões elasticas se teem proposto, mas parece que sem resultado apreciavel.

A *Associazione Italiana Transporti Automeccanici*, de Milão, acaba de abrir um concurso internacional com premios para novos systemas elasticos de vehiculos automecanicos.

Em sub-titulo, explica que se trata de rodas elasticas, suspensões e succedaneos do *cautchuc* vulcanizado.

Segundo o programma que temos presente, em trez categorias se classificam os objectos do concurso.

1.^a categoria: Systema de rodas ou corôa que elimine o uso do *cautchuc* ou que, pelo menos, lhe reduza o consumo.

Cabem-lhe dois premios: o primeiro de 5.000 liras e o outro de 1.000 liras, sob o titulo de «rodas ou corôas».

2.^a categoria: Um systema de suspensão elastica especial que dê ensejo ao uso de rodas com corôa inteiramente metallica.

Está-lhe attribuido um premio de 3.000 liras e um segundo de 1.000 liras, sob a designação de «suspensões elasticas».

3.^a categoria: Destinada aos succedaneos economicos do *cautchuc* vulcanizado com um premio de 2.000 liras e outro de 500 liras.

Até 30 de abril proximo os concorrentes, por si ou por meio de representante seu, teem que solicitar por escripto a sua admissão ao concurso, preenchendo um boletim dirigido á comissão directora da *Associazione Transporti Automeccanici*, de Milão.

Cada concorrente deve designar o enderesso de um representante residindo em Milão, mandar 30 liras como taxa de inscripção, bem como outro boletim fechado em que inscreva as condições da cedencia e uso dos privilegios de invenção que tiver.

As descripções dos modelos ou processos teem que ser escriptas de modo comprehensivel em italiano, francez, inglez ou allemão.

Os desenhos de execução devem ser na escala de $\frac{1}{5}$, pelo menos, com pormenores e cotas com que se possa construir o apparelho sem mais indicações algumas do que as que constaram dos graphicos e escriptos para o concurso.

A apresentação dos calculos de resistencia é facultativa, mas a avaliação approximada e minuciosa do peso, do custo e da montagem do apparelho nos vehiculos, essa é imprescindivel.

As condições technicas a que devem satisfazer os apparelhos são da competencia do jury, mas os systemas propostos devem satisfazer ás condições de resistencia dos vehiculos automoveis industriaes, até poderem aguentar 6 toneladas, e por isso é permittido ao jury sujeita-los a ensaios de carga, torsão, choque, esforço transverso e travamento (*patinage*).

O apparelho deve adaptar-se com grande facilidade a vehiculos automoveis industriaes de velocidade variavel até ao maximo horario de 40 kilometros.

Nos systemas de rodas elasticas, as corôas devem ter no contacto com o solo a minima largura que consentem os regulamentos de viação, de maneira que a pressão untaria fique comprehendida entre os limites que permittem as disposições vigentes.

Os systemas dotados de saliencias devem ser construidos de maneira que estas se possam substituir facilmente, e sobretudo que não prejudiquem a superficie das estradas.

No que se refere aos succedaneos do *cautchuc*, é obrigatorio evitar os materiaes sujeitos a deteriorações que exijam a sua frequente substituição.

As disposições que provoquem excessivo barulho ou vibrações, devem evitar-se em todos os systemas propostos.

Como a constituição do jury, a sua obrigação de sigillo e o regulamento das sessões não interessam, por certo, os leitores da *Gazeta*, apenas se dirá, muito de passagem, que se todos os jurados conhecerem sufficientemente a lingua italiana, será essa a que se empregará nas discussões do jury. No caso contrario, usar-se-ha da lingua franceza.

A primeira prova eliminatoria dos projectos apresentados far-se-ha por meio de uma comissão de trez vogaes delegados do jury.

As condições de essa primeira eliminação são as seguintes.

Para todas as categorias:

- a) insufficiencia de elementos para avaliação;
- b) preço elevado;
- c) facilidade de deterioração.

Para as duas primeiras categorias:

- d) insufficiencia de solidez;
- e) barulho excessivo ou vibrações presumiveis.

A insufficiencia de elementos de apreciação pode remover-se por meio de pedido de novos esclarecimentos ao inventor, em praso marcado.

Em cada categoria ficarão apenas os vinte e cinco projectos mais perfeitos, para serem apreciados pelo jury em sessão conjunta.

São excluidos os concorrentes que passarem pela primeira prova eliminatória, quando o preço ou condições de cedencia e uso dos privilegios forem de tal ordem que façam desaparecer as vantagens economicas do seu emprego.

Só serão submettidos a experiencias praticas osapparelhos que o jury entender.

Se os projectos premiados ainda não tiverem privilegios, o jury adeantarã até a quantia de 1.000 libras para obtenção do respectivo diploma e dará os passos necessarios quer para tal effeito, quer para a execução dos modelos.

Uma das condições que mais interessa os inventores é, sem duvida, a 15.^a do programma do concurso. Segundo aquella condição, os concorrentes conservam os seus direitos sobre os privilegios do seu systema. Todavia, os premiados no concurso não podem oppôr-se aos ensaios e experiencias sejam de que natureza forem que se fizerem durante o praso de um anno, contado da data da proclamação dos premios.

Os ensaios podem ser effectuados pela commissão, pelo Governo ou companhias e por aquelles que tiverem dado dinheiro para os premios, logo que a propria commissão lh'o permitta.

Os concorrentes ficam obrigados a ceder os seus proprios direitos sobre os privilegios, segundo as condições consideradas como mais favoraveis entre as que propuzeram na declaração que em envolvero fechado acompanha o pedido de admissão ao concurso. Essa cedencia far-se-ha a favor dos subscriptores para o certamen que, no praso de dois annos após o encerramento do concurso, quizerem usar do systema apresentado. Os concorrentes podem todavia conceder sempre outras reduções de preço ou tratar com os interessados segundo bases diversas.

Nas indicações regulamentares do concurso prevê-se o caso de não haver projectos que inereçam premios e, nessa hypothese, admite-se um segundo concurso dentro de um anno.

Tambem os premios só serão entregues aos concorrentes depois de experiencias repetidas que justifiquem a recompensa.

Os Estados ou empresas particulares que concorrerem, pelo menos, com 2:000 libras, teem direito a fazer-se representar no jury, que tomou como órgão official dos seus trabalhos a *Rivista dei Transporti*.

Além disso, aos subscriptores compete:

a) por cada cem libras de subscrição a um exemplar de todas as publicações e communicações que emanarem da commissão.

b) por cada trezentas libras de subscrição a uma copia dos systemas premiados, bem como a um apparelho completo (duas rodas) ou um systema de suspensão, com a faculdade de o experimentar durante um anno, sem pagamento de direitos de privilegio, com o reembolso das despesas effectivas.

Ha, pois, trez especies de subscriptores, a saber: os de cem libras, que só recebem documentos escriptos, os de trezentas libras que recebem um exemplar do apparelho premiado e o podem experimentar durante um anno, recebendo além disso trez exemplares das publicações, e, finalmente os de duas mil libras ou mais que, além das indicadas vantagens, ainda teem a de fazer parte do jury de concurso.

O automobilismo industrial ainda não conseguiu radicar-se em Portugal, o que prova que a nossa vida commercial e o nosso trafego, ainda estão longe de attingir desenvolvimento que muito seria para desejar.

No congresso nacional de maio do anno passado, aquelle que traça estas linhas teve ensejo de mostrar, por meio de um mappa, quão mal distribuida se encontra a rede de viação ordinaria no paiz, e, ao tempo, chamou a attenção do Governo para o facto de se não poder communcar de Lisboa com os quinhentos kilometros de estradas que existem no districto de Faro, a não ser que se recorresse ao caminho de ferro do sul, á via maritima ou ao percurso por Espanha, atravessando o Guadiana, em barco de Ayamonte para Villa Real de Santo Antonio.

Poucos kilometros falta construir na estrada nacional n.º 17 de Beja a Faro, para que do Barreiro se possa ir de automovel até ao Algarve. Só ha pouco, é que o Sr. Ministro do Fomento deu as precisas ordens para que se construa aquelle laço de estrada, que ha mais de dez annos estava parado.

Analogamente, de Bragança até ao Porto é possivel a jornada em estrada ordinaria; mas d'ahi para Zamora já tal se não dá, por causa de uma estrada cujo projecto está estudado e que ainda não teve, talvez, começo de execução.

O mesmo succede noutros pontos do paiz; pode dizer-se afoitamente que em muitos outros se dá o mesmo facto.

Se as contas do thesouro fossem uma coisa de facil consulta e não uma complicação devida á Direcção Geral de Contabilidade Publica, deveria saber-se em quanto tem importado o adicional de seis por cento sobre todas as receitas do Estado, que por lei deve ser applicado na nossa viação.

Se as mencionadas contas estivessem devidamente organisadas ou *arrumadas*, como dizem os guarda-livros, seria possivel saber-se quanto se tem dispendido com a viação do paiz e, por uma singela conta de diminuir, ver-se-hia o saldo entre o que se cobrou e o que se gastou.

Numa casa commercial abrir-se-ia uma conta denominada *viação*, em que se debitariam todos os addicionaes de seis por cento que se recebessem, lançando em credito tudo quanto se gastasse com os estudos, construção e conservação de estradas.

Mas isto, que parece simples aos espiritos que não são capazes de descobrir os altos mysterios da Contabilidade Publica, é, para os *sabios*, de ali de enorme complicação; tamanha até que se não consente pela lei de contabilidade votada em 1907 que se abram contas correntes para escripturar receitas que teem applicação legalmente determinada.

Tão grande é o horror pelas palavras *contas correntes* nas altas regiões da Contabilidade Publica, que chegam ali até a dar effeito retroactivo áquella famigerada lei de 1907, tão cheia de *perfeições*, que ainda nem sequer logrou ser regulamentada, porque não ha meio de lhe amoldar regulamentação de qualquer especie que seja.

No entanto, escusada é grande leitura das nossas leis civis para comprehender que, procedendo assim, se está em absoluta contradicção com o artigo 8.º do Codice Civil, accrescendo que pode até commeter-se um verdadeiro abuso.

Ora a primeira condição para que o Estado seja respeitado é ser honesto e todos os sophismas que se fizerem para não cumprir o que se tratou, teem por effeito moral o esquecimento, senão a perca total das noções dos mais singelos deveres civicos.

O imposto de rendimento sobre as inscrições que ainda conservam a declaração de que são isentas de tributos de toda a especie, a redução dos juros nos titulos emanados do governo ou dos municipios, a falta de pagamento em tempo opportuno aos credores do Estado, muito mais concorrem para o aviltamento das noções de honra e dignidade, do que todas as propagandas escriptas e faladas, a ponto tal que sem protesto se ouve muitas vezes que «roubar o Estado não é um roubo, porque elle é o primeiro que nos esvasia as algibeiras».

A affirmativa da velha philosophia sobre o absolutismo da moral não tinha outro intuito senão o de asseverar que um acto reprehensível era-o sempre, fosse praticado contra quem fosse. Mas que podem preceitos philosophicos contra a brutalidade de factos deshonestos praticados por quem não tem delles responsabilidade juridica e a quem se não pode sequer pedir contas?

E' o problema que se apresenta a muitos espiritos que não hesitam em praticar más acções, ante o mau procedimento do Estado no tocante á sua contabilidade.

Parecendo estar muito longe do concurso dos systemas elasticos para vehiculos auto-mecanicos, nem por isso muito nos afastou esta digressão pelos dominios da Contabilidade Publica.

Mostra ella que se não se concluíram já as nossas estradas, a urgencia de acabar a rede, de cada vez mais se impõe, visto que já se procura nos outros paizes, attingir o confortavel no que se refere a transportes, ao passo que muitas povoações de Portugal só por meio de carros de *mola de azinho* communicam com os outros povoados. *Mola de azinho* é a forma de chacota com que o alemtejo exprime o cuidado que aos governos tem merecido a viação em Portugal e quanto é para desejar que deliberadamente se entre no caminho do esquecimento do modo barbaro de percorrer terras europeias que representam os carros cujo eixo está em contacto directo com a caixa.

Ha uma estrada entre Beja e Ferreira do Alemtejo que prova bem evidentemente a influencia da viação no desenvolvimento agricola de uma região. Atravessa uma planicie de tal modo extensa que se deparam os campos agricoltos adjacentes a estradas e, a distancias de pouco mais de kilometro, a charneca e o esteval, em terreno tão fértil como o que se lavra, mas de mais difficil accesso para o transporte de adubos, de correctivos e dos productos. E' uma lição pratica de economia politica, que pena é que por pouca gente tenha sido observada. Nada menos do que uma perfeita applicação da lei do menor esforço.

Mello de Mattos.

adicionadas ás respectivas verbas do referido orçamento as seguintes importancias correspondentes a cada anno economico:

Serviço de via e obras das duas direcções.....	31:296\$050
Serviço do movimento das duas direcções.....	33:754\$700
Serviço de tracção e officinas e via fluvial do sul e sueste.....	48:596\$520
Serviço de tracção e officinas do Minho e Douro....	18:346\$340

Determina-se portanto que todas as autoridades a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o facam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, aos 25 de fevereiro de 1911. — *Joaquim Theophilo Braga* — *Antonio José d'Almeida* — *Afonso Costa* — *José Relvas* — *Antonio Xavier Correia Barreto* — *Amaro de Azevedo Gomes* — *Bernardino Machado* — *Manuel de Brito Camacho*.

Tabella dos quadros e vencimentos annuaes dos empregados administrativos das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado

Designação	Vencimentos		Numero	
	Categoria	Exercicio	Sul e Sueste	Minho e Douro
Chefes dos Serviços de Secretaria, de Contabilidade, de Fiscalisação, de Trafego, de Saude, Sub-chefe do movimento, Sub-chefe do Serviço de Saude, Medico-chefe da Secção Principal, Chefes de Machinistas, Chefes das Officinas.....	Conservam os mesmos vencimentos.			
Chefe de Secção de Contabilidade, Fiscalisação, Estatística e Trafego.....	480\$000	180\$000	5	6
Chefes de expediente dos Armazens Geraes, de Tracção e Officinas e do Movimento.....	480\$000	180\$000	3	3
Inspectores de Fiscalisação e Trafego.....	480\$000	180\$000	4	2
Inspectores do Movimento.....	480\$000	180\$000	5	5
Inspectores dos Telegraphos.....	480\$000	180\$000	1	1
Sub-inspectores de Fiscalisação e Trafego.....	468\$000	84\$000	—	1
Sub-inspectores do Movimento.....	468\$000	84\$000	5	3
Comprador despachante.....	360\$000	120\$000	1	—
Guarda-livros.....	780\$000	—	1	—
Guarda-livros.....	720\$000	—	—	1
Escripturarios principaes.....	420\$000	60\$000	15	16
Escripturarios de 1.ª classe.....	360\$000	60\$000	26	26
Escripturarios de 2.ª classe.....	300\$000	60\$000	40	44
Escripturarios de 3.ª classe.....	240\$000	60\$000	10	11
Fabricante de bilhetes.....	300\$000	60\$000	1	1
Fieis de bilhetes.....	300\$000	60\$000	1	1
Fieis dos Armazens Geraes.....	360\$000	60\$000	1	1
Continuos porteiros.....	270\$000	60\$000	1	1
Continuos.....	240\$000	60\$000	3	3
Serventes.....	180\$000	36\$000	7	8
Enfermeiro.....	300\$000	60\$000	1	1
Ajudante de fabricante de bilhetes.....	240\$000	60\$000	1	1
Chefes de estação de 1.ª classe.....	396\$000	84\$000	10	12
Chefes de estação de 2.ª classe.....	360\$000	60\$000	15	16
Chefes de estação de 3.ª classe.....	300\$000	60\$000	21	17
Chefes de estação de 4.ª classe.....	240\$000	60\$000	36	32
Fieis de 1.ª classe.....	228\$000	60\$000	31	37
Fieis de 2.ª classe.....	204\$000	60\$000	31	36
Bilheteiros de 1.ª classe.....	360\$000	60\$000	1	3
Bilheteiros de 2.ª classe.....	300\$000	60\$000	2	4
Bilheteiros de 3.ª classe.....	240\$000	60\$000	4	5
Telegraphistas de 1.ª classe.....	216\$000	48\$000	21	11
Telegraphistas de 2.ª classe.....	192\$000	48\$000	21	11
Factores de 1.ª classe.....	180\$000	48\$000	65	62
Factores de 2.ª classe.....	168\$000	48\$000	65	62
Factores de 3.ª classe.....	144\$000	36\$000	37	33
Conductores de comboios de 1.ª classe.....	276\$000	60\$000	18	20
Conductores de comboios de 2.ª classe.....	228\$000	60\$000	18	20
Fiscal de revisor de bilhetes.....	432\$000	96\$000	1	1
Revisores de bilhetes de 1.ª classe.....	240\$000	60\$000	13	14
Revisores de bilhetes de 2.ª classe.....	228\$000	48\$000	13	14
Guarda-freios de 1.ª classe.....	180\$000	60\$000	36	40
Guarda-freios de 2.ª classe.....	180\$000	36\$000	36	40

Paços do Governo da Republica, em 25 de fevereiro de 1911 —
O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.



MINISTERIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Tendo o pessoal das linhas ferreas do Estado solicitado instantemente melhoria de situação, já no que respeita a regalias de diferentes naturezas, já em relação a aumentos de vencimentos e salarios;

Considerando que é intenção do Governo Provisorio da Republica beneficiar os servidores do Estado dentro dos limites do que for justo e razoavel e em harmonia com os recursos do Thesouro;

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa, conformando-se com as propostas que lhe foram presentes pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e tendo em vista os recursos disponiveis, faz saber que em nome da Republica se decretou, para valer como lei, o seguinte:

Art. 1.º Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado serão regulados, a partir do dia 1 do corrente mez, pela tabella annexa ao presente decreto com força de lei, para o que é aumentada em cada anno economico de réis 56:301\$360 a respectiva verba do orçamento approved para o anno economico corrente.

Art. 2.º São aumentados os salarios medios do pessoal jornalheiro dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com a distribuição proposta pelo Conselho de Administração para o que serão

Tendo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado solicitado a concessão de regalias de diferentes naturezas tendentes a melhorar a sua situação: hei por bem, conformando-me com a proposta do Conselho de Administração dos mesmos Caminhos de Ferro, determinar que ao referido pessoal sejam concedidas as seguintes regalias:

1.º E' concedida a todo o pessoal administrativo e jornaleiro dos quadros a faculdade de requisitar bilhete de identidade que lhe dará o direito de transitar gratuitamente nas linhas do Estado, e com a redução de 75 por cento nas linhas das companhias que concordarem em estabelecer reciprocidade com aquellas.

2.º São concedidos bilhetes de identidade, válidos em todas as linhas exploradas pelo Estado e em todas as das companhias que acordarem na reciprocidade, ás mulheres, filhas solteiras, filhos menores de dezoito annos e aos paes e mais irmãs solteiras ou viúvas, quando vivam na companhia do empregado. Estes bilhetes darão direito ao transporte pela tarifa geral com a redução de 75 por cento.

3.º Os bilhetes de identidade, que designarão a classe conforme a categoria do empregado a quem forem concedidos, poderão ser recusados aos empregados que, pelo seu mau comportamento, se não tornem merecedores dessa concessão.

4.º Aos empregados administrativos que substituírem outros de categoria superior serão abonadas as differenças de vencimentos dos respectivos exercícos, quando as substituições tiverem lugar na própria residência.

5.º As transferencias, quando não sejam determinadas por motivo disciplinar, serão, sempre que seja possível, notificadas com a antecipação de quarenta e oito horas.

6.º O Conselho ordenará ás direcções que procedam á revisão da classificação das estações conforme a importancia do seu tráfego, situação, condições hygienicas e todas as considerações attendíveis em casos especiaes, e bem assim que proponham a revisão dos quadros que julguem indispensaveis ás conveniencias do serviço.

7.º Quando a substituição envolva mudança de residencia abonar-se-ha tambem com o deslocação, qualquer que seja a categoria do empregado, a quantia de 200 réis diários ao pessoal a que se refere o n.º 4.

8.º Será abonada a quantia de 50 réis a todo o pessoal jornaleiro de via e obras, quando as exigencias obrigarem ao pernoitamento fóra da sua residencia official.

9.º E' concedida a todos os empregados administrativos e jornaleiros a faculdade de gosar quinze dias consecutivos ou interpolados, de licença com vencimento, em cada anno economico, quando pelos seus antecedentes o mereçam. Aos empregados que não possam gosar esta regalia porque as exigencias do serviço o não permittam, poderá, quando pelo seu exemplar comportamento o mereçam, ser-lhes abonada como gratificação a importancia do vencimento por inteiro correspondente a esses dias.

10.º Os empregados em folga ficam desobrigados de comparecer ao serviço, avisando previamente o seu superior hierarchico de que se ausentam da sua residencia official, e indicando para onde, a fim de que possam ser chamados ao serviço em caso de urgencia.

11.º As direcções proporão ao Conselho as medidas conducentes a collocar as moradias destinadas ao pessoal, nas estações e nas linhas em exploração, em condições de boa hygiene, e farão inspecionar frequentes vezes pelo pessoal do serviço de saude essas habitações, cumprindo ao mesmo pessoal conservá-las em perfeito estado de limpeza.

12.º As escalas do serviço serão organisadas por forma a evitar quanto possível que o tempo livre do serviço decorra fóra da residencia official.

13.º Quando em dois concursos successivos se não apurem candidatos que satisfaçam aos respectivos programmas serão as vagas correspondentes preenchidas por antiguidade, excepto para os logares que pelo regulamento em vigor só podem ser preenchidos por concurso.

14.º O praso de validade dos concursos durará até que todos os classificados em qualquer concurso passem aos quadros effectivos.

15.º Poderão ser mantidas as tarefas nas officinas, devendo pelas respectivas direcções serem revistas as correspondentes tabellas.

16.º As direcções proporão ao Conselho, se assim o julgarem conveniente, a eliminação dos premios por economias e a sua substituição por abonos por deslocação com pernoitamento e percurso kilometrico.

17.º Os quadros das officinas serão revistos pelas direcções e as vagas que de futuro occorrerem serão preenchidas por concurso entre os aprendizes e os auxiliares existentes nesta data e pagos directamente pela Administração.

18.º Serão restabelecidas as gratificações por diuturnidade de serviço desde que as leis geraes do Estado as estabeleçam para as classes de funcionarios que a ellas tinham direito.

19.º As direcções proporão ao Conselho quaes os empregados que devem ter habitação gratuita.

20.º E' concedido ao pessoal das estações a cultivação dos terrenos dentro de agulhas que estiverem disponiveis. Igual concessão é feita em via corrente ao pessoal de policia e conservação.

21.º Será fornecido aos guardas da via o azeite indispensavel para o serviço nocturno, conforme as estações do anno e as localidades.

22.º Publicar-se-ha annualmente, em ordem do dia, o quadro de todo o pessoal administrativo e jornaleiro.

23.º Os empregados pronunciados pelos poderes competentes serão considerados suspensos, podendo ser reintegrados quando forem absolvidos de accusações estranhas ao serviço.

24.º Com excepção dos adoptados nos bonets, ficam supprimidos os botões metallicos e distinctivos em uso nos fardamentos, os quaes continuarão a ser dos actuaes modelos e padrões.

25.º O tempo de serviço militar será levado em conta para a reforma e não prejudicará a sua situação no quadro.

26.º Será objecto de estudo especial a modificação do regimen de abonos pela Caixa de Aposentações no caso de doença, attendendo-se quanto possível aos interesses dos empregados e aos recursos disponiveis daquella Caixa.

27.º Serão consideradas como doentes, e, portanto, abonado o respectivo vencimento ás guardas de linha no periodo de maternidade, que pelo serviço de saude fôr estipulado como indispensavel em cada caso.

28.º As delegações da Caixa de Soccorros proporão á Administração Central, e esta submeterá ao Conselho, todas as medidas que julgarem conducentes a melhorar os armazens de viveres, de harmonia com os desejos e justas reclamações do pessoal.

29.º O Conselho nomeará uma comissão especial em que todos os interessados serão representados para proceder ao estudo consciencioso da reforma da Caixa de Aposentações e Soccorros, tendo em attenção os interesses dos contribuintes e os recursos presentes e futuros provaveis. Esta comissão será presidida pelo respectivo vogal secretario do Conselho de Administração.

30.º Será nomeada uma comissão especial incumbida de proceder a uma revisão geral dos quadros e dos regulamentos geraes e especiaes em vigor, propondo as alterações que julgar indispensaveis para o bom desempenho dos serviços ferroviarios, tendo em consideração os direitos e deveres de todos os funcionarios sem sacrificio de indispensavel economia e regular funcionamento das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado.

31.º Continuam em vigor todas as disposições regulamentares que não hajam de ser revogadas pelas concessões supra mencionadas.

Pacos do Governo da Republica, em 25 de fevereiro de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo sido presente ao Governo Provisorio da Republica Portuguesa a conta da liquidación da garantia de juro da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria d'aquella linha, referente ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1910 (1.º semestre do anno economico de 1910-1911):

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 9 do corrente mez, e tendo ouvido a Comissão Revisora de Contas, approvar a referida conta e ordenar que á mencionada Companhia seja paga pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o exposto no respectivo contracto de concessão, approvado por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 44:372\$404 réis, como liquidación da citada garantia no referido semestre.

Pacos do Governo da Republica, em 27 de fevereiro de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Tendo sido presente ao Governo Provisorio da Republica Portuguesa a conta da liquidación da garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1910 (1.º semestre do anno economico de 1910-1911):

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 2 do corrente mez, e tendo ouvido a Comissão Revisora de Contas, approvar a referida conta e ordenar que á mencionada Companhia seja paga a quantia de 19:655\$037 réis, como liquidación da citada garantia do referido semestre.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effectos.

Pacos do Governo da Republica, em 27 de fevereiro de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Tendo sido presente ao Governo Provisorio da Republica Portuguesa a conta de liquidación da garantia de juro da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1910 (1.º semestre do anno economico de 1910-1911):

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 2 do corrente mez, tendo ouvido a comissão revisora de contas, approvar a referida conta

e ordenar que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 11:003\$549 réis, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

O que se communica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paços do Governo da Republica, em 27 de fevereiro de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Tendo sido presente ao Governo Provisorio da Republica Portuguesa o pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para ser rectificado o decreto de 28 de outubro do anno findo, que manda declarar de utilidade publica e urgente a expropriação de quinze parcelas de terreno necessarias á construcção da variante de Espinho, da linha ferrea do norte, entre os kilometros 314,600 e 319,540, na parte que se refere ás superficies das parcelas n.º 72 e 72-A, de terreno de edificacão e casa, situadas na freguezia e concelho de Espinho, do districto d'Aveiro, e pertencentes a José de Barros, por só agora se reconhecer a necessidade de expropriar differente porção de terreno:

Ha por bem, pelo Ministerio do Fomento, ordenar que, nos termos e para os effeitos das cartas de lei de 17 de setembro de 1857, 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, seja rectificada, respectivamente, para 314^m3,61 e 28^m3,46 a superficie das parcelas de terreno supracitadas, cujas plantas baixam com o presente decreto.

Paços do Governo da Republica, em 27 de fevereiro de 1911 — *Manuel de Brito Camacho*.

Tendo sido presente ao Governo Provisorio da Republica Portuguesa o pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para ser rectificado o decreto de 18 de novembro do anno findo que manda declarar de utilidade publica e urgente a expropriação de varias parcelas de terreno necessarias á construcção da variante de Espinho, da linha ferrea do Norte, kilometros 314,600 e 319,540, entre as quaes se menciona a n.º 64 de areal e pinhal, situada na freguezia e concelho de Espinho, districto de Aveiro, pertencente a João Augusto da Cunha Sampaio Maia (Conde de S. João de Vêr), por só agora se reconhecer ser de 3:059^m2,85 em vez de 3:017^m2,50 a superficie a expropriar:

Ha por bem pelo Ministerio do Fomento, ordenar que, nos termos e para os effeitos das cartas de lei de 17 de setembro de 1857, 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, seja rectificada para 3:059^m2,85 a superficie da parcela de terreno a que se refere o supracitado decreto, cuja planta baixa com o presente decreto.

Paços do Governo da Republica, em 8 de março de 1911. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que seja autorizada a Companhia Carris de Ferro do Porto a abrir á exploração publica, provisoriamente, o troço da linha de tracção electrica entre a estrada da circunvallação da cidade do Porto e a Botica da Maia, de que é concessionaria, obrigando-se a companhia a cumprir, em curto praso, as seguintes clausulas:

1.ª A estabelecer a sub-estação n.º 3, e consequentemente a central de Massarellas;

2.ª A cumprir o disposto nos artigos 14.º, 24.º e 29.º do regulamento de 26 de março de 1903;

3.ª A proteger o fio de trolley de modo a impedir contactos com a linha telefonica de The Anglo Portuguese Telephone Company, que segue ao longo da linha de tracção, no caso de queda d'aquella;

4.ª A aumentar o poder illuminante dos faroes dos carros motores, quando transitem no troço de linha referido.

Paços do Governo da Republica, em 2 de fevereiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

A influencia das grandes Companhias nas deliberações dos governantes é, ao que parece, mal geral.

Em Lisboa não ha meio de obrigar a Companhia Carris de Ferro a baratear as suas tarifas. Em Madrid está succedendo o mesmo.

Ha já mezes que o municipio madrileno trata da modificação das tarifas com a companhia dos electricos, reduzindo a dez centimos todas as carreiras da Puerta del Sol ao limite municipal das linhas.

Pois, até agora a poderosa companhia tem apresentado taes difficuldades que nada está, por emquanto, resolvido e poucas esperanças teem os madrilenos de conseguirem aquella modificação.

França

Foi aberta ao publico a linha B do caminho de ferro subterraneo Nord-Sud de Paris, ligando a estação de S. Lazaro á Porta de Saint Ouen.

Italia

Vae ser construida uma linha aerea de Savone a San Giuseppe, com a extensão de desesete kilometros.

A linha deve começar a ser explorada no praso de treze mezes.

Russia


Vae ser construida uma linha electrica entre Moscou e Troitsko. A despesa está orçada em 8.700.000 rublos.


Bulgaria


A municipalidade de Plodiv vae pôr em arrematação a concessão por cincoenta annos, do serviço de tremvias electricos na cidade.

Estados Unidos

A Companhia do Caminho de ferro de Nova York, Nova Haven e Hartford está electrificando parte das suas linhas, e estuda a applicação da tracção electrica á linha do tunnel de Hoosac, que é de dupla via e mede 8.500 metros de extensão.

 Vae ser utilizada a tracção electrica na linha de Nova York-Vestchester e Boston, que é de dupla e quadrupla via e mede 34 kilometros.

 Vae ser electrificada a linha de Haarlem Priver, que vae de Nova Rochelle a Moniriana. Tem seis vias.


 Projecta-se o emprego da tracção electrica no caminho de ferro circular de Boston, tanto para comboios de passageiros como para os de mercadorias.

AUTOMOBILISMO

França

O «Automobile Club du Rhône» resolveu crear um premio annual de mil francos como recompensa e estimulo aos constructores e inventores de artigos respeitantes á industria dos automoveis.

O regulamento para este concurso está sendo elaborado.

 Está-se tratando da organização de uma grande corrida, que se denominará o «Grand Prix de França», e que terá logar no dia 2 de julho. Haverá um premio especial, offerecido pelo governo francez, e mais dois de 5.000 francos cada um.

Italia

Está annunciada para 9 de julho futuro a corrida Suce Mont Cenis, promovida pelo «Automobile Club de Turin», o qual mandou distribuir o programma-regulamento da festa, impresso em italiano e francez.

Os premios em dinheiro sommam o total de 25.000 liras, havendo, alem destes, muitos outros premios em obras de arte de alto valor.

O PAN-AMERICANO

Como a Africa com o seu Cairo-Cabo, vae a America ter um caminho de ferro que a enléa de norte a sul.

Esta gigantesca linha medirá 16.280 kilometros na sua extensão total.

Actualmente, estão construidos 4.870 kilometros de Nova-York ao Mexico, e 360 do Mexico á fronteira norte de Guatemala. Deste ponto ao canal de Panamá vae a distancia de 1.900 kilometros, de que estão construidos 800. Do canal de Panamá a Buenos ha 8.150 kilometros a percorrer, mas 3000 estão já abertos ao trafico, estando em construcção, ou projectadas, as restantes.

Do total da linha, 10.030 kilometros estão já construidos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Novo serviço internacional de comboios

Vae ser brevemente introduzido um importante melhoramento no serviço internacional de comboios entre Medina del Campo e Pampilhosa, em virtude do qual, alem da economia de tempo que resulta na viagem de Lisboa ou Porto a Paris, se deverá chegar a esta ultima cidade a uma hora muito commoda — meio dia e 5 minutos.

As Companhias da Beira Alta e de Madrid a Salamanca combinam estabelecer um serviço entre Pampilhosa e Medina, dando correspondencia em Pampilhosa aos rapidos n.ºs 55 e 56 e mixto n.º 18 da Companhia Portuguesa, e em Medina, aos rapidos n.ºs 9 e 10 da Companhia do Norte de Espanha.

Desta fórma, os passageiros que saiam de Lisboa no rapido n.º 55 e do Porto no expresso n.º 4, seguirão da Pampilhosa, ás 9,45 da tarde, chegando a Paris ás 12,5 da tarde, do terceiro dia.

No sentido inverso, os passageiros que saiam de Paris ás 7,40 da tarde, chegam a Pampilhosa ás 9,40 da manhã do terceiro dia, donde seguirão no rapido n.º 56 ou mixto n.º 18 da Companhia Portuguesa, com destino a Lisboa, ou no tramway n.º 17 com destino ao Porto.

Este serviço será feito directamente entre Lisboa e Medina com carruagens mixtas de 1.ª e 2.ª classe do tipo das que a Companhia Portuguesa traz nos comboios rapidos entre Lisboa e Porto.

Tal medida não pode deixar de ser recebida pelo publico com o mais vivo applauso.

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

A medida a que no nosso ultimo numero alludimos pela qual se inclue nos artigos 54 e 66 da Tarifa Geral da Companhia Portuguesa, os vehiculos de peso inferior a 200 kilogrammas e de volume inferior a 2^m, entra em vigor, a partir de 20 do corrente mez.

Tarifa P n.º 13 de grande velocidade

Por Aviso ao Publico, dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, foram tornadas applicaveis aos dias de feriado official as disposições do § 2.º da condição 1.ª desta tarifa de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, combinada com a Companhia Portuguesa, respeitantes á ampliação da validade dos bilhetes.

Cal, da Figueira para a Galliza

As Companhias interessadas já annunciaram por Aviso ao Publico a redução de preço, por meio de reembolso, a partir de 10 do corrente, dos transportes de cal effectuados de Figueira da Foz para alem de Valença do Minho, ao abrigo da tarifa especial p. v. n.º 12 da Companhia Portuguesa (B M N n.º 13 da Beira Alta), a que nos referimos no nosso ultimo numero.

Estação de Algés

Conforme o Aviso ao Publico que a Companhia Portuguesa acaba de publicar e que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, o serviço na estação de Algés acaba de ser ampliado, a partir de hontem, ao transporte de mercadorias de qualquer peso, acabando, portanto, a restricção que vigorava de expedir e receber sómente volumes de peso até 100 kilogrammas.

Como a estação não tem caes apropriado para armazenagem de mercadorias, os volumes de peso superior a 100 kilogrammas não disfructarão de concessão de armazenagem gratuita, devendo ser retirados ou carregados

immediatamente á sua chegada á estação, declinando a Companhia a responsabilidade que houver pelas consequencias da demora dos volumes na estação.

Armazenagens em Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra

Vigoram desde 5 do corrente as disposições relativas ás armazenagens gratuitas concedidas pela Companhia Portuguesa nas estações de Lisboa e Alcantara-Terra, que publicamos no nosso ultimo numero.

Feira de março em Aveiro

No proximo domingo 19 e nos dois seguintes — 26 de março e 2 de abril — tem logar na formosa cidade de Aveiro a chamada «feira de março», a mais importante que se realisa naquella cidade e que ali atrahê grande numero de forasteiros dos arredores e de pontos muito distantes.

A Companhia Portuguesa faz nos trez referidos domingos um serviço especial de bilhetes de ida e volta, das estações de Coimbra até Quintans, aos seguintes preços reduzidos:

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Coimbra	1\$340	1\$120	860
Coimbra B.....	1\$300	1\$090	830
Souzellas.....	1\$120	940	710
Pampilhosa	1\$070	890	680
Mealhadas, Aguas da Curia.....	950	780	600
Mogofores.....	780	650	500
Oliveira do Bairro, Oyã.....	570	490	380
Quintans.....	190	160	120

Nos trez dias de feira o comboio que parte de Aveiro ás 7,12 da tarde tem paragem em Oyã para desembarque de passageiros.

Festa do Senhor dos Passos em Ovar

No dia 26 deste mez realisa-se na pittoresca villa de Ovar a tradicional festa do Senhor dos Passos, que costuma ser revestida de grande pompa.

A Companhia dos Caminhos de Ferro realisa, por esse motivo, naquella dia, um comboio suplementar de ida e volta, que partirá de Campanhã ás 9^h,50 da manhã para chegar a Ovar ás 11,15, e no regresso sae desta ultima ás 5 horas da tarde, chegando a Campanhã ás 6^h,32. Tanto á ida como á volta, o comboio terá paragem nas estações e apeadeiros intermedios.

Para esse comboio são validos os bilhetes da tarifa especial n.º 3 de grande velocidade.

No caso da affluencia de passageiros ser diminuta, poderá deixar de se effectuar o comboio.

Semana Santa e feira em Sevilha

Estamos a menos de um mez da Semana Santa e da feira, epocha em que a encantadora rainha do Guadalquivir offerece ao turista o seu mais interessante e curioso aspecto.

As Companhias de Caminhos de ferro estão tratando de organizar os seus costumados serviços especiaes a preços reduzidos, sendo de esperar que a Companhia Portuguesa faça, de accôrdo com a de Madrid-Zaragoza e Alicante, serviço identico ao que se effectuou no anno passado, excepto no que respeita a prazos de validade dos bilhetes, porquanto, realisando-se a celebre feira logo em seguida ás festas da Semana Santa, pois começa no dia 18, não haverá necessidade de estabelecer dois periodos como no anno passado, e sim um só que abranja todo o espaço que vae desde o domingo de Ramos até o ultimo dia da feira, 20 de Abril.

E' de suppôr tambem que se effectue o comboio espe-

cial que, provavelmente, partirá de Lisboa no dia 15, para regressar no dia 23.

Como nunca é demais fallar sobre Sevilha, e como não podemos ainda fornecer aos nossos leitores o detalhe do serviço que farão os caminhos de ferro, o que faremos, logo que sejam conhecidos, diremos algumas palavras acerca da graciosa Sevilha, que tantos sonhos deliciosos tem despertado, tantos poemas e quadros tem inspirado a talentosos artistas.

A nobre e cavalheiresca patria de Cervantes possui innumeras e preciosas reliquias. Nenhuma, porém, conseguiu ainda attrahir tanto a attenção de todos quantos neste mundo se apaixonam pelas coisas bellas, como a famosa cidade andaluza.

«Quem não viu Sevilha, não viu maravilha», diz o rifão espanhol; e é bem certo.

Não ha nenhum feliz mortal que tendo ido uma vez visitar aquelle verdadeiro theatro onde se exhibe tanta coisa linda, não sinta desejos de lá voltar.

Além da prodigalidade da natureza, que desde a florida campina até o typo seductor das *salerosas* muchachas nos offerece o que ha de mais fascinante, vamos ali encontrar um magnifico museu de arte, naquelle soberbo conjuncto de padrões da architectura mourisca, gothica e renascença, misturada, por vezes, constituindo o que os sevilhanos chamam o seu estylo *mudejar*, e as brilhantes decorações de azulejos mouriscos.

As casas, todas ellas caiadas ou pintadas de côres claras, quasi todas reconstruidas atravez dos seculos, conservando os seus caracteristicos *patios*, verdejantes e frescos, como que nos atraem, arrastando-nos á invencivel curiosidade de espreitarmos, atravez das grades dos vestibulos, para prescrutar os sonhos de mulheres estonteantes que devem viver lá dentro uma vida de graça e de amor.

A denominada «Casa de Pilatos» é o typo mais completo dessas lindas habitações.

Sevilha, como todas as cidades arabes, teve a sua mesquita que foi destruida e sobre as ruinas da qual foi edificada a grandiosa cathedral que hoje ali se admira, alto massiço gothico de cinco soberbas naves. Do monumento arabe resta apenas o perfumado «patio das laranjeiras» com a sua porta de ferro, e a graciosa torre da Giralta, uma das mais decantadas maravilhas sevilhanas.

O «Alcazar», antiga morada dos reis mouros e, mais tarde, dos reis catholicos, existe quasi completo no seu circuito de ameias dentadas. As exquisitas columnatas dos seus *patios*, os rendilhados dos seus estuques, a linda decoração de azulejos dos seus frescos jardins, impõem-se á nossa admiração.

As ruas da cidade, todas ellas estreitas, formam como que uma rede illuminada, d'espaco a espaco, por praças amplas, passeios verdejantes, onde todo o luxo de uma cidade moderna se ostenta brilhante. Uma multidão de passeantes cheios de vida e de elegancia, dando-se *rendez-vous* todos os dias, move-se e conversa entre os magnificos armazens, os cafés deslumbrantes e os clubs, e á noite, á luz dos globos electricos, como se fosse num vasto salão.

Em poucas palavras, Sevilha é isto — essa cidade cujo coração ainda todos os annos palpita recordando o lendario drama do Calvario e que durante seis dias, exteriorizando o seu religiosismo, nos dá o espectáculo mais curioso e estranho a que temos assistido.

O estrangeiro que caia de repente em Sevilha, em plena Semana Santa, sente-se, no primeiro momento, como que transportado á região da loucura. Essa sensação provém da alegria do sol da Andaluzia, do brilhantismo das ornamentações, do ruido da multidão vinda de todos os pontos da Espanha, de todos os paizes da Europa e até dos confins da America, a qual se agita ali numa vida irrequieta, anormal; da pompa das procissões, d'essa exhibição theatral

do culto na rua, que começa na terça-feira e só acaba no domingo de Paschoa.

Por todos os cantos se encontram durante esses 6 dias enormes andores com os Christos e as Virgens, algumas esculpturadas por mestres consagrados, que avançam lentamente levados pelos farricocos, sinistras figuras phantasmagoricas que nos trazem á mente os quadros da Inquisição, e passam no meio do ruido ensurdecador da agitação propria do povo, dos gritos dos vendedores de bugigangas, *ervillanas* e outros generos. A' passagem das virgens o povo descobre-se e curva-se reverente, manifestando a sua devoção.

Alguns dias depois, a *feria*, espectáculo feerico e completamente differente.

A alegria profana, a vida ardente explode em toda a sua pujança durante os trez dias que dura a feira, e se não dura mais tempo, é porque, segundo um velho dictado sevilhano, «não ha corpo nem algibeira que resista a mais de trez dias de feira». Este dictado diz tudo.

Por detraz do brilhante e selvatico quadro das touradas e das festas de toda a especie, ha, porém, a parte seria da feira onde se fazem importantes operações commerciaes, especialmente em gado. Este é um dos aspectos curiosos da feira que dá ao turista apreciador do character local, um novo praser.

A nota, porém, de mais originalidade da feira e que constitue o seu verdadeiro *clou*, são as duas filas de kiosques onde a alta sociedade sevilhana vive, durante os trez dias, como que num acampamento, comendo, bebendo, cantando e dançando ao som do pandeiro e das castanholas, dando recepções, e finalmente, fazendo toda uma vida de *grand monde*, no meio da multidão, ao ar livre.

Não percam, pois, os nossos compatriotas, amadores da arte e do prazer, a occasião, que se approxima, de gosar esse espectáculo, unico em todo o mundo, e vão preparando as malas e recheiando as algibeiras de bons «duros» para resistir a mais alguns dias que os trez da feira.



XVIII

Karlsruhe. — Heidelberg, o seu castello e o seu tunnel. — Um pessimo comboio a evitar. — As planicies da Hollanda. — Meio de attrahir sympathias para um paiz.

A capital do grão Ducado de Bade, Karlsruhe, nada tem que ver, posto seja uma cidade construida sobre um plano bem concebido. A sua planta apresenta a fórma de um circulo, cujo eixo é o palacio grão Ducal, e donde partem as differentes ruas. Metade constituindo a povoação, forma um leque; a outra metade, são jardins e parques do palacio.

Quem subir á torre central deste, vê para todos os lados, a cidade até ao fim, enfiando o olhar pelas ruas. Pode-se dizer que é um palacio estrategico de onde um soberano pode ver, em qualquer momento, o que se passa na sua terra.

D'ahi, seguindo para o norte, deve-se parar em Heidelberg, pequena cidade celebre pela sua antiga universidade e o seu grande tunnel, o maior do mundo.

A cidade é muito pittoresca, encravada, como está, numa estreita faixa de terreno á beira do Nekar; mas, á parte isso, pouco tem que ver.

Para se ir ao castello, as mais imponentes ruínas que existem na Allemanha, toma-se o carro electrico e o elevador, com bilhete de ida e volta.

A pedra vermelha, porphiro ordinario, que abunda nos montes marginaes, constitue a base da construcção de todos os edificios, especialmente do antigo palacio; e como esta pedra não escurece com o tempo, resulta que as reparações que vão sendo feitas nas fachadas, se confundem com os primitivos ornatos, não se distinguindo o que é velho do que é novo.

Além das curiosidades do palacio e suas dependencias, temos como mais interessante a torre destruida em 1689 pelos francezes e cuja maior parte, constituindo um bloco de algumas mil toneladas de alvenaria, caiu inteira de toda a grande altura.

Outra curiosidade, é o grande tunnel que mede 8,^m50 de comprimento e 7 de diametro, e levava 212:422 litros de cerveja, quantidade que se bebia toda em cada uma das grandes festas que se davam no palacio, no tempo do principe Carlos.

Tudo isto se vê, a correr, guiado por uma mulher que fala rapidamente e parte logo, sem dar tempo a que nada se aprecie.

Cá fóra um enxame de guias offerece os seus serviços, inuteis, porque elles não entram no palacio e suas dependencias e só para os jardins não são precisos.

Com isto, temos visto Heidelberg, e partindo para o norte, quem quizer fazel-o de dia, póde, parando em Francfort, seguir o Rheno, por vapor, desde Maience a Colonia, ficar nesta e ainda fazer estações em varias cidades importantes da Prussia.

Para nós, que viajamos só para informar os nossos leitores, como tínhamos já tratado aqui de todos esses pontos, preferimos ir directamente á Hollanda, sahindo de Heidelberg pelo comboio da manhã, muito confiados em que elle, sendo um rapido, nos levaria com toda a commodidade e conforto, como é de uso nos comboios allemães.

Mas o proverbio portuguez dizendo que: «em toda a parte ha um bocado de mau caminho» tem aqui justificação plena.

O comboio, sendo expresso, sem paragens de mais de 5 minutos em raras estações, partindo ás 8 da manhã para chegar a Utrech ás 6 da tarde, não leva restaurante.

O material é do peor que ha na Allemanha: carros antigos e de molas resistentes; e até, sujo o chão, mal vedadas as aguas do lavabo que, a breve trecho, inundam o corredor.

Parece irrisão que justamente o comboio que conduz á Hollanda, paiz que tem fama universal de acido, seja dos mais sujos da Europa.

Desde Colonia a má construcção da linha augmenta o desconforto; os solavancos são enormes e a nossa 2.^a classe bambolea-se como diligencia de... Portugal.

Como o mais interessante da linha é o Rheno, ao lado do qual fazemos a maior parte do percurso, deve-se escolher logar á direita, ao partir, porque em Wiesbaden inverte-se a marcha do comboio e, assim, ficaremos á esquerda, vendo o rio.

A entrada na Hollanda dá-nos boa impressão.

A alfandega, muito amavel, logo ao ouvir a magica palavra «turista», prescinde de nos incommodar com a abertura de malas.

No nosso compartimento entram passageiros, muito attenciosos, que achando-se com estrangeiros a quem não se atrevem a dirigir a palavra, bem imaginando que não seriam comprehendidos, se dispõem a lançar fóra o charuto que fumavam, temendo incommodar-nos.

Percebemos-lhes, a tempo, o gesto e fazemos-lhes comprehender que o fumo não nos desagrada e preparamo-nos para fumar tambem, quando um dos recém-vindos, muito reverentemente nos offerece dos seus bellos charutos holandezes que, pelo que nos fez comprehender, não custam

ali mais que 20 réis e entre nós não se comprariam por um tostão.

A primeira impressão para quem entra, por este lado, na Hollanda, e estando acostumado a paizes pittorescos, alcantilados, em que os panoramas a cada momento se substituem, devemos confessar que não é muito lisongeira.

Bem sabemos que estamos nos Paizes Baixos, assim chamados por serem todos compostos de terrenos planos, quase a nível com as aguas do oceano. Não esperavamos, por isso, a vista de montanhas, de vales, de florestas, nem a passagem do comboio em tunneis ou viaductos.

Mas, em todo o caso, aquella successão de prados, aquelle ininterrupto tapete verde, sobre o qual só as vacas amarellas e brancas fazem destaque; aquellas casas de modesta construcção nem, sequer, ladeadas por duas arvores altas e copadas, toda aquella interminavel planicie, extensão uniformemente chata, como enorme mesa de bihar, á força de passar ante a nossa vista, começa a fatigar-nos o espirito por não lhe dar uma ideia nova que o interesse.

Pensamos nas impressões que este paiz produziu no nosso grande escriptor Ramalho Ortigão e concluimos que o que tanto lhe inspirou o seu primoroso livro... não foi esta parte da Hollanda.

Veremos, na continuação da nossa primeira visita a este paiz, se a nossa impressão se modifica e descance-mos na galante pequena cidade de Utrech, no hotel Europa, muito novo, muito limpo e onde, depois de muitos dias de privação de peixe, no-lo dão, excellente e bem cosinhado.

Que a comida, na Hollanda, é ingerivel e digerivel já o vamos vendo, e, como se diz entre nós que o bom estomago produz as boas acções e as boas disposições de espirito, estamos a vêr que os cosinheiros hollandezes são verdadeiros patriotas que captivam sympathias para o seu paiz.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Começou por investigação scientifica, prazer de sabios; passou depois a desporte, e actualmente é um meio de ganhar a vida, e dos que mais proveito deixam.

Só durante o anno findo, e isto em relação tão somente aos aviadores mais afamados, foram distribuidos os seguintes premios:

Aviadores	Francos
Paulhan	410.600
Morane	264.000
Latham	262.200
Rougier	261.500
Chavez	246.400
Leblanc	164.000
Farman	116.000
Legagneux	89.500
Van den Born	88.700
Dickson	86.400
Curtiss	83.000
Cattaneo	80.500
Conde de Lambert	62.400
Aubrun	61.300
Brovdkins	57.000
Metrot	56.000
Wagner	52.300
Oliesleager	51.000
Hamilton	50.000
Johnston	47.500
Simon	46.700
Blériot	42.000

Farman e Blériot, se receberam pouco como aviadores, foi porque, sendo constructores de aeroplanos, preferem entregar-se ao ganho tranquillo das suas fabricas, a correrem os perigos dos concursos.

— Mais uma questão de Direito veio levantar a aviação. Perante o tribunal de Versailles foi proposta uma acção

pelo dono d'umas propriedades agricolas sitas nas proximidades do aerodromo de Trou-Salé, onde foi estabelecida por Farman uma escola de aviação.

A acção funda-se em que os trigos e aveias, cuja apparencia era soberba, annunciando uma colheita de primeira ordem, não amadureceram convenientemente, produzindo uma colheita insignificante, o que o proprietario attribue á passagem frequente dos aeroplanos a pequena altura do solo, occasionando violentos redemoinhos de vento, o que determina a constante ondulação das plantas.

O proprietario entende que Farman e os seus discipulos, voando constantemente a pequena altura, sobre as suas terras, violam o direito de propriedade, e que o aviador que evolucione com fins commerciaes sobre terras que lhe não pertençam, deve ser responsavel pelos prejuizos que occasiona.

Espanha

Como já temos visto, o martyrologio deste meio de transpôr distancias não se limita aos que tentam ou conseguem erguer vôos pelos espaços infinitos; abrange também os que, sem afastarem os pés do solo, contemplam aquelles nas suas arrojadas tentativas.

As primeiras experiencias de aviação em Madrid no dia 3 deste mez, deram ao director desta *Gazeta* occasião de presenciar seguidamente um dos melhores vôos que tem visto e uma das maiores desgraças que a aviação tem causado.

A festa teve logar no hyppodromo, vasto terreno ao norte da capital, que serve, como o seu titulo o indica, para corridas de cavallos, e que, nos intervallos destas, está alugado á Sociedade do «Polo», jogo que se faz, correndo a cavallo e projectando bolas a grande distancia. Uma especie de *golf* que não é usado entre nós.

Esta sociedade, porém, no seu egoismo bem condemnavel, não consentiu que os promotores do concurso de aviação se servissem de todo o campo, restringindo-lhes a sua pista de partida a uma faixa de terreno de não mais de dez metros de largura, e ainda atravancada com uma construcção de pedra e cal e uma armação de ferro de uma barraca, a meio caminho.

Era um perigo para um aviador lançar o seu apparelho por aquelle estreito beco, em risco de ir contra aquelles espantalhos ou contra a divisoria de arames eriçados, sustidos por postes de madeira com que a sociedade isolara a maior largura do terreno.

Venceu essa difficuldade o aviador francez Garnier com o seu monoplano com que em San Sebastian subiu diariamente, na ultima epoca balnear.

Partiu a direito pelo estreito terreno, ergueu-se magestosamente e depois de seis voltas primorosas, com viragens magnificas por sobre os espectadores—que eram aos milhares—fez a *atterrissage* no meio do campo *defeso*, suavemente, como um grande pato que pousasse no solo.

Foi mais que um vôo; foi uma corrida de obstaculos, que chegou a persuadir os espectadores ingenuos,—ou menos conhecedores do que os que, como nós, já teem assistido a numerosas experiencias de aviação e visto que para o arranque é indispensavel um campo largo e desembaraçado—de que a exigua faixa era bastante e até vasta para que elles, com a sua natural curiosidade a restringissem ainda, avançando para o centro della.

Mauvais, num biplano, partiu do hangar e logo se viu o apparelho tomar pequena altura e pender para a direita.

O publico, desconhecedor do perigo que corria, não tratou de fugir a tempo, e por mais que o aviador, num arranque de coragem, tentasse evitar a desgraça, fazendo, com risco da propria vida, uma viragem de quarto de circulo, não poudo evitar que o apparelho viesse cair sobre os espectadores, matando uma pobre mulher e ferindo

mais de 30 pessoas, das quaes duas gravemente, constando nos que, destas, já uma faleceu.

O publico, tomado de panico, teve um momento de hesitação de que alguns foram victimas.

Outros, como nós ou que nós proprios avisamos do perigo, logo que vimos a má direcção do apparelho, fugiram a tempo e a isso se deve o estarmos aqui noticiando o triste facto, porque o apparelho veio cair no sitio onde estavamos.

As autoridades lavraram autos, mas, como é natural, cada entidade foge á responsabilidade que lhe cabe e, por fim, se foi uma desgraça sem causa intencional, não ha crime a punir e só lição severa a tomar. E essa, cremos, que todos a receberam, bem tristemente conformados.

Nem os promotores da festa deviam realisá-la num terreno em taes condições, nem os aviadores se deviam prestar a isso, nem as autoridades a deviam consentir.

A culpa é, pois, de todos e o exemplo deve ficar bem memorado para que—não só em Madrid mas em qualquer parte—se não repita uma tão notavel imprudencia.

Allemanha

Em Spandau teem sido feitas experiencias com dois typos de faroes, destinados a indicações aos aeronautas.

Um dos typos experimentados era um grande circulo de madeira, com cinco metros de diametro, contando outros cinco circulos concentricos. Em cada um delles havia cinco lampadas electricas; logo, eram, ao todo, trinta, com a força de cinquenta velas cada uma.

Este signal só começava a ser visivel á distancia de uma legoa.

O outro é visivel a trez legoas. Consiste em um farol de acetylenio, de eclipse, de periodos constantes.

Teo. Col.

O directo de Madrid a Valencia

Está annuciado para hoje o concurso para a arrematação da construcção da linha directa que ha-de ligar Madrid a Valencia, passando por Torancon e Motilla del Palancar.

O projecto tem que soffrer varias modificações indicadas pelos technicos, em vista das deficiencias notadas pela repartição de caminhos de ferro.

Entre essas modificações avulta a das pontes, para o calculo das quaes se contou com locomotivas de trinta e seis toneladas em vez de contar-se com locomotivas de cincoenta e duas, como exige a Instrucção vigente. Tem também de vencer-se a impossibilidade de obter a velocidade commercial de 50 kilometros á hora, dentro do systema de via proposto, com um perfil do qual só a quarta parte é em horisontal, sendo o resto em rampas de inclinação varia, até vinte millessimas.

A linha parte de Madrid, ficando a estação entre as do Meio dia, das Delicias e linha de circumvallação, para assim estabelecer ligações directas com as rêdes de Madrid-Zaragoza-Alicante, Madrid-Caceres-Portugal, e do Norte.

Entre as obras d'arte projectadas avultam as pontes sobre o Manzanares, o Jarama, o Tejo, e o Jucar. E' importante o viaducto de Cabrier, que liga as provincias de Cuenca e Valencia, medindo 238 metros, á altura de 119 metros acima do rio. A sua elevação dá-lhe a categoria de terceiro entre os viaductos mais altos de todo o mundo.

Fica comprehendido entre dois tuneis, o que o torna ainda mais pittoresco.

A via será formada por carris de 45 kilogrammas por metro; o material circulante será do mais aperfeçoado, permitindo alcançar velocidades de 85 kilometros á hora.

O systema de tracção a adoptar está dependente de poder-se obter energia electrica sufficiente para o movimento da linha.

TRENVIAS COM ACCUMULADORES

As autoridades municipaes de Nova York não permitiram que na terceira Avenida da cidade fosse installada a tracção electrica por meio de *trolley*, e, assim, até agora, o systema de tracção adoptado naquella arteria era o de tracção animal.

Tornando-se, porém, cada vez maior o movimento, a empresa deliberou estabelecer a tracção electrica por meio de accumuladores.

Mas, antes de tomar esta resolução, procedeu a experiencias comparativas entre carros com motor de explosão e carros com accumuladores.

O resultado colhido foi o de que os carros movidos por accumuladores davam, sobre os outros, uma economia de 20 % por kilometro.

Estas experiencias demonstram quanto tem progredido ultimamente o estudo dos accumuladores electricos, pois que ha já annos que na Europa varias companhias de tremvias que empregavam accumuladores para a tracção, puzeram de parte esse systema por dispendioso e pouco pratico.

Companhia de seguros Fidelidade

De todas as nossas companhias de seguros é esta a mais prospera. Bem alto o proclama o ultimo relatorio da gerencia, referido a 1910.

E' o capital da Companhia constituido por 1:344 contos; porém, apenas tem sido realisado 67:200\$000 réis, porque não tem sido necessario chamar o restante a dar entrada. Pois a receita em premios durante o anno foi de 315:624\$007 réis.

Pagou de contribuições e impostos 21:377\$905 réis, e o fundo de reserva ficou em 611:694\$811 réis.

A conta de lucros foi de 113:256\$478 réis, tendo pago 58:898\$135 réis de prejuizos a segurados.

Dos lucros foram pagos aos accionistas 106:176\$000 réis, correspondendo a 79\$000 réis por acção.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes, da pauta no anno de 1910 — Janeiro a Maio

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	1.206.301	1.130.470
Materias primas para as artes e industrias	12.493.949	11.142.440
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.765.716	3.002.938
Substancias alimenticias.....	6.047.301	8.887.944
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	2.114.227	1.773.564
Manufacturas diversas.....	2.482.294	2.149.984
Taras.....	61.866	55.997
Total.....	28.171.654	28.143.337

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	1.346.171	1.990.708
Materias primas para as artes e industrias	3.071.012	2.793.622
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.209.384	771.734
Substancias alimenticias.....	7.445.504	6.071.658
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	51.770	60.335
Manufacturas diversas.....	1.009.973	878.231
Total.....	14.133.814	12.566.288



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da série «Mirandella-Vizeu», com os n.ºs 1.731 a 1.735, 2.196 a 2.200, 11.771 a 11.775, 17.991 a 17.995, 21.756 a 21.760, 23.386 a 23.390 e 27.951 a 27.955.

Estas obrigações deixam de vencer juro, e a importancia do capital nominal de cada uma (réis 90\$000) será paga a partir do 1.º de abril na sede da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88, e no Porto, na agencia da Companhia, casa bancaria dos Srs Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro n.º 138, e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu» relativo ao 2.º semestre de 1910 (coupon n.º 43) começará no dia 1.º de abril e realisar-se-ha: em Lisboa, na sede da Companhia; no Porto, nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim, na sede do «Deutsche Bank».

O pagamento em Berlim só se effectua até ao dia 30 de junho do corrente anno.

Monte-pio Geral. — Por determinação do Ex.º Sr. Presidente, foi convocada a assembléa geral a reunir na Sala Portugal da Sociedade de Geographia, na terça-feira, 21 do corrente mez, ás 8 horas da noite, para resolver sobre a attitudo dos Corpos Gerentes e proceder a eleições.

Empréstimos de 4 1/2 % de 1891 e 1896. — Effectuam-se no dia 20 do corrente no ministerio das finanças, os seguintes sorteios: um de 7:510 titulos, com a assistencia dos delegados da Companhia dos Tabacos de Portugal, em conta do empréstimo de 4 1/2 % de 1891, emitido pela mesma Companhia, e outro de 620 titulos, em conta do empréstimo de 4 1/2 % de 1896, contractado com as firmas Fonecas, Santos & Vianna e Henry Burnay e C.º.

Companhia de Seguros Bonança. — O dividendo de 10\$000 réis por acção, relativo ao anno findo, votado na assembléa geral de 8 do corrente, paga-se até ao dia 18, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde nos dias uteis, e depois, todas as quintas-feiras á mesma hora.

Companhia do Papel do Prado. — Teve de receita no anno findo 103:433\$891 e de despesa 56:064\$5643. Ao saldo propõe a direcção a applicação seguinte:

Para dividendo de 6 % livre de imposto de rendimento, réis 21:600\$000; para fundo de reserva, que ficará em 139:000\$000. 4:000\$000 réis; para fundo de amortisação industrial, que ficará em 110:000\$000, 8:227\$500 réis; para fundo da amortisação commercial, que ficará em 42:600\$000, 3:786\$180 réis; percentagem á direcção, 5 % sobre 38:222\$351, 1:911\$117 réis; percentagem ao conselho fiscal, 3 % sobre 38:222\$351, 1:146\$670 réis; para nova conta de ganhos e perdas, 6:707\$781 réis.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de março de 1911.

Está finalmente resolvida a questão Hinton que tanto escandalizou levantou nos ultimos tempos da monarchia.

Ao que dizem os jornaes, a celebre carrapata foi resolvida a contento de gregos e trojanos, facto que é motivo para congratulação.

Os boatos propalados na imprensa estrangeira acerca da agitação politica em Portugal não teem tido, felizmente, influencia na cotação dos nossos fundos, que teem sido cotados em Londres a 66,25 e em Paris a 66,50, cotações eguaes á do anno passado por esta epoca.

Os balancetes do Banco de Portugal respectivos ás semanas de fevereiro, terminadas em 13 e 22, mostram que a situação economica do paiz é normal e comparada á desta epocha nos annos anteriores.

Nas delegações da Caixa Economica, creadas sob o novo regimen, teem entrado 143:351\$534, e sahido 23:533\$801 réis.

Apesar das ferias do Carnaval, com que não ha meio de acabar, a despeito do decreto relativo aos feriados, e que reduziram a semana de 26 de fevereiro a 4 de março, a quatro dias apenas, as operações do nosso commercio externo na quinzena linda tiveram sensivel desenvolvimento.

A importação geral até 11 do corrente, subiu a 6.822 contos, isto é, mais 1.140 do que em igual periodo do anno passado.

A exportação subiu a 4.347 contos, accusando uma differença para mais na importancia de 206 contos.

A reexportação colonial attingiu a cifra de 6.751 contos; mais 820 contos do que no anterior.

Na quinzena finda os generos reexportados que mais renderam foram o cacau e a borracha, sendo o valor do primeiro 376:265.000 réis, e o da segunda 172:624.000 réis.

O numero de navios mercantes entrados no Tejo nos mezes de janeiro e fevereiro foi 499, dos quaes 90 á vela e os restantes a vapor.

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

A libra comprou-se a 4\$830 réis e vendeu-se a 4\$930 réis e o Rio-Londres ficou a 16 ¹/₁₆ ou 14\$941 réis fracos cada libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MARÇO		EM 25 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 ¹⁵ / ₁₆	48 ¹³ / ₁₆	49 ¹ / ₁₆	48 ¹⁵ / ₁₆
" 90 d/v	49 ³ / ₈	—	49 ⁹ / ₁₆	—
Paris cheque	581	584	579	582
Berlim "	239 ¹ / ₂	240 ¹ / ₂	238 ¹ / ₂	239 ¹ / ₂
Amsterdã cheque	405	407	403	405
Madrid cheque	890	900	890	900

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	MARÇO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,45	38,45	38,45	38,55	38,55	38,55	38,55	38,55	38,55	38,55	38,55	38,70	38,80	38,80	—
Divida Interna 3% coupon	38,40	38,40	38,45	38,50	38,50	38,55	38,55	38,55	38,55	38,55	38,55	38,55	38,60	38,60	—
4% 1888, c/premios	20,950	—	20,950	20,950	20,950	20,950	21,000	21,000	21,000	20,950	—	20,950	20,950	20,950	—
4% 1890	54,500	—	54,500	55,500	55,500	—	55,500	—	55,500	55,500	55,300	55,300	55,300	55,300	—
3% 1905 c/premios	—	9,150	9,150	9,200	9,200	9,150	9,150	9,150	—	—	—	9,200	9,200	—	—
4% 1905, (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,000	—	—	—	80,000	—
5% 1909, ob. (G.º de F.º Est)	—	—	—	79,500	—	—	—	—	—	—	—	80,000	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	64,300	64,400	64,400	64,400	64,600	64,600	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,100	65,000	—
3% 2.ª serie	—	—	—	—	63,500	—	63,500	—	63,500	—	—	63,600	—	—	—
3% 3.ª serie	65,900	66,000	66,200	—	66,200	66,100	—	66,400	66,400	66,400	66,200	66,000	66,100	66,300	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	157,500	—	157,800	157,800	157,800	157,800	157,800	157,800	157,800	157,800	157,800	157,800	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127,000	127,000	127,000	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	95,500	—	—	—	95,600	—	—
Lisboa & Açores	101,000	—	—	—	—	100,800	100,800	100,800	—	—	—	—	100,800	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	62,000	—	—	—	—	—	5,650	5,650	5,650	—	62,500	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	5,300	—	—	—	5,650	5,650	5,650	—	—	5,600	—	—
Companhia Tabacos, coupon	59,800	—	—	—	—	59,500	59,400	—	—	—	—	59,800	59,800	59,600	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	62,200	62,400	62,300	—	62,200	62,100	62,000	62,000	62,000	62,000	—	61,800	61,500	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86,000	86,000	—	—	—	—	—	86,700	—	—	—	86,700	86,700	86,700	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.ª grau	49,500	—	50,000	50,000	50,200	50,100	50,200	—	50,000	—	—	49,900	—	50,000	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau	—	16,000	—	15,900	—	15,850	15,950	—	—	—	16,000	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	71,500	71,500	71,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	61,500	61,500	—	—	61,500	—	61,500	—
prediaes 6% 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	74,000	74,000	74,000	—	—	—	74,500	—
4% 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	65,77	65,70	65,65	65,50	66	66,90	66,57	66,47	66,57	66,57	66,50	66,25	66,30	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	320	321	321	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	39,50	40	—	40	40,20	40,50	—	40	—	—	—	40,10	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	416,50	415,50	412	—	416,25	416	418	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	266	—	263	265,50	268,50	266	268	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau	336	335	335	335	335	337	337	337	337	338	338	336	337	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau	255	255	256	259	260	—	259	259	258	—	—	257	257	—	—
Companhia da Beira Alta	292,25	—	—	—	292,50	292,50	293,75	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	155	155	155	—	155	155	155	—	154	—	—	153,50	153,50	—	—
Londres: 3% portuguez	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,75	65	65	66,15	66,15	66,15	66,15	66,15	—	—
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa	88	—	—	—	—	88,50	—	—	—	88,10	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral	4 Março	1.073	1.014.520.000	1.073	986.174.000	+ 28.346.000	945.498	919.081	+ 26.417
	Vendas Novas...	" "	70	10.906.000	70	12.383.000	- 1.477.000	155.800	176.900	- 21.100
	Coimbra a Louzã	" "	29	3.826.000	29	3.283.000	+ 543.000	131.931	113.206	+ 18.725
Sul e Sueste.....	28 Fevereiro	638	243.919.330	638	247.240.740	- 3.321.410	382.318	387.524	- 5.206	
Minho e Douro	" "	428	262.869.000	428	222.498.054	+ 40.370.946	614.179	519.855	+ 94.324	
Beira Alta	4 "	253	41.923.512	253	45.040.658	- 3.117.146	165.705	178.026	- 12.321	
Companhia Nacional	" "	185	14.966.884	185	14.065.332	+ 901.552	80.902	76.028	+ 4.874	
Guimarães	31 Dezembro	56	140.488.889	56	136.678.893	+ 3.809.996	2.508.730	2.440.694	+ 68.036	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	172.325.694	64	164.502.170	+ 7.823.524	2.692.588	2.570.346	+ 122.242	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	20 Fevereiro	3.681	16.711.356	3.681	17.064.160	- 352.804	4.539	4.635	- 96	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	14.829.475	3.664	15.069.839	- 240.364	4.047	4.112	- 65	
Andaluzes	" "	1.083	2.948.679	1.083	3.131.470	- 182.791	2.722	2.891	- 169	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	28 "	777	1.375.153	777	1.257.528	+ 117.625	1.769	1.618	+ 151	
Zafra a Huelva	4 Março	180	625.953	180	541.763	+ 84.190	3.477	3.009	+ 468	

Linhas do Alto Minho

Publicou o *Seculo* uma carta dos concessionarios das linhas do Alto Minho, que convém reproduzir na *Gazeta* por conter esclarecimentos summamente elucidativos. A questão é posta com toda a nitidez, mostrando-se o que demanda o interesse publico em concordancia com os honestos propositos da iniciativa particular.

Segue a carta:

Sr. Redactor do « Seculo ». — No desempenho da missão, que á imprensa incumbem, de esclarecer a opinião acerca de assumptos de interesse publico, registou v. em artigo do *Seculo* de 26 de fevereiro as suas reminiscencias da nossa conversação sobre as linhas do Alto Minho.

Permitta-nos v. que no mesmo intuito venhamos recorrer á sua larguissima publicidade, respondendo á interrogação com que o artigo fecha.

« E o que se pensa então fazer do caminho de ferro do Valle do Lima? »

Que se pensa fazer? Construí-lo. E para isso pedimos o que nas estações superiores foi unanimemente considerado util e justo: a approvação da directriz pela margem direita, evitando-se a dispendiosa ponte sobre o Lima em termos que apressam a sua construção para a viação ordinaria.

Essa linha ha de ter trafego importante e constitue systema com as outras, valorisando-as. E' preciso, porém, alliviar-a de encargos pesados, com que o Estado não lucra e que estorvam a operação financeira, apertada já pela estreita base que o contracto lhe offerece, limitando o desembolso do Estado a 3 % do capital garantido, e isso mesmo em papel, que não em ouro. Não é, pois, nosso intuito pôr de parte linha tão interessante; apenas pedimos que o Estado, que tem em nós cooperadores, torne possível o nosso empreendimento.

Depositámos 50 contos de réis. Apresentámos já projectos cuidadosamente elaborados de quasi todas as linhas. Preparou-se a fusão com as linhas da Povoia e de Guimarães, devendo a primeira ser alargada de 0,90 para um metro, e ligada com a segunda por um ramal de Louzado a Mindello, para formarem todas systema continuo, com prazos de concessão definidos e libertando-se a linha do Minho do actual embaraço do troço commum entre a Trofa e Louzado.

Diversos engenheiros, competentissimos, chegaram por fórmulas diferentes a resultados concordes sobre o rendimento provavel das novas linhas, em zona tão densamente povoada, podendo-se assegurar que a garantia de juro se não tornará effectiva, ou será minima e sobejamente compensada pelo augmento de receita que na linha do Minho determinará o tributo dos seus novos afluentes. Não haverá, pois, encargos para o Estado.

Poderão objectar-nos: porque não chama então o Estado a si a concessão, para construir as linhas por sua conta?

Não seria esse alvitre mais consentaneo com o interesse publico, visto tratar-se de linhas rendosas?

Em resposta, perguntaremos por nossa vez: não carece o Estado de despendar muitos milhares de contos na conclusão das suas redes do Minho e Douro e do Sul e Sueste, nas estradas afluentes, em obras de portos e em muitos outros melhoramentos de incontestavel importancia e até de urgencia? E'-lhe facil levantar esses capitães? Obterá os necessários para as linhas do Alto Minho ao juro de 3 %? A renuncia á cooperação de empresas não fará adiar por largo prazo a realisação das justas aspirações da provincia do Minho?

Bem sabemos que a garantia de juro é objecto de criticas por não incitar as empresas a desenvolver o trafego. Onde se garantam minimos elevados de despesa, ou as garantias representem consideravel verba certa, assim succederá; não, porém, em linhas de si rendosas e com pequena garantia.

Nas linhas de Oeste e Beira Baixa abona-se o minimo de réis 1:000\$000 de despesa de exploração por kilometro; nas do Alto Minho fixa o contracto esse minimo em 700\$000 réis, apesar das fortes rampas e curvas apertadas.

Nas da Beira Baixa, Foz-Tua a Mirandella, Santa Comba a Vizeu, é garantido o juro de 5,5 %, e na de Mirandella a Bragança 4 1/2 %, tudo sobre capitães avultados, enquanto nas do Alto Minho se garantem 5 % sobre réis 20:000\$000, com o limite de réis 600\$000 para o desembolso do Estado, que é no maximo o seguinte, por kilometro:

Beira Baixa.....	1:969\$000
Foz-Tua a Mirandella.....	1:083\$000
Santa Comba a Vizeu.....	1:258\$000
Mirandella a Bragança.....	1:169\$000
Alto Minho.....	600\$000

O confronto destes numeros dispensa commentarios.

Que interesse teria a empresa não procurando desenvolver o trafego a ponto de dispensar tão exigua garantia?

Afinal, que pedimos nós, além da alteração tão racional e justa da directriz no Valle do Lima? A faculdade de emitir obrigações dentro dos limites da garantia que o contracto assegura. O Código Commercial exige que o capital obrigações a emitir esteja para com o realisado em acções, n'uma proporção que é inexequível por empresas de caminhos de ferro.

Se o legislador teve, manifestamente, em vista dar garantias aos portadores de obrigações, mais seguras as encontram elles na garantia de juro, enquanto a emissão se mantem dentro do limite correspondente.

Por isso se tem concedido ás empresas ferroviarias regalias especiaes, sem as quaes impossivel lhes será construir novas linhas.

O Estado não altera assim a essencia da concessão, nem aggrava os seus encargos; limita-se a supprir uma deficiencia do Código Commercial, cuja fórmula generica não previu o caso especial, e cujos intuitos de protecção ao capital não deixam de ser respeitadas. Pois não tem os portadores das obrigações emitidas para a linha de Mirandella a Bragança garantia mais segura nos noventa e dois contos de juro assegurado pelo Estado, do que a que lhes offereceria o capital realisado em acções?

O que se dá com as linhas do Alto Minho dá-se com a de Portalegre e dar-se-ha, do mesmo modo, com qualquer outra que tenha rendimento minimo garantido, mas que não seja autorizada a regular por elle a emissão de obrigações. Em taes condições, nenhuma empresa terá facilidade de obter capitães. E que lucra com isso o Estado, adiando a construção de linhas que viriam desenvolver a riqueza publica?

Não. O Estado não pode fazer tudo, nem deve dispensar a cooperação da iniciativa particular; cumpre-lhe antes aproveitá-la onde convenha e dar-lhe as facilidades necessarias.

Estivesse o thesouro desafogado e pudesse levantar facilmente algumas dezenas de milhares de contos, que seria então admissivel a construção directa de linhas sem a intervenção de empresas. Na impossibilidade, porém, de o fazer, ou tem de atrasar o desenvolvimento da viação accelerada ou de repartir a tarefa com empresas concessionarias em condições equitativas e convenientes.

Demais, as clausulas do resgate e de approvação de tarifas e horarios garantem a acção soberana do Estado durante o periodo da concessão.

Quem percorre a região que as linhas do Alto Minho são destinadas a servir, e attenta na densidade da população, no movimento das suas estradas, na concorrência ás suas numerosas thermas, na belleza da paisagem propicia para o excursionismo, na homogeneidade do grupo formado por essas linhas e pelas da Povoia e Guimarães em termos de poderem ser objecto de uma exploração distincta, convence-se desde logo que bem avisado andou o ministro, promovendo a sua concessão, ao mesmo tempo que diligenciava desenvolver as construções de linhas por conta do Estado.

As linhas da Povoia e de Guimarães foram construidas por companhias sem auxilio sensivel do Estado. Sem o apoio moral da garantia, que talvez não chegue a tornar-se effectiva, não será facil obter capital para as linhas do Alto Minho, mas com este apoio construir-se-hão sem onus para o Estado. Para este é certo o principal lucro, não só pelo progresso da região servida, como pelo aumento de receitas nas linhas do Minho e Douro.

Temos, pois, a consciencia de que nada pedimos que não seja justo e conveniente, contando, por isso, com o intelligente criterio e com o espirito de justiça do sr. ministro do fomento para dar promptamente solução favoravel á questão.

Solicitando de v. a publicação destes esclarecimentos, somos com toda a consideração—De v. etc.—*Canha & Formigal.*



«Brazil-Ferro-Carril»

Entrou no segundo anno da sua publicação este nosso brilhante collega do Brazil.

Fazemos votos pela continuação das suas prosperidades.



CONTRA AS CATASTROFES NAS LINHAS FERREAS

Em fevereiro ultimo foram feitas experiencias, em França, sobre um dos comboios que fazem serviço entre Aix e Marselha, dum novo invento para evitar automaticamente os desastres nas linhas ferreas occasionados pelo facto de os comboios não pararem á passagem pelos signaes que lhes mandam suspender a marcha.

A's experiencias, que foram concludentes, assistiram engenheiros da fiscalisação dos Caminhos de ferro, para esse fim convocados pelo respectivo ministro, os quaes se mostraram surprehendidos pela simplicidade do systema.

ma, que não exige o addicionamento aos comboios, de nenhum novo órgão especial.

Os resultados das experiencias não podiam ser mais lisongeiros. Todas as vezes que o comboio passou por deante do disco fechado, parou automaticamente; todas as vezes que o disco, aberto, autorizou a passagem, o comboio seguiu sem o menor embaraço.



A estação nova de Biarritz

Foi aberto á exploração, no mez passado, um troço de linha medindo trez kilometros, para pôr em comunicação directa a linha de Bordeus a Irun com a cidade de Biarritz.

Até agora, esta praia, das mais afamadas da Europa, não tinha ligação directa com as grandes linhas, o que causava bastante incommodo aos banhistas e excursionistas.

O mal foi, porém, remediado a contento de todos.

A nova linha entronca com a linha de Bordeus a Irun na estação de Biarritz-Négresse, segue á margem dos lagos Muriscot e Marion e termina mesmo no coração da cidade, em uma estação luxuosa.

Esta é em dois pavimentos, ficando o caes de desembarque dez metros acima do nivel do caes de embarque. No pavimento superior estão installados os escriptorios, o serviço de bagagens chegadas, e salas de espera. No inferior ficam o serviço de partida de bagagens e o de vendas de bilhetes.

Alem de vastas escadarias, ha ascensores, guindastes e *glissières* que põem os dois pavimentos em comunicação, de maneira que os serviços são executados com a maxima rapidez.

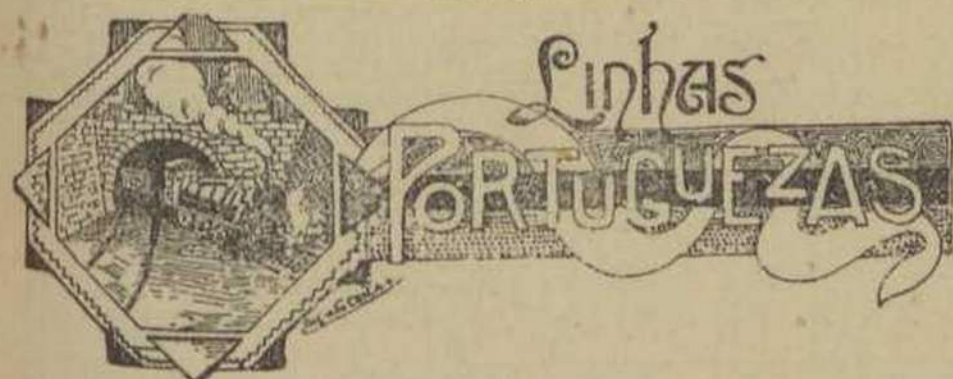
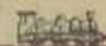
Nesta nova estação estão reunidos todos os aperfeiçoamentos que a sciencia tem posto á disposição da industria ferroviaria.



O METROPOLITANO DE LONDRES

As ultimas estatisticas officiaes accusam um grande aumento de viajantes no Reino Unido.

Só o metropolitano londrino viu augmentar, em seis mezes, o numero dos seus passageiros, em quatro milhões.



Lourenço Marques. — A Empresa Industrial Portuguesa está construindo 100 vagões para mercadorias, destinados ao serviço desta linha.

Para a mesma linha foram encommendadas em Inglaterra cem carruagens para passageiros, no valor de quarenta e trez mil libras.

Caminhos de ferro Portuguezes. — Por todo o mez de abril devem chegar cincoenta vagões para mercadorias, dos duzentos encommendados á casa Baume & Mercant. Os restantes devem chegar até ao mez de junho.

Nas officinas da Companhia, em Alcantara, continua a trabalhar-se na manufactura de vagões.

Estão sendo montadas nas officinas de Santa Apollonia seis das novas grandes locomotivas chegadas da Alemanha para o serviço dos expressos.

Brevemente começarão as experiencias, que terão logar no trajecto entre Santa Apollonia e Povoá.

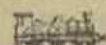
Valle do Vouga. — O ministro do fomento prorogou por dois annos o praso para a empresa do caminho de ferro do Valle do Vouga concluir a construcção daquella linha, ligando-a com o ramal de Santa Comba Dão a Vizeu.

Lobito. — Proseguem os trabalhos de construcção desta linha, estando a via assente até ao kilometro 360, proximo de Muambo.

Novas linhas. — O sr. ministro do fomento vae occupar-se do estudo relativo aos projectados caminhos de ferro do Entroncamento a Gouveia, Valle do Sado, e de Ponte de Sôr a Portalegre, e do prolongamento da linha ferrea de Vidago a Chaves, afim de no mais curto espaço de tempo se proceder ás suas construcções.

Benguella. — Esta linha, que está em exploração até ao kilometro 320, rendeu nos dois primeiros mezes, outubro e novembro, respectivamente, 4:441\$370 e 7:115\$110 réis.

Mossamedes a Cassinga. — A Companhia de Mossamedes trata de construir uma linha ferrea que ligue a linha de Mossamedes a Cassinga.



Espanha

Realisou-se em Villajoyosa a inauguração dos trabalhos de construcção da linha que parte daquella localidade com destino a Denia.

Foi apresentado um projecto para a ligação das linhas portuguezas com o caminho de ferro de Zamora.

França

Foi aberta á exploração a linha de interesse local entre Surzur e Port Navalo.

Inglaterra

A Great Eastern Railway, estabeleceu, desde o principio deste mez, um serviço de comboios rapidos, via Harwich e Hook of Holland, o que diminue hora e meia na viagem de Londres a Berlim e duas horas e meia de Londres a Hamburgo.

Hollanda

Trata-se de construir uma linha ferrea de Schagen ao Helder, na extensão de vinte e trez kilometros.

Russia

O conselho de ministros decidiu que o caminho de ferro da Siberia meridional seja prolongado na direcção de Ouraesk, Orenburgo, Akmolinsk e Semiptatinsk.

As despesas estão orçadas em 150 milhões de rublos.

Suecia

Das experiencias feitas com o emprego da turfa em substituição da hulha, nas locomotivas, concluiu-se que o emprego da primeira dá um prejuizo aproximadamente de 1\$700 réis em tonelada, em relação á segunda, pois que se averiguou que uma tonelada de hulha tem poder calorifico igual ao de 1,64 toneladas de turfa preparada.

Resultados identicos tem sido obtidos em outros paizes que fizeram a mesma experiencia; por isso foi posta de parte a ideia de substituir nas linhas ferreas o emprego da hulha pelo da turfa.

Marrocos

Vão começar em breve os trabalhos para a construcção d'uma linha ferrea em Chaiona, bem como os da linha de Laila-Marnia-Odjúda.

Chili

Foi approvedo um projecto para a construcção dum caminho de ferro que, partindo de Loncoche ou Caracantine, atravesse os Andes e vá entroncar com a linha de Buenos Aires a Blanca.

Japão

No orçamento para 1911-1912 foram incluídas verbas correspondentes a 10.800 contos da nossa moeda, para a construcção de novas linhas, e de 12.650 para melhoramentos nas já existentes.

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^o ordre.—Proprietario: Victor Sasseti.

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

LISBOA Canha & Formigal.—Artigos de merceria.—P. do Municipio, 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. Boite aux lettres—Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro—sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—Iluminação electrica—Luzoso 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 MARÇO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algar	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4	4 14	4 41	4 56
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12 5	12 20

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 18	5 30	6 1
7 40	8 13	8 24	8 50
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 52	5 31	5 57
7	7 28	7 45	8 11
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 3		

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
5 30	6 34	6	7 4
6 15	7 19	6 55	7 56
8 10	9 6	7 40	8 35
9 10	9 46	8 48	9 35
9 45	10 41	9 56	10 52
10 40	11 16	10 5	10 7
10 45	11 49	10 56	10 32
12 15	1 19	10 50	11 54
1 40	2 16	11 26	12 2
1 45	2 49	12 15	1 19
3 10	3 46	1 50	2 54
3 15	4 19	2 26	3 2
4 40	5 16	3 15	4 19
4 47	5 37	4 36	5 14
5 20	6 10	5 48	6 34
6 10	6 46	6 56	7 32
6 15	7 19	7 15	7 51
7 40	8 16	8 49	9 4
7 45	8 49	9 19	9 4
9 15	10 19	10 20	10 24
10 40	11 16	11 49	12 32
10 45	11 49	12 50	1 54
12 25	1 15	1 50	2 2

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10 42	11 14	12 14	12 43
1 20	1 52	2 20	2 49
3 3	3 35	4	4 29
3 45	4 22	6 18	6 53
7 23	8 3		

Mais os da Povoas.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 28	11 12
10 55	11 38	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
2 28	3 11	4 47	5 29
3 35	4 18	5 43	6 30
4 44	5 27	7 1	7 45
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
7 20	7 30	6 38	6 48
4 35	4 43	9	9 8
		5 5	5 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoas	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	12 55	1 53

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
5 58	7 20	2 38	4 5
12 33	1 56	7 59	9 22

Mais os de Setil.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setil	Lisboa	
4 35	5 58	10 5	11 26

Mais os de Entroneamento.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	
10 35	1 32	10 11	1 5
al 4 22	6 4	aj 12 21	2 5
8	11 27	4 5	7 27
		11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
6 54	10 28	4 15	9 20
4 35	7 34	11 27	5 15
		8 10	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Muge	Vendas Novas	Muge	
8 42	10 27	11 15	2 56
3 55	7 16	8 15	10 28

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Entroneamento	Setil	
8 40	9 5	5 40	7 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	8 25	6 35	5 15
a 9 45	3 20	a 8 50	2 40
1 35	12 36	a 3 6	12 33
a 5 30	11 17	a 5	10 50
d 5 50	e 12 25	8 45	6 25
9 30	7 31		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone.	Porto	
e 3 52	1 58		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
10 35	6 43	o 9 8	2 5
t 4 22	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
8	7 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Badajoz	Entrone.	
	5 54	10 18	

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Badajoz	T. Vargens	
4 30	9 34	10 45	3 44
8 35	11 30	6 15	9 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Valencia	T. Vargens	
3	7 20	4 49	8 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Valencia	Entrone.	
		7 42	12 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Guarda	Entrone.	
12 30	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Abrantes	Guarda	Abrantes	
3 20	11 5	4 35	11 15
		3	9 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
10 35	11 10	1 55	2 34
1 10	2 42	11 33	12 11
6 40	7 12	7 40	8 22
7 47	8 28	8 55	9 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
4 19	6 17	11 12	12 48
		9 55	11 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 25	12 44	2 35	3 48
4 31	5 46	6 1	7 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
10 5	11 3	8 11	9 3
3 32	4 30	11 50	12 43
9 40	10 35	7 34	8 27
11 4	11 58	9 59	10 48

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
4 50	6 34	12 20	1 50
7 20	9 2	5 19	6 51

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
5 30	8 2	1 35	3 56
6 30	8 57	5 50	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 50	3 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
5 5	6 34	5 15	6 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8	10 27	7 15	9 43
6 45	9 12	3 15	5 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
BEIRA ALTA			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	10 10	11 55
7 5	8 55	5	6 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 45	1 7	6 35	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
4 25	1 10	9 55	4 30
9 50	4 2	a 1 47	6 36
a 1 28	6 55	4 5	11 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
SUL E SUESTE			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6	6 35	5 55	6 30
q 7 25	8	9 15	9 50
8	8 35	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
		2 50	3 25
2 50	3 25	m 3	3 35
4 20	4 55	7 22	8
5 20	5 55	9 44	10 24
8 20	8 58	9 44	10 24
h 12 30	1 13	h 11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Pinhal Novo	Lisboa	
8	9 22	11 48	1
8 20	9 24		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
P. Novo	Aldegallega	P. Novo	
9 25	9 43	8 5	8 29
12 16	12 34	11 18	11 43
6 55	7 13	5 50	6 14
9 26	9 44	8 16	8 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
6	7 40	4 44	6 39
8	9 33	8 5	9 50
10 50	12 36	10 15	11 40
2 50	4 26	3	4 38
4 20	5 58	6 25	8
5 20	7 8	8 25	10 24
8 20	9 47		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
P. Novo	Setubal	P. Novo	
5 30	5 55	6 30	6 55
		6	6 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Montemor	Gadanha	Montemor	
9 33	10	11 15	11 41
6 43	7 10	8 25	8 51

6 43	7 24	7 50	8 35
Lisboa	Beja		Lisboa
8	1 15	8	1
Lisboa	Evora		Lisboa