

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 566

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

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

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

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, oficial do exercito

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Julho de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de ferro do Estado. — 1.ª modificação à tarifa especial
C. F. E. n.º 1 g. v.

SUMMARIO

	Páginas
O congresso de Caminhos de ferro, por J. Fernando de Souza	209
Habitações económicas — Resposta a um feixe de perguntas — (Conclusão)	210
por Mello de Mattos	210
Parte oficial — Portarias de 23 de junho e 6 de julho de 1911, do Ministério do Fomento	212
Rito Minho	214
Aviação e aerostação — O circuito europeu — Portugal — França — Inglaterra — Alemanha — Áustria — Brazil	215
Viagens e transportes	216
Notas de viagem. — XXII — Ainda os originais costumes hollandezes — Uma corte pacata com uma rainha modesta. — Scheveningen. — Rotterdam. — Um comboio embirrento. — Mau serviço do pessoal. — Final da viagem. — (Illustrado)	218
Tracção eléctrica — Espanha — França — Suíça	219
Madrid-Cáceres e Oeste de Espanha	219
Vantagem aos nossos assignantes	220
Brinde aos nossos leitores	220
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	220
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	221
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	221
Comércio português	222
As linhas ferreas americanas	222
Linhos portuguesas — Beira Alta — S. Thomé — Valle do Vouga — Muge ao Entroncamento	222
Linhos estrangeiros. — Espanha — Noruega — Canadá — Japão	222
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentado à assembleia geral dos accionistas, de 31 de maio de 1911	223
Arrematações	223
Agenda do Viajante	224
Horário dos comboios	224

O congresso de Caminhos de ferro

IV

Um dos problemas de maior importância submetidos à apreciação do congresso era sem dúvida o do reforçamento das pontes metálicas, que figurava na questão II, litera B.

Como é sabido, a resistência das vigas das pontes e as competentes dimensões dos elementos que as constituem são subordinadas à hipótese de limites determinados para as cargas que podem suportar. Desses limites resulta o do peso por eixo das locomotivas e vagões.

A tendência manifesta para o aumento deste, a fim de se tirar da locomotiva o máximo efeito útil, quer com grandes velocidades, quer rebocando pesados comboios de mercadorias, encontra um obstáculo invencível no limite de trabalho das pontes metálicas, que não é prudente ultrapassar, tanto mais que com o correr do tempo a multiplicidade dos esforços alternativos modifica a estrutura do metal e diminui-lhe a resistência.

E, pois, natural que se estudem com afinco os meios de reforçar esses pontos singulares da via, onde os acidentes teem mais graves consequências e que constituem os elementos mais caros e melindrosos da infra-estrutura.

Numerosos foram os relatórios apresentados ao congresso, convindo dar de cada um delles noticia sucinta.

Refere-se o primeiro à Grã-Bretanha e tem por autor Mr. Jacomb-Hood.

Nos caminhos de ferro ingleses procede-se, de tempos a tempos, a investigações sobre a resistência das pontes, reconstituindo-se ou reforçando-se as que denotam escassa margem de resistência, tendo-se em conta o estado dos materiais, a velocidade dos comboios e o modo por que as vigas se comportam sob as cargas móveis efectivas.

A prática geralmente seguida é a do renovamento, de preferência ao reforçamento parcial, excepto para as grandes pontes, cuja reconstrução total seria demasiado dispendiosa, embora desse garantias superiores às do reforço.

Embora se não possam prescrever regras gerais para este, indica J. Hood os seguintes preceitos práticos:

1.º — Pode-se aliviar a carga estática permanente, mediante certas modificações, como a substituição de uma via balastrada sobre travessas por longarinas especiais ou até pela do taboleiro por uma construção mais leve.

2.º — Quando ha a via dupla, pode-se acrescentar uma terceira viga intermedia, que alivia as duas exteriores e reforça as carlingas.

3.º — Pode-se introduzir novo apoio sob as vigas, modificando os vãos quando as circunstâncias o permitem.

4.º — Podem-se cortar as vigas continuas que se reconheça serem fracas nos pontos correspondentes aos apoios intermedios e reforçar os bâzios ao meio dos vãos.

5.º — Podem-se acrescentar novas chapas às vigas fracas, mas esse trabalho é sempre muito melindroso.

6.º — O aumento de altura das vigas, quando possível, pode dar um acréscimo de resistência.

7.º — A renovação das carlingas é possível, por vezes, sem embaraço para a circulação.

8.º — Aumenta-se em certos casos a altura das carlingas para lhes dar maior resistência.

As principais dificuldades do reforçamento provêm da necessidade de não estorvar a circulação. Em Inglaterra é principalmente aos domingos, em que o numero dos comboios é muito reduzido, que se procede à renovação e reforçamento das pontes.

O relatório n.º 2, de mr. P. Zahariade, diz respeito à Bulgária, à România, à Sérvia e à Turquia.

Na România, as pontes mais antigas foram construídas sem subordinação a uma regra methodica determinada pelo governo. Como por toda a parte, o peso total das locomotivas e a carga por eixo foram crescendo até atingirem respetivamente: aquela, 110 toneladas com o tender, e esta, 15 1/2 toneladas.

Prohibe-se a passagem em dupla tracção sobre as pontes anteriores a 1890, e procedeu-se a um inventário minucioso das obras de arte, medindo as suas peças e fazendo os cálculos de resistência segundo as regras em uso para as construções novas.

Acharam-se peças trabalhando a 18 e 20 kilogrammas por milímetro quadrado.

Notaram-se notáveis defeitos de nivelamento, de desorcimento, de juntas mal cobertas etc.

Addicionaram-se chapas e cantoneiras para reforçar as secções das barras; introduziram-se novas peças nas rotulas; recorreu-se a arcos de descarga; acrescentaram-se vigas supplementares e apoios intermedios, conforme as circunstâncias.

Para determinar o limite pratico da utilidade do reforço admite-se que o preço de uma tonelada de metal em reforços é duplo do dos taboleiros novos.

Quando, pois, a quantidade do metal a empregar atinge ou excede metade do peso da ponte, é preferivel a renovação, isto sem falar nos embaraços que o reforçamento causa à exploração.

O relatorio é ilustrado com interessantes exemplos de importantes trabalhos executados, de cuja experiença elle tira lição proveitosa.

O addicionamento de chapas, cantoneiras, etc. é o mais inconveniente para a segurança da circulação, pelo grande numero de rebites que obriga a tirar, salvo nos casos raros em que valha a pena estabelecer andaimes, que além do custo elevado, exigem precauções minuciosas no calçar e descalçar das vigas.

Os rebites tirados eram sempre substituidos provisoriamente por parafusos.

Nos reforços foi usado com vantagem o aço macio, mesmo nas pontes de ferro laminado.

O preço da tonelada de metal em reforços regulou em média por 3:000 francos, ou o dobro do dos taboleiros novos.

Os resultados obtidos foram de todo o ponto satisfatórios.

Para a substituição de taboleiros por outros novos armados ao lado adoptou-se, para o deslocamento dos dois, o escorregamento sobre carris, devidamente lubrificados, por intermedio de carris investidos, de preferencia ás zorras com rodetes.

Os calculos de reforço foram subordinados ao regulamento prussiano de 1903, que prevê locomotivas de 85 toneladas (124 com o tender) e a carga maxima de 17 toneladas por eixo.

Termina o relatorio com as seguintes conclusões:

1.º—Para pequenos vãos é preferivel a substituição.

2.º—O reforçamento por addição de chapas, cantoneiras etc., só se recommenda dentro de certos limites e com determinadas facilidades de trabalho.

3.º—O reforçamento pela juncção de novas construções aos taboleiros é geralmente vantajoso.

4.º—As prescripções do regulamento de 1903 correspondem ás exigencias da exploração para um largo periodo.

O terceiro relatorio, do Sr. Schröder Van der Kolk, occupa-se das pontes dos caminhos de ferro na Belgica e nos Paizes Baixos.

Num e noutro paiz o aumento das cargas nos comboios levou á revisão das condições de resistencia das pontes.

Na Hollanda procedeu-se a minuciosas provas.

Na Belgica, onde as pontes de ferro foram calculadas para o trabalho de 6 kilogrammas por m^2 assentou-se em que convinha renovar ou consolidar os taboleiros cujo trabalho excedesse 9 kilogrammas. Fizeram as provas em algumas pontes grandes. Só se operou o reforçamento, quando era pouco importante, facil de executar e de efficiacia certa.

Na Hollanda foram raros os reforçamentos necessarios.

Na Belgica predominou a substituição e consolidação dos contraventamentos e das longarinas. Como os taboleiros das duas vias eram independentes, poude-se reforçar cada um separadamente e estabelecer provisoriamente a circulação em via simples.

Termina o relatorio com um estudo minucioso da influencia que pode ter o aumento futuro das cargas rolantes, assentando-se em limitar a carga por eixo a 16 toneladas.

E' preciso ter em conta os vagões excepcionalmente pesados. Ha-os por exemplo, na Alemanha, que representam um peso superior a 8 toneladas por metro corrente.

E' conveniente substituir o comboio de carga por cargas uniformemente repartidas, equivalentes a todas as que podem resultar do material pesado. Determinadas assim as cargas equivalentes ás reacções externas, dimi-

nue-se-lhes 10 % para ter os que correspondem aos momentos flexores.

A necessidade de reforçar ou renovar uma ponte avalia-se por um calculo baseado na experiença.

O relatorio n.º 4, ácerca da America, é de Mr. Byers.

Numa interessante introdução historica mostra o relator que a construcção das pontes, deixada ao criterio das empresas fornecedoras da especialidade, só a partir de 1870 foi subordinada a regras methodicas.

A partir de 1890, o aço foi empregado quasi exclusivamente.

Os estudos de Wholer mostraram quanto a resistencia do metal é diminuida pela repetição de esforços alternativos.

Assentou-se, pois, em diminuir muito o limite pratico do trabalho do metal.

O reforçamento de cada ponte deve ser considerado um problema especial, em que se tem de entrar em conta com o custo do reforço, o do taboleiro novo, os embaraços á circulação, a duração provavel da obra reforçada e muitas outras circumstancias.

Do seu trabalho conclue o relator:

1.º—Que se não podem estabelecer regras definidas ácerca da determinação das possibilidades economicas do reforçamento das pontes, devendo ser cada caso, objecto de exame especial.

2.º—Devem-se adoptar methodos de estudo das pontes, taes que as diferentes partes da obra estejam submettidas a tensões uniformes sob a carga maxima admissivel.

Em outro artigo darei conta dos outros relatorios concernentes á questão das pontes e das conclusões formuladas no congresso depois da sua discussão.

J. Fernando de Souza.

HABITAÇÕES ECONOMICAS

Resposta a um feixe de perguntas

(Conclusão)

Os srs. Pedro Muralha e Gamito verberaram os capitalistas por só construirem casas para gente rica; e pareceu-me que extranharam não toparem na minha these com uma palavra de censura contra semelhante orientação do capital.

Não o fiz porque, em primeiro logar, tentei não concretizar factos e em seguida porque prevejo para breve o castigo da sofrugidão e do espírito de imitação quasi simiesca que levou os capitalistas a procederem assim.

As leis economicas da offerta e da procura são de tamanho rigor como as da physica ou da astronomia, desde que os governos deixam o livre jogo aos phenomenos sociaes.

Ora o governo actual não concorreu nem pouco nem muito para a orientação que tomou o capital ao construir palacios em Lisboa. Sem responsabilidade alguma sobre o que existe, deve desinteressar-se totalmente da questão.

As casas ricas de que falou o sr. Muralha já se encontram em grande numero por alugar e, sendo grande a offerta e pequena a procura, ha de baixar o preço da renda e então havemos de observar o mesmo que se deu em Roma e que Zola descreveu com as vivas còres do seu estylo nem sempre brilhante, mas sempre incisivo, cheio de vida algo rude, mas vida real.

Havemos de ver esses palacios transformados em Rowton Houses, em casas para gente de modestos recursos e, confess-o francamente, não terei pezar algum em que tal succeda. Para que é que o capitalista não lê, não estuda e não tem em conta os exemplos de lá de fóra? Espera que o governo o proteja com monopolios e lá vae andando a imitar os que, por irem primeiro, chegaram a

tempo de satisfazer a procura que havia de boas habitações.

Imitaram sem criterio; justo é que sofram as consequencias da sua irreflexão e do seu espirito de macaúce.

Para quê censura-los? As leis da economia politica os castigarão bem mais efficazmente do que tudo quanto pudesse escrever, por mais acerbas e mais candentes que fossem as minhas palavras.

Alludi o sr. Pedro Muralha ainda ás obras de saneamento do Rio de Janeiro. Ninguem admira mais do que eu a grande republica onde se fala a nossa lingua, do outro lado do Atlântico. A ella me prendem laços de familia, mas da familia que mais se ama, porque é aquella que o coração escolhe. Sómente observo quantos annos não gastou e quantos projectos não elaborou o imperio a arcar com o problema do saneamento do Rio de Janeiro, sem nunca chegar a resultados praticos. Parece que a iniciativa do governo imperial tinha medo do paspalhão, como dizem os marítimos. Um ministro arrojado, um engenheiro audacioso, o Dr. Lauro Muller não quiz saber de interesses mesquinhos, e deitou por terra immundos casebres, mas construiu palacios, casas ricas. Saneou o Rio de Janeiro, mas não resolveu com isso o problema das habitações economicas.

Queria o sr. Gamito que elle se resolvesse em Lisboa, arrazando Alfama. Confesso-lhe que ha muitos annos tive o arrojo de fazer o elogio de Nero, partindo da hypothese de que a Roma que elle mandou incendiar se parecia com os ignobis casinhotos que se encontram desde Santos até ao caes de Areia, ao longo do Tejo.

Não era um paradoxo que sustentei deante de alguns medicos, meus amigos. Era a dedução logica das doutrinas microbianas. Não ha melhor desinfectante do que o fogo. Nero foi por isso um percursor desconhecido e verberado até por Castellar em três volumes de estylo cheio de imagens pomposas e de digestão pouco facil para os que preferem as pilulas das formulas algebraicas e dos theoremas de geometria à grandiloquencia dos tropos, das imagens e das alegorias.

Já vê, pois, o sr. Gamito o amor que posso experimentar pelas casas de Alfama ou da Mouraria ou do Casal Ventoso. Dão-me instintos neronianos, mas como pela violencia raras vezes as coisas saem perfeitas, sigamos o exemplo de Zurich, de esse cantão da grande republica suissa, porque a Suissa é um grande povo que vive num pequeno territorio.

Havia em Zurich uns bairros tão immundos pelo menos como o de Alfama. O cantão adoptou uma lei de expropriação que é modelar, em meu entender, embora os jurisconsultos a achem talvez detestavel por attentatoria das prescrições do direito romano.

Segundo aquella lei, os predios a expropriar eram avaliados tendo em conta o rendimento e deduzindo a amortização devida ao custo das obras para os sanear, para aquelles que eram poupadados pela abertura de novos arruamentos, largos, amplos e arejados. Os que tinham que ser arrazados eram avaliados por vinte vezes a renda e pagava-se essa importancia ao proprietario, mas em obrigações e não a dinheiro.

Essas obrigações venciam juro annual de 5 por cento, mas o cantão apenas pagava os juros ás que eram sorteadas e as outras iam contando os juros até que lhes coubesse a sorte. Um exemplo concreto fará melhor compreender a operação. Supponhamos que cada obrigação é de 100\$000 réis e, portanto, rende 5\$000 réis por anno. As que forem sorteadas para amortização no primeiro anno recebem 105\$000 réis cada uma; as que se amortizarem no quinto anno são pagas a 100\$000 réis mais cinco vezes 5\$000 réis ou 125\$000 réis.

No sexto anno já aquellas a quem cair a sorte são pagas por 130\$000 réis e assim por deante; mas note-se bem que só recebem juro as obrigações sorteadas e as outras

aguardam a epoca em que a sorte as designe para serem amortizadas, epoca em que recebem o capital e tantos juros quantos os annos decorridos desde o começo do emprestimo.

Quem precisar de realizar o capital sabe bem o que é que vende e o preço que ha de pedir.

Vejamos o que succede com a nossa lei das expropriações. As camaras ou o governo teem que pagar a dinheiro. Realizam um emprestimo, que um grupo de banqueiros toma firme por menos que o valor nominal e, no primeiro anno, enquanto o capital nada rende tem logo encargos de juros e amortização do emprestimo.

A vantagem toda para melhoramentos como aquelle de que se trata encontra-se evidentemente na formula adoptada pelo cantão de Zurich; mas, para que se pudesse adoptar entre nós, seria preciso alterar completamente as nossas leis sobre expropriações o que, diga-se de passagem, só daria vantagens.

Ao sr. Luis Cândido, se não fosse a moção de ordem do sr. Leite Ribeiro, oferecer-se-me-hia em primeiro lugar manifestar-lhe muito particularmente o meu agradecimento pela maneira como apreciou o meu escripto e o estudo a que me entreguei para o redigir. Apoiaria com «mil amores», conforme me disse na discussão da primeira these o meu bom e velho amigo sr. Dr. Armelim, a sua afirmativa de que o mutualismo periga fortemente se se não cuidar a serio da saude publica e, confessar-lhe-hia que, tendo em commissão de serviço, sido obrigado a ver algumas das *ilhas* do Porto, tais poemas de terror ali observei que alguns dias fui para o hotel e não jantei, cheio de horror pelo que tinha visto! Parecia-me que era um crime que cometia, o de comer, ao findar de um dia gasto a observar tão grandes misérias, como as que se deparavam ante os meus olhares. Ainda hoje, passados muitos annos, sinto-me mal ao recordar o que vi nas *ilhas* do Porto. Agradeceria então, como agradeço agora do fundo de alma, o valor que as suas palavras deram á minha these.

O sr. Reis Porto pareceu discordar da quarta conclusão da minha these que é concebida nos seguintes termos:

«IV. Para tal efecto, na remodelação da lei sobre as Associações de Socorros Mutuos e Caixas Economicas, deveria consignar-se, a exemplo do que se fez na Belgica e sempre se praticou em Inglaterra, a autorização para que essas sociedades pudessem empregar as suas capitalizações em primeira hypotheca sobre habitações economicas».

— Onde teem as associações de socorros mutuos os capitais para custear a construção de casas economicas? — pareceu-me ouvir-lhe perguntar.

Poderia objectar-lhe que a Associação dos Empregados no Commercio e Industria de Lisboa tinha importantes capitais em papeis do Credito Predial. Outras capitalizam em inscrições, titulos da dívida publica, acções de bancos e companhias de seguros e não me parece que emprestimos hypothecarios em casas economicas fossem menos seguros do que o Credito Predial ou o Banco Lusitano, por exemplo.

Leio ainda nas minhas notas antes de passar ao nome de outro sr. congressista, unicamente as palavras *projectos de lei*. Na occasião recordava-me do que era e procuraria responder conforme pudesse e soubesse. Agora, por mais que imagine, não me recordo.

Aos srs. Tavares da Fonseca, Reis Porto e Carvalho e Cunha resta-me agradecer as referencias amaveis que fizeram á these que tive que defender, devendo especializar a declaração tão expontanea do sr. Fonseca de que aceitava a doutrina por mim exposta, votando em principio as conclusões.

Ao principiar a sessão do dia seguinte, o Sr. Dr. Bernardino Roque fundamentou e apresentou a proposta que vai ler-se.

«O Congresso Mutualista pede ao governo da Republica que, no mais curto espaço de tempo possivel, promova a

construcção de casas baratas e hygienicas, auctorizando a Caixa Economica a emprestar ás cooperativas de construcção, com previa hypotheca, capital necessario ou emitindo obrigações com juro garantido, fornecendo-se ás mesmas cooperativas, mediante hypotheca tambem, ou então applicando parte do fundo de beneficencia, 50 contos annuaes, por exemplo, para garantia do juro do capital de 1:700 contos que deseje empregar-se na construcção de casas baratas.

Embora pedisse a palavra para responder ao illustre medico, o sr. Reis Porto, que presidia, observou-me que não podia abrir discussão sobre um assumpto já votado na sessão anterior e a assembleia apoiou este modo de ver.

Nada tinha que contrapôr ali em que o tempo era precioso, mesmo porque o Congresso votara as minhas conclusões, embora apenas em principio.

No entanto, devo notar que a proposta do sr. Dr. Roque se compõe de varios alvitres que passo a apreciar.

O primeiro consiste na auctorização á Caixa Economica para fazer emprestimos hypothecarios ás Cooperativas de Construcção.

Ora a sexta conclusão da minha these alvitra o emprestimo hypothecario ás cooperativas de construcção economica a largo prazo. Se não designa a entidade que ha de fazer o emprestimo, restringe a qualidade do beneficiado, o que tem maior importancia, sem duvida.

Depois é mais generica a minha proposta, porque não vejo razão para que se restrinje a auctorização á Caixa Economica, simples instituição de deposito e não conste ella de uma reorganização, que se impõe, de um forte estabelecimento de credito hypothecario.

Mas largamente me referi em tempos á Caixa Economica Portugueza e á sua influencia sobre as construcções economicas.

De facto, *A Construcção Moderna*, nos seus numeros 271, 272, 273 e 274, respectivamente 20 de setembro e 1, 10 e 20 de outubro de 1908, versou o problema, empregando formulas mathematicas na exposição do assumpto e justificando a proposta de lei que inseriu naquelles numeros.

Logo no primeiro artigo impunha a proposta aquellas construcções ás empresas mineiras, ferroviarias, industriaes ou de qualquer outra natureza que explorem concessões ou privilegios do Estado. No mesmo artigo fixava o papel dos municipios na resolução do mesmo problema.

No artigo segundo definia as construcções economicas; no terceiro fixavam-se as regras de agrupamento das casas e nos outros até ao sexto artigo inclusivè as regras technicas a que deveriam subordinar-se, ellas e os bairros respectivos.

O segundo capitulo do projecto de lei tratava do assumpto sob o ponto de vista financeiro e fiscal, distribuindo a materia em 16 artigos e um terceiro capitulo impondo ao governo a apresentação ao parlamento das contas e relatorios allusivos a construcções economicas e a obrigação de regulamentar a lei, completam aquelle trabalho.

Não só o estudo a que me refiro, mas as primeiras três linhas da sexta conclusão da minha these encerram o que se contém na proposta do sr. Dr. Roque.

O segundo alvitre do sr. Dr. Bernardino Roque consiste na emissão de obrigações com juro garantido, fornecendo-se o capital ás cooperativas de construcção, mediante hypotheca.

Tambem elle se encontra na sexta conclusão da minha these onde se traduz pelas palavras que nella vão em itálico na transcrição que se segue:

« VI. Outra solução seria o emprestimo hypothecario ás cooperativas de construcções economicas a prazo largo, effectuado por entidade financeira determinada, a criação de titulos hypothecarios que ella lancaria no mercado para não ter capital immobilizado, a hypotheca a prazo maximo de vinte annos aos seus socios por parte das

cooperativas de construcção economica, de modo que a diferença entre a annuidade a receber e a pagar se empregasse em novas construcções hypothecaveis á dívida já contrahida pelas cooperativas ».

E nem sequer a fixação do juro escapou, por isso que a conclusão setima diz integralmente:

« VII. Nos emprestimos assim contrahidos a taxa maxima do juro nunca seria superior a 4 por cento ».

Ha, todavia, na proposta do Sr. Dr. Bernardino Roque um alvitre digno de toda a ponderação e que de bom grado aceitaria se não fosse o horror que sinto por toda a burocracia, certamente por ser burocrata.

E' o da applicação do fundo de beneficencia para garantia de juro.

Mas não iria criar aquelle alvitre todo um corpo de fiscaes, de agentes technicos, de verificadores financeiros?

Restringindo-se logo de principio, mas bem exactamente as attribuições da administração, fixando com toda a nitidez o processo de pagamento da garantia de juro, limitando-lhe o prazo e traçando as regras claras para o desenvolvimento das construcções economicas, o terceiro alvitre do Sr. Dr. Bernardino Roque é susceptivel de resultados proficos e, se o illustre presidente da sessão me tivesse consentido que uzasse da palavra, faria nesses termos um additamento á proposta do illustre medico.

Assim é em estirados artigos suporiferos e rançosos como os que acabam de ler-se que pude responder aos senhores congressistas que me fizeram a honra de dizer o que pensavam da decima segunda these do Congresso Nacional de Mutualidade.

O que, porém, desejo que fique bem consignado é que a todos queria de viva voz patentear o meu agradecimento pela attenção que ella lhes mereceu.

Certo é que o assumpto impõe-se de tal modo que a auctoridade delle deu valia ao modesto trabalho de quem o escreveu e agora traça estas linhas, que não chegam a ser uma defesa *pro domo sua*, mas que sem duvida patenteiam o desejo de que se não perca de vista um problema capital para o nosso paiz.

Mello de Mattos.



MINISTERIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Nos termos do artigo 3.º do decreto com força de lei de 24 de maio ultimo: hei por bem confirmar as nomeações do pessoal administrativo das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, constante das relações juntas ao presente decreto, que delle fazem parte integrante.

Paços do Governo da Republica, em 23 de juhu de 1911. = O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Relação nominal dos empregados administrativos da Direcção do Sul e Sueste que percebem vencimento annual de categoria igual ou superior a 300\$000 réis.

Chefe do trafego, 800\$000 réis, sr. Marcolino José de Barros Lobo da Torre do Valle. Chefe de contabilidade, 800\$000 réis, sr. Bartholomeu da Silva Pereira e Cunha. Chefe da secretaria, 800\$000 réis, sr. José Maria de Oliveira Sá Chaves. Chefe de fiscalização, 800\$000 réis, sr. Carlos Augusto Coelho de Vasconcellos Porto. Chefe de saude, 420\$000 réis, sr. Agostinho Lucio da Silva. Sub-chefe do movimento, 540\$000 réis, sr. Carlos Manitto Ferreira Torres. Sub-chefe de saude, 384\$000 réis, sr. Antonio da Cunha Pare-

des. Medico chefe da secção principal, 336\$000 réis, sr. José Joaquim Fernandes Costa. Chefe de machinistas, 420\$000 réis, sr. Francisco Sanches Puente. Chefe das officinas, 420\$000 réis, sr. Antonio José.

Chefes de secção, 480\$000 réis: srs. Antonio Marcelino Rodovalho Duro, Antonio Francisco da Silva Vieira, José Vicente du Bocage Lima e Antonio Cândido de Matos Macella.

Chefes do expediente, 480\$000 réis: srs. Adolfo Torquato Guedes de Matos, Joaquim Maria Fuschini e Policarpo Augusto Rosa Mateus.

Inspectores, 480\$000 réis: srs. João Agostinho Ferreira Chaves, José do Carmo Ramos, Joaquim Pedro Ferreira, Carlos José dos Santos, Henrique Loureiro, Fernando Augusto de Mesquita Valente, José dos Santos, Alfredo Luis Ferreira Ribeiro, Joaquim Augusto Peral e Gabriel Rodrigues Ferrão.

Sub-Inspectores, 468\$000 réis: srs. José João dos Santos, Alfredo David Mateus, Raul Joaquim de Carvalho, José Vicente Lopes dos Santos e Antonio Montes.

Comprador despachante, 360\$000 réis, sr. João Guilherme Barbosa. Guarda-livros, 780\$000 réis, sr. Manuel Diogo da Gama.

Escrutários principaes, 420\$000 réis: srs. Jorge Cândido Gomes da Silva, Albano de Matos Rodrigues do Canto, Augusto Rosa Tovar de Lemos, Henrique Paulo de Carvalho, Francisco Branco de Sant'Anna, José Inacio Pinto, José Antonio Ramos, Manuel de Abreu Castello Branco, João Carlos Pereira da Silva, Julio de Sá da Penha e Costa, Carlos Augusto Vieira da Cruz, Antonio Gonçalves da Costa Rabiça e Joaquim José Fernandes.

Escripturários de 1.ª classe, 360\$000 réis: srs. José Joaquim de Almeida Ferreira, Alfredo Henrique Gomes, Antonio Mendonça de Almeida, José Joaquim Garcia Junior, Francisco Maria da Silveira Menezes, José Victor Xavier Machado, Antonio Maria da Veiga Ventura, Miguel Teixeira da Silva, Francisco Simões Mariz, Francisco José Garcia, Januario Antonio da Silva Valente, Diogo Albino de Sá, Antonio Baptista Barreiros, João Antonio da Silva, José Gonçalves Caldas Junior, João Francisco Rodrigues, Manuel José de Passos, Firmino da Silva Pereira e Cunha, Irmino Eduardo Barreto, Jaime Augusto Rocha, Luis Guerreiro, Firmino da Purificação Carmo, Luis Augusto Henrique Gamboa, Francisco dos Santos Salvador Viegas, Henrique Augusto de Andrade Neves, Vasco do Couto Lupi, Rui Galvão Mexia de Moura Telles e Albuquerque e José Francisco de Alegria Morato.

Escrutários de 2.ª classe, 300\$000 réis: srs. José Antonio da Silva Pinto, Floriano Manuel Pereira, Isidoro Maria Eustáquio da Silva, Emmanuel Pereira Antunes de Mello Portugal da Graça, Francisco Inacio da Silva, José Gonçalves Sardinha Junior, Matias da Costa Pinho, Julio da Fonseca Pinto, José Dias Branco, Alfredo de Sousa Barbosa, Manuel Antonio de Almeida Junior, Americo Luis de Paiva, Emilio Nunes, Augusto Xavier Maltez, Henrique José Bravo, Joaquim Pereira Damasio, Antonio Figueiredo do Nascimento Veiga, Francisco Peres de Sousa, Joaquim Baguinho Fortunato, Mariano Nicolau, Manuel dos Santos Barreira, Luis Isidro Chandellier Duarte, Isidro José de Sant'Anna, João Antunes Junior, Joaquim Faria Lapa, Manuel dos Santos Baeta, Luis Maria Rebello, João de Sousa, Acacio Pinto Cardoso, Antonio Clemente da Silva, Domingos José da Costa, João de Lemos Affonso do Carmo, Bartolomeu Cesar Pessanha de Mendonça, Amadeu Rodrigues Gonçalves, João Augusto Simões de Carvalho Vivaldo, Eduardo Ollerio Baptista Barreiros e José Ferreira.

Fabricante de bilhetes, 300\$000 réis, sr. Manuel do Nascimento. Fiel de bilhetes, 300\$000 réis, sr. José Carlos Ferreira. Fiel dos armazens geraes, 360\$000 réis, sr. Antonio do Espírito Santo. Enfermeiro, 300\$000 réis, sr. Gil Augusto de Mira.

Chefes de estação de 1.ª classe, 396\$000 réis: srs. Joaquim Caetano da Veiga, Alberto Carlos Braga, Sebastião Antonio Gomes Junior, Manuel José Caeiro da Silva, Alfredo Vidal Ribeiro, José Ricardo da Silva, Joaquim Antonio de Carvalho, Leonídeo Cesar da Graça, Joaquim Antonio de Bivar Xavier e Antonio Correia Franqueira.

Chefes de estação de 2.ª classe, 360\$000 réis: srs. Napoleão Felix Franco, Artur Justiano de Moraes, Joaquim Manuel Adriano Bentes, Eduardo José de Moura, Alexandre Tavares da Silva, João Gomes Nortadas, João Eduardo Duarte, Carlos Alberto de Lima Vidal, Antonio Alpoim Durand Junior, José Mauricio da Costa, Jesuino Maximo de Oliveira Martello, Francisco da Costa Braga, Francisco de Paula Soares Junior, Virgilio da Cruz e Julio Pereira da Cunha.

Chefes de estação de 3.ª classe, 300\$000 réis: srs. Luis Augusto Xavier, Francisco de Assis Machado, Josué Lopes, Joaquim Lopes, José Pedro Fernandes, Francisco Amaro Junior, Luis Matias, José da Costa Junior, Joaquim Ribeiro Junior, Francisco de Paula Bomba, José Joaquim Pereira Ramos, Antonio Joaquim Ribeiro, José Antonio de Carvalho, Francisco de Paula Soares, Francisco dos Santos Grade, Antonio José Correia, Manuel da Conceição, Antonio Mauricio da Costa Junior, Joaquim da Silva Simplicio Junior, Manuel Affonso de Jesus e Francisco Adriano de Brito Bentes.

Fiscal de revisores de bilhetes, 430\$000 réis, sr. José Martins Ramos Preto. Bilheteiro de 1.ª classe, 360\$000 réis José Maria da Purificação Gaspar. Bilheteiros de 2.ª classe, 300\$000 réis: Srs. Antonio Paulo Marques Ferreira da Silva e José Marques Estreito.

Paços do Governo da Republica, em 23 de junho de 1911. — O Ministro do Fomento, Manuel de Brito Camacho.

Relação nominal dos empregados administrativos da Direcção do Minho e Douro, que percebem vencimento anual de categoria igual ou superior a 300\$000 réis.

Chefe da Secretaria, 800\$000 réis, sr. Augusto Pereira Leite Pita de Ortigueira Negrão. Chefe da Contabilidade, 800\$000 réis, sr. Joaquim Maximo Lopes de Carvalho. Chefe da Fiscalização e Estatística, 800\$000 réis, sr. Manuel de Magalhães de Caldas e Sousa. Chefe do Trafego, 800\$000 réis, sr. Antonio Augusto Duarte do Amaral. Chefe de Saúde, 480\$000 réis, sr. José Joaquim Barbosa de Araujo. Sub-chefe do Serviço de Saúde, 384\$000 réis, sr. José Augusto de Lemos Peixoto. Medico da 1.ª Secção, 336\$000 réis, sr. Guilherme Augusto Ramos Pereira. Chefe de Secção do Trafego, 480\$000 réis, sr. Guilherme Augusto Ferreira de Castro. Chefe de Expediente do Movimento, 480\$000 réis, sr. Francisco de Almeida Garrett. Chefes de Secção da Fiscalização, 480\$000 réis: Srs. José Antonio de Alcantara e Antonio Rodrigues Cerejo. Chefe de Secção de Estatística, 480\$000 réis, sr. Alberto Monteiro Guimarães. Chefe de Secção de Contabilidade, 480\$000 réis, sr. Augusto Cândido da Costa Ribeiro. Chefe de Expediente dos Armazens, 480\$000 réis, sr. Izildo Couto Homem da Rocha. Chefe de Secção de Contabilidade, 480\$000 réis, sr. Antonio Celestino de Lacerda Andrade. Chefe de Expediente de Tracção, 480\$000 réis, sr. José Moreira do Amaral. Guarda-livros, 720\$000 réis, sr. Antonio Oliveira.

Escrutários principaes, 420\$000 réis: srs. Augusto Henrique Ferreira da Silva Barreto, Gustavo Adolfo de Figueiredo, Manuel Antonio Marques, Arnaldo Cândido Furtado de Antas, José Augusto de Almeida Barreto e Antonio Maria Rodrigues Pereira.

Escrutários de 1.ª classe, 360\$000 réis: srs. Joaquim de Lucena Coutinho, Augusto Duarte Mello Rego, Adriano Augusto Gonçalves Lanhoso, José Maria Cardoso Pinto Rebocho, Frederico Ferreira da Silva Andrade, Francisco Moreira Leite, Jerônimo Carneiro Geraldes, Benigno Monteiro de Azevedo e Moura, José Clemente Ribeiro, Rodrigo Alves de Sousa Soares Junior, Joaquim José de Caldas Brito Junior, Antonio Rodrigues Barbosa, João Carlos da Silva, Guilhermino Augusto de Moraes Campilho, Manuel Pinto Ribeiro, Pedro Vicente Pesca, Vicente Teixeira dos Santos, Albino José de Oliveira, Alfredo Augusto Dias de Castro Pereira, José Ferraz Carneiro, Manuel Gonçalves Borlido Junior, Ciriaco Meirelles da Gama Barata, Alfredo Augusto de Abreu Alves, José Rodrigues Barrote, Mario Braga Falcão e José Peixoto de Magalhães Brandão.

Escrutários de 2.ª classe, 300\$000 réis: srs. Antonio de Lucena Coutinho, Antonio Pinto da Silva, Simeão Maria Carneiro de Vilhena, José Francisco Alambre, Luis Gonçalves da Costa Lima, Artur de Magalhães, Armando de Archambaud, José Francisco Lado Alves, José Antônio Fernandes de Carvalho, Jaime Augusto Samirão Vallado, Francisco José de Magalhães, Alípio Augusto Gouveia, Amandio Marinho de Abreu, Miguel José da Silva, Alfredo Xavier da Costa Saldanha, Luis Antonio Moreira, Manuel Martins dos Santos, Manuel de Jesus Ferreira Pinto, Joaquim Augusto Soares Fortunato, João Manuel Baptista, Carlos da Silva Melo, José Bernardino Streh, Inacio Augusto Cerqueira, Dinis Artur de Mendonça Barreto, Artur Joaquim Mendes, Domingos Antonio Marrocos, Francisco Manuel Teixeira, Jaime da França Pimentel e Campos, Florindo dos Santos Rodrigues, Arnaldo Antonio Viana, Carlos Pereira de Almeida, José Gomes Correia da Fonseca, Manuel Joaquim de Sousa Durão, Flaviano da Silva Mira Neves, José dos Anjos Pereira Valente, Manuel Antonio Vaz, Jorge Cruz, Vasco da Cunha Coimbra, Carlos Nogueira Pontos, João Baptista de Castro e Manuel Ferreira Marques.

Fiel de Bilhetes, 300\$000 réis, srs. Ricardo Moreira da Silva. Fabricante de bilhetes, 300\$000 réis, sr. Antonio Tigre. Fiel dos armazens, 360\$000 réis, sr. Manuel Bernardo Amado. Enfermeiro, 300\$000 réis, sr. Domingos Pereira da Silva. Fiscal de revisores, 432\$000 réis, sr. José Barbosa. Inspectores de fiscalização, 480\$000 réis: Srs. José Lourenço Matias Viana e Antonio Baptista Lopes. Inspectores do movimento, 480\$000 réis: srs. Antonio de Almeida Duarte, Eduardo Casimiro Viana Pedreira e Luis Antonio da Silva. Inspector dos telegraphos, 480\$000 réis, sr. Manuel Joaquim Ferreira de Lima. Sub-inspector de fiscalização, 468\$000 réis, sr. José Augusto da Rocha Pinto. Sub-inspectores do movimento, 468\$000 réis, José Augusto da Silva, Wenceslau Peres da Silva e Antonio Coelho de Lacerda.

Chefes de estação de 1.ª classe, 396\$000 réis: srs. Delfim Moreira da Silva, Alberto Julio de Carvalho Guimarães, José Maria Alves Abreu, Antonio Maria de Abreu Moreira, André da Silva Ramos, Antonio Rodrigues Soares, José Joaquim Pereira e Antonio Ferreira.

Chefes de estação de 2.ª classe, 360\$000 réis: srs. Faustino Gonçalves da Silveira, José Teixeira de Carvalho, José Barbosa, José Pereira Dias, Jeremias Augusto de Oliveira, Manuel Guedes Tavares, Custodio Correia Bacello, Domingos Antonio Vieira, Pedro Maria Cardoso, Manuel Triunfo Barbosa da Silva, Antonio Maria Marques, Antonio Rodrigues dos Santos Lima, José Ferreira de Figueiredo Leitão, Manuel Cardoso Sanches e José de Pinho Valente.

Chefes de 3.ª classe, 300\$000 réis: srs. Eduardo da Fonseca, Herculano da Rocha Viana, Leopoldino Pereira de Alpoim Menezes, João Carlos Felgueiras, José Joaquim de Araujo Pinto, José Maria de Sousa Caldas, Aristides Clodowen Noronha Torres, Ma-

nuel José Correia, Eduardo Ferreira da Costa, Antonio Augusto Marcellino da Silva, Antonio Pereira da Silva, Adolfo de Sousa Martins, José Mendes dos Reis, Manuel Joaquim Ferreira, José Luciano Vieira Meirelles e Joaquim Augusto Ferreira Reis.

Bilheteiros de 1.^a classe, 360\$000 réis: srs. Joaquim Antonio da Fonseca, José Joaquim Fernandes e João Gabriel. Bilheteiros de 2.^a classe, 300\$000 réis: srs. Fernando Simões da Cunha, Antonio Moreira, João Peão e Ernesto Monteiro da Silva. Chefe das officinas, 420\$000 réis, sr. Antonio José de Lima. Chefe de machinistas, 420\$000 réis, sr. João da Costa.

Caixa de Aposentações

Chefe do escritorio, 540\$000 réis, sr. João Maria Lopes Teixeira. Escriturario de 1.^a classe, 420\$000 réis, sr. Anselmo Ferreira Duarte. Escriturario de 2.^a classe, 360\$000 réis, sr. Joaquim Maximo Lopes de Carvalho Junior. Escriturario de 3.^a classe, 300\$000 réis, sr. Antonio Moreira do Amaral.

Armazem de viveres

Gerente, 600\$000 réis, sr. Amadeu Maximiliano Pereira Rebello. Escriturario de 3.^a classe, 300\$000 réis, sr. Carmindo Ferreira Duarte.

Paços do Governo da Republica, em 23 de junho de 1911.— O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Manda o Governo da Republica Portugueza, pelo Ministro do Fomento, em harmonia com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 21 do corrente, conceder aos socios da Associação dos Estudantes do Porto, bilhetes de identidade cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos Caminhos de Ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.^a classe das tarifas geraes, sob as seguintes condições:

1.^o Os bilhetes de identidade serão annuaes, conterão o nome e a naturalidade do portador, a designação do seu numero de matricula na Associação e serão autenticados com o retrato e assinatura do individuo a quem são concedidos.

2.^o Estes bilhetes terão um numero de ordem, e assinatura do presidente da Associação e um sello, tanto da secretaria da escola a que pertencer o portador, como da Associação, que autentiquem aquellas assinaturas.

Paços do Governo da Republica, em 6 de julho de 1911.— O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Alto Minho

Gostosamente accedemos ao pedido que nos é feito da publicação de duas cartas dirigidas à *Vanguarda* pelos srs. Canha & Formigal, acerca da concessão das linhas do Alto Minho.

A importancia do assumpto, de que a nossa *Gazeta* se tem ocupado por mais de uma vez, justifica a publicação destes documentos que muito o esclarecem e estão de acordo com a doutrina que temos defendido.

A primeira, datada de 28 de junho de 1911, diz assim:

Em artigos da *Vanguarda* de 25 de maio e 23 do corrente, tencem sido feitas, acerca da concessão das linhas do Alto Minho, que para nós foi transferida em 1907, affirmações que não podemos deixar passar sem protesto e rectificação, tanto mais que envolvem erros de factos e procuram influenciar o animo do sr. Ministro do Fomento na resolução de importantes questões pendentes.

Affirma-se que só em concurso devem ser modificadas as condições da concessão. Capitulam-se de manobras as combinações para a fusão da Empreza das linhas do Alto Minho com as Companhias da Povoa e de Guimarães, declarando-se que o Governo não as deve conhecer e será perigoso o ocupar-se dellas, devendo continuar a fiscalizar a legalidade da fusão, com a qual nada tem.

Observa-se que agora veem concessionarios pedir alterações do traçado e modificações do código commercial, unicamente para satisfazerem interesses financeiros de carácter pessoal; que o Governo não pode attender o concessionario sem prejudicar os interesses do paiz; que são extranhaveis allegações extemporaneas de dificuldades financeiras.

No primeiro dos artigos referem-se extensões e preços kilometréticos de linhas com uma média de 23.400.000 para mostrar que ha entre essa cifra e a que o contracto toma para base da garantia de juro deficiencia, que pretendemos suprir pela alteração do traçado pedida.

E' esse o primeiro erro em que labora o articulista, pois os numeros que cita são os dos ante-projectos de 1887 com os raios minimos de 150 metros para as curvas e rampas de 25 millime-

etros, quando o contracto estipula os limites de 75 e 30 millimetros, o que diminue sensivelmente o custo das linhas.

Não foi *agora* e sim em 1908, desde que pudemos ter elementos tecnicos seguros, que propuzémos ao governo a alteração do traçado da linha do Valle do Lima, de modo que seguisse sempre a margem direita em vez de atravessar o rio com uma ponte dispendiosissima em Lanhezes.

Em troca dessa alteração offereciamos compensações valiosas e para nós onerosas, como eram a redução a 25 millimetros do limite das pendentes, com grande vantagem para a exploração, e diminuição de sete annos a cinco de prazo para a construcção do troço dos Arcos a Monsão; o estabelecimento de uma estancia para desenvolvimento de excursionismo em Santa Luzia; reconstrucção da ponte sobre o Lima para a estrada, quando o rendimento das linhas attinja 7 por cento do capital garantido.

Estealvitre teve parecer favoravel do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e mereceu a acceptação do Governo, que o tomou para base da proposta de lei de 25 de julho de 1908, que teria sido aprovada na Camara sem a oposição de um deputado levantando suspeções e levando a commissão respectiva a modificar por forma inadmissivel o seu parecer. Reconhecia-se nesta, conveniencia da alteração do traçado mas, acceptando-se as compensações onerosas para nós que lebraramos, propunha-se a redução de 15 kilometros, na extensão garantida, quando o comprimento effectivo das linhas já excedia em 8 kilometros o limite de 150 kilometros fixado no contracto.

O nosso protesto perante essa modificação, introduzida sem ouvir a outra parte contractante, fez voltar o projecto á commissão, ficando o assumpto pendente de resolução até hoje.

A propria commissão poz no seu relatorio as premissas de que derivava logicamente a aprovação da proposta de Governo. Alli se demonstra com factos numerosos que tem sido norma constante dos poderes publicos, entre nós como no estrangeiro, cooperar com as despezas concessionarias de caminhos de ferro pela modificação dos seus contractos, tenham as concessões sido feitas em concurso ou sem elle, sempre que o interesse publico o aconselha, e sem abrir novos concursos.

Nunca fôra concedida uma garantia de juro em bases tão favoraveis para o Estado, como a das linhas do Alto Minho.

Por um lapso fixara-se em 150 kilometros a sua extensão, quando não podia descer abaixo de 158. Embora a garantia seja de 5 % sobre 19.990.000 réis por kilometro, o limite de desembolso do Estado a 600\$000 torna de tal modo escassa a base financeira, que o encargo de uma ponte dispendiosa, com que o tragego nada lucra, tornaria a operação irrealisavel.

Quanto á fusão das linhas do Alto Minho, Povoa e Guimarães, constituindo um grupo homogeneo de 300 kilometros com administração e exploração commun, sem trasbordo, sem transmissões, é de grande utilidade para o publico e de conveniencia para o Estado, que tem ensejo de fixar a duração das concessões e pôr termo ao aproveitamento do leito da linha do Minho entre Trofa e Louzado. Nenhuma concessão dessa natureza pode ser feita sem prévia approvação do Governo nos termos do Artº 2.^o, § 3.^o do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, nem ao Governo podia ser indiferente qualquer combinação dessa natureza. Foi por isso que pedimos e obtivemos essa auctorisação prévia, que nos foi concedida em principio por despacho de 22 de julho de 1909, estipulando as clausulas a que a fusão tinha de ser subordinada. Obtida a acquiescencia do Governo e das Companhias interessadas, resta apenas levar a effeito essa fusão em termos bem definidos, que acautellem todos os legitimos interesses.

Quanto á modificação do código commercial, nada mais simples, legitimo e claro. Não se previram nelle as axigencias especiaes da construcção de caminhos de ferro. Uma garantia de juro dada pelo estado é para os obrigacionistas segurança muito mais valiosa que a realização de determinadas quantias em acções. Nada mais racional que ter em conta essa situação de um modo geral, como em especial é uso attendel-a nos diplomas de concessões de caminhos de ferro.

Por haver essa lacuna nos cadernos de encargos das linhas do Alto Minho pedimos uma providencia cabalmente justificada e que nos foi promettida. Na mesma situação se encontra o concessionario das linhas de Portalegre e se encontrarão as empresas nacionaes que não tiverem facultades especiaes para a emissão de obrigações.

Tudo o que pedimos, pois, ao governo está de acordo com o interesse do Paiz.

Tirámos da mão de estrangeiros uma concessão que durante três annos só tinha dado logar a difficuldades e á apresentação de projectos inaceitaveis, e elevámos para isso de 24 a 50 contos o deposito.

No meio das extraordinarias difficuldades, que não podíamos prever, occasionadas pela agitação politica que o paiz tem experimentado nestes ultimos quatro annos, fizemos elaborar projectos dos troços de Braga a Guimarães, Braga aos Arcos e Vianna a Lanhezes, que mereceram o louvor do governo; assentámos as bases da unificação dos caminhos de ferro de via reduzida do Minho, altamente proveitosa para o paiz, e estamos promptos para começar a construcção apenas se resolvam os importantes assumptos pendentes.

Temos procedido lealmente á luz do dia. Conscios do direito e da razão que nos assistem, não podemos, pois, deixar passar em julgado afirmações infundadas, que são pelo menos apaixonadas, por maior que seja a competencia profissional da pessoa de quem dímanem.

A segunda, de 30 de junho, é do seguinte theor:

Teve V. a amabilidade de publicar a nossa carta de 22 do corrente, pelo que nos confessamos muito gratos. Nas breves ponderações que a antecedem observa V. que não errou quando dizia que «apesar de ter havido concurso se modifica agora o traçado, se deixa de fazer a ponte em Lanhezes (classificando de dispensiosissima) e se pedem alterações ao código commercial».

Permita-me V. que a este propósito digamos ainda de nossa justiça. O facto de ter havido concurso nada significa.

Concurso houve para as linhas do Norte-Leste e todavia o traçado e condições da 5.ª sessão, Gaya a Campanhã, foram profundamente alteradas. Concurso houve para a linha de Mirandella a Bragança sobre um projecto aprovado e aceitaram-se variantes que aumentavam o encargo da garantia pelo alongamento dellas resultante.

Alteradas foram as condições de varias linhas, como a de Guimarães, de Vendas Novas, do Vouga, e esta com o aumento de extensão sujeito a garantia de juro. O facto de terem sido concedidas sem concurso, não torna mais legítimas essas alterações que as das primeiras, pois em todas se attendeu ao criterio do interesse publico harmonizado com os das Empresas concessionárias.

A este respeito muito mais demonstrações poderíamos fazer a V.

Porque ha de haver uma excepção para nós que nem ao menos pedimos que se eleve a extensão garantida á efectiva e aceitamos o erro de 8 kilometros para menos, commettido pelo Estado nos seus calculos? Repetimos ainda: é desde de 1908 e não só agora que insistimos pela modificação do traçado da linha do Lima, offerecendo em troca vantagens de ponderação e que são onerosas para nós.

Se os artigos da *Vanguarda* de 25 de maio e de 23 do corrente foram inspirados por engenheiro distinto, permita-nos V. a liberdade de lhe perguntarmos em quanto avalia elle a redução do limite das rampas de 30 para 25 millimetros, e o aumento do raio minimo das curvas de 75 para 10 metros, sobre 158 kilometros de linhas traçadas em terreno tão accidentado e tão recortado como é em geral todo o do Alto Minho, e muito particularmente o dos contrafortes entre Cavado e Lima — entre Lima e Minho — e ainda entre o Ave e o rio de Este?

Nos estudos apresentados ao Governo, e por este aprovados, qualquer technico regularmente conhedor da materia poderá apreciar a notavel economia que deveria resultar na construção, se em vez daquelles limites de pendentes e de curvas, nós nos tivessemos cingido strictamente aos que o nosso contracto nos facultava e que acima vão indicados.

Sua excellencia poderá dizer que tudo isto é em beneficio da exploração, mas neste caso o beneficio ainda é mais em favor do Estado por razões de varia especie que sua Ex.ª deve conhecer.

Além disso nós ainda offerecemos mais compensações ao Estado como é o estudo do elevador para Santa Luzia e a construção da ponte em Lanhezes para carros e passageiros quando as linhas dérem determinado rendimento.

Tudo isto para levarmos a linha por uma região mais rica e de maior tráfego.

Quanto ao Código Commercial, se o Estado o quizer deixar inadaptado ás legítimas exigencias da emissão de obrigações de caminhos de ferro com garantia sólida e tangivel, nada temos com isso.

O que pedimos é que se nos dê a necessaria e legítima liberdade de acção, fazendo-nos menos que o que se tem feito a todas as outras companhias. Que em diploma especial aprovando os estatutos da companhia formada pela fusão das da Povoa — Guimarães — empresa do Alto Minho — se nos faculte a emissão de obrigações com os encargos devidamente assegurados, é o que pedimos.

Ainda por decreto de 2 de Julho de 1903 foi a companhia Nacional dos Caminhos de ferro auctorizada a emitir 23.000 obrigações para a construção do troço de Mirandella a Bragança sem que para isso houvesse sido aumentado o seu capital accionista, que na realidade é quasi a quinta parte do capital obrigações. Ainda ha dois annos a Companhia de Guimarães foi auctorizada a fazer uma nova emissão de obrigações quando o seu capital accionista já representava a quinta parte do capital obrigações.

Concluindo, podemos garantir ao distinto engenheiro da *Vanguarda* que todas as empresas dos Caminhos de ferro estão organizadas com cinco e seis vezes mais capital obrigações do que acções. Isto sem fallarmos da Companhia Norte-Leste e Beira Alta.

Sua Excellencia pôde dizer-nos se mais alguns caminhos de ferro terão probabilidade de ser construídos por empresas particulares em condições diversas da pratica que justificadamente se tem usado até hoje para emissão de obrigações, contra o preceituado no Código Commercial?

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

O circuito europeu

Dos quarenta e um aviadores que partiram para o grande circuito, só dezessete chegaram a Liège; destes só onze chegaram a Londres e nove apenas conseguiram chegar a França.

O vencedor foi Vidart que deve receber o premio de *Le Journal* que foi o organisador do circuito.

Portugal

Terminaram no dia 2 os concursos de papagaios de 1911. O numero de aparelhos apresentados foi superior ao do anno de 1910.

No concurso de agrupamentos nenhum concorrente foi classificado porque nem um só satisfez á condição de elevar o peso minimo de dez kilogrammas.

França

Level bateu o record da duração e distancia com passageiro, fazendo, no aerodromo de Chartres, duzentos kilometros em sete horas e trinta e oito minutos.

— No aerodromo de Marmelon, Lorillant bateu o record de altura, elevando-se a 3.280 metros.

— No raid de Nice-Corsega, desapareceu um dos concorrentes, Bague, tendo-se supposto que cahira ao mar.

A confirmar esta suposição havia a participação feita pelo commandante de um couraçado italiano, de ter avisado ao largo de Ciotat um aeroplano sem piloto, fluctuando sobre o mar.

Com effeito, apareceu agora um frasco contendo um autographo de Bague em que dizia ter rebentado o motor. E' de prevêr que o infeliz aviador tenha morrido afogado.

Inglaterra

Quando, no aerodromo de Brooklands, Latham procedia a experiencias, o aeroplano que pilotava caiu sobre um hangar ficando completamente destruido, mas sem que o aviador sofresse a menor beliscadura.

— A taça Gordon Bennett foi disputada em Londres no dia 1: Foram classificados — 1.º Weyman, americano; 2.º Leblanc, francez; e 3.º Newport, francez. O primeiro fez a media de setenta e sete milhas, e os outros dois fizeram a media de setenta e cinco.

Durante a prova caiu o aviador inglez Hamel, que apenas sofreu ligeiras contusões.

Allemânia

Foi destruido no Hanover, devido a explosão do motor, o dirigivel Passeval V, tendo morrido nove pessoas em consequencia do accidente.

— Na semana de aviação de Joachinistal apresentaram-se vinte e dois aviadores, todos allemaes; onze delles tripulavam monoplanos, e os outros onze, biplanos.

Nas provas não ocorreu accidente digno de menção, caso para extranhar vista a sequencia de desastres que ultimamente se tem dado.

— O aviador Shondel acompanhado do machinista Vass tentou bater, em Joachinistal, o record de altura; mas quando na altura de dois mil metros quiz descer em voo planado, o apparelho voltou-se varias vezes precipitando os aviadores, que foram retirados de debaixo dele, já cadaveres.

Austria

Em um concurso de aviação que se realizou em Wiener-Neustadt, caiu da altura de quarenta metros o aviador Wiesenbach, falecendo instantaneamente.

Brasil

Faleceu o aviador brasileiro Queiroz, que ao fazer experiencias em S. Paulo, caiu de grande altura.

VIAGENS E TRANSPORTES

Consultas

Excursão nos Pyríneos. — Quer o nosso assinante P. A. G., do Porto, fazer conhecimento com as estações thermaes dos Pyríneos e pergunta-nos como pode fazê-lo mais comodamente, antes duma viagem a Paris:

Se pode aproveitar os bilhetes Paris-Pyríneos-Paris que se annunciam no Album das linhas do Midi e Orléans que por nós lhe foi fornecido, começando por Bayonna e, depois da viagem no Meio-dia da França, indo a Paris e dali regressando a Bayonna.

Não pôde; esses bilhetes só são válidos de norte para sul e regresso; não pôde, indo de cá, aproveitá-los em sentido contrario.

O que pôde fazer é o seguinte:

Toma no Porto bilhete de ida e volta a Bayonna, que lhe custa em 1.ª classe uns 32\$000 réis (conforme o cambio) e para o tornar válido para dois meses paga logo 10 por cento; total, uns 35\$000 réis.

Em Bayonna (visto que diz que se demora uns 4 dias), encommenda, logo à chegada, na estação, um bilhete circulatorio Bayonna-Toulouse, com idas e voltas de Pau a Laruns, (para visitar Eaux Bonnes) de Lourdes a Purrefitte, Gauterets e Luz, de Tarbes a Bagnères de Bigorre; de Montréjeau a Luchon e de Toulouse a Paris, e volta a Bayonna.

Pouco mais de 200 francos lhe custarão; supomos que menos de 250, uns 47\$000 réis. E se quizer mais economia tome 2.ª classe (que as carruagens de 2.ª são boas, em França) e custar-lhe-ha uns 160 francos ou seja uns 30\$000 réis.

Ainda tem outro meio.

Toma bilhete directo de ida e volta a Paris e a devida ampliação, visto querer mais de 30 dias; em Bayonna toma uma carta de excursão nos Pyríneos, que lhe dá livre circulação durante um mês em toda a zona compreendida entre Bayonna, Toulouse e Ax-les-Thermes, e todos os ramaes, e custa 150 francos em 1.ª e 110 em 2.ª. E como se tivesse passe.

Se fôr com familia, a 2.ª pessoa paga só 135 ou 99 francos; a 3.ª, 120 ou 88; a 4.ª, 105 ou 77 francos etc.

Visitados os Pyríneos, volta a Bayonna de onde segue a Paris com o bilhete directo e de ahi regressará com o mesmo.

Hotel em Paris, visto que me diz que tem medo do «seu francez» e gostaria de encontrar portuguezes lá, tem o Brazil-Portugal, muito central e muito confortável, onde se fala a nossa lingua e a frequencia é quasi exclusivamente de portuguezes e brasileiros. Madame Lapierre, a proprietaria, é amabilissima.

Em Pau e Biarritz tem hoteis de 1.ª ordem, verdadeiros palacios onde paga caro, mas como é por poucos dias, não ficará pobre. São excellentes o *de France* em Pau; o *d'Angleterre*, em Biarritz.

Em Bordeus tem o *de Bayonne*, muito central, ou o *Model-hôtel*, muito coquette e confortável.

Festas a S. Thiago na Covilhã

Covilhã, cidade industrial por excellencia, é das terras do nosso paiz onde se trabalha muito e se gosa pouco.

A sua população, constituida na maioria por proletarios, passa o melhor da sua vida nas fabricas, entregue a um trabalho arduo, sem quasi encontrar compensações.

Raras são as festas populares na Covilhã, essas festas que tão necessarias são, não só como elemento de goso para o povo, como para o desenvolvimento do commercio, e de entre essas poucas festas destaca-se a que se costuma

todos os annos realizar em honra de S. Thiago, o santo mais venerado da terra e que anda ligado a varias lendas antigas a que não são estranhas as qualidades de bravura e generosidade do santo.

Essas festas, que teem logar nos dias 23 a 25 deste mez, prometem este anno exceder em brilhantismo as realizadas nos annos anteriores, e, por tal motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes resolveu efectuar um serviço especial em 2.ª e 3.ª classes, de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das principaes estações de Leste e Beira Baixa, válidos para ida nos dias 22 a 25 e volta de 23 a 26, pelos comboios ordinarios.

A seguir indicam os preços das principaes estações comprehendidas no serviço:

Lisboa, 2.ª classe, 5\$760, 3.ª classe, 4\$100; Santarem, 4\$260 e 3\$040; Abrantes, 2\$840 e 2\$020; Ponte de Sôr, 3\$660 e 2\$600; Crato, 4\$330 e 3\$080; Portalegre, 4\$640 e 3\$310; Elvas, 5\$530 e 3\$950; Castello de Vide, 4\$770 e 3\$410; Alferrarede até Belver, 2\$840 e 2\$020; Barca de Amieira até Rodam, 2\$440 e 1\$720; Castello Branco, 1\$240 e 920; Lardosa, 940 e 720; Castello Novo e Alpedrinha, 820 e 520; Penamacôr, 620 e 420; Alcaide e Fundão, 470 e 270; Belmonte, 490 e 320; Sabugal, 820 e 520; Guarda, 940 e 720.

Dada a modicidade destes preços e o attractivo das festas, é de esperar grande afluencia de forasteiros durante aquelles dias à nobre cidade da Covilhã.

Signaes de partida dos comboios

Abolição da campainha

Os tempos não vão, seguramente, muito favoraveis ás campainhas e sinetas.

Parece que um mau vento caiu sobre esses velhos instrumentos. Ainda não ha muito tempo que a vetusta *cabra* da Universidade foi obrigada a calar para sempre o seu bronzeo *canto* que tanto irritava os estudantes; as igrejas e ermida tambem já não fazem retinir com tanta insistencia como noutras eras a anachronica sineta. Finalmente, agora é o caminho de ferro que, em homenagem ao progresso, vae imolar de vez todas as campainhas que por essas estações fôra nos faziam arripiar sempre que tinhamos que utilizar o comboio.

Já não é sem tempo.

A Companhia Portugueza entendeu, e entendeu muito bem, que o processo das três campainhadas não é nem o melhor nem o mais pratico, e que já era tempo do velho instrumento passar á historia como ha muito sucedera em outros paizes.

Assim a Companhia tivesse meio de acabar com os silvos das machinas que tanto arripião nos causam.

A campainha vae ser substituida pelo apito, desde o dia 1 do proximo mez de agosto, conforme os avisos que a Companhia acaba de publicar, e se vantajosa é a substituição para o publico, mais o é para os empregados ferroviarios que deixam de ter a maçada de andar com traste tão incommodo que lhes prendia uma das mãos, ás vezes em occasões bem criticas e em que ambas as mãos são poucas.

De futuro, um simples toque de apito á hora exacta da partida do comboio avisará os passageiros que o vehiculo se vae pôr em marcha.

Os retardatarios que por uso e costume estavam habituados a deixar-se para a ultima hora e entrarem na estação a correr, ao som da 3.ª campainhada, bem se podem precaver, porque passa a haver um só e unico signal e quem o não ouvir... ficará a apitar pelo comboio.

Ao publico, especialmente enquanto a innovação não entrar bem nos habitos, convem attender ás indicações que o pessoal das estações lhe faça sobre o aviso de partida dos comboios.

Passageiros sem bilhete nos comboios tramways

Segundo um Aviso que a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de publicar, de futuro, os passageiros dos comboios tramways que forem encontrados sem bilhete ou documento equivalente, passado pelo chefe da estação, terão de pagar a importância correspondente á classe do logar ocupado pelo preço da tarifa geral aumentado de 25 %.

Os passageiros que tomarem logar nas paragens onde se não vendem bilhetes, pagarão ao revisor do comboio o preço dos seus logares pela tarifa especial E de grande velocidade, sem aumento de preço.

Lisboa-Paris

No nosso numero de 16 de abril, occupámo-nos detidamente da necessidade de abreviar quanto possível a viagem entre Lisboa e Paris e vice-versa, por meio da ligação dos comboios rápidos da Companhia Portugueza (55 e 56) com os 9 e 10 do Norte de Espanha, por meio de um serviço de comboios entre Pampilhosa e Medina, que, como dissemos, ao tempo já estava sendo objecto de estudo.

Segundo nos informam, esse serviço inaugurar-se-ha em 1 do proximo mez de setembro.

O novo comboio dará correspondencia em Pampilhosa, não só aos comboios 55 e 56, como tambem ao 18 (omnibus) da Companhia Portugueza, e em Medina aos n.^{os} 9 e 10 (rápidos) do Norte.

Com este serviço, que será feito com carruagens de 1.^a e 2.^a classes que circularão directamente entre Lisboa-Medina, os passageiros que se destinarem a Paris, poderão tomar em Lisboa o comboio rápido n.^o 55, às 5,30 da tarde, e chegar a Paris às 12,5 da tarde do 3.^º dia, gastando, portanto, no trajecto 42 horas e 35 minutos; e à volta partirão de Paris às 7,39 da tarde para chegar à Pampilhosa às 9,28 da manhã do 3.^º dia, onde tomarão o comboio rápido n.^o 56 da Companhia Portugueza, para chegar a Lisboa às 2,50 da tarde, ou o comboio n.^o 17, para chegar ao Porto à 1,57 da tarde, gastando assim 43 horas e 11 minutos no trajecto para Lisboa e 41 horas e 42 minutos no trajecto para o Porto.

E com prazer que registramos o facto, tanto mais que nos prezamos de para elle termos contribuido em parte com a insistencia com que tratámos do assumpto.

Despacho central em Alba de Tormes

A companhia espanhola dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal acaba de abrir na povoação de Alba de Tormes ao serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, um Despacho Central em correspondencia com a estação do mesmo nome, situada na linha de Oeste de Espanha, e para a qual os Caminhos de ferro Portuguezes fazem serviço directo combinado.

O preço de transporte de passageiros entre a referida estação e aquelle Despacho é de 90 réis (pesetas 0,50) cada passageiro, exceptuando apenas as creanças de menos de 3 annos quando viajem ao collo das pessoas que as conduzam. Os passageiros terão direito ao transporte gratuito de pequenos volumes de mão; para os demais volumes pagarão 45 réis (pesetas 0,25) até 30 kilos, e passando de 30 kilos, 18 réis (pesetas 0,10) por fracção indivisível de 10 kilos excedentes a 30.

O despacho de bagagens tanto no Despacho Central como nas estações desta Companhia será feito directamente.

Ao transporte de *mercadorias em grande e pequena velocidade*, expedidas directamente do referido Despacho

com destino ás estações desta Companhia ou vice-versa, serão applicadas as taxas em vigor estabelecidas nas respectivas tarifas para as procedencias ou destinos de Alba de Tormes, mais as sobretaxas seguintes, pela camionagem entre o Despacho Central e a mesma estação ou vice-versa:

Transportes em grande velocidade:

Metalico e valores—Por expedição não excedente a 45.000 réis (250 pesetas)....	45	p. ^{tas}	0,25
Expedições superiores a 45.000 réis (250 pesetas) por fracções indivisiveis de réis 180\$000 (1.000 pesetas).....	72	p	0,45
Recovagens e mercadorias. Até 10 kilos;			
por kilo	9	p	0,05
Minimo de cobrança	45	p	0,25
Além de 10 kilos, por fracção indivisivel de 10 kilos.....	18	p	0,10
Minimo de cobrança, por expedição..	90	p	0,50

Transportes em pequena velocidade:

	Pesetas
Cereaes e farinhas por expedições do minimo de 10 toneladas	1,50 por ton. ^{ds}
Farellos e adubos mineraes por expedições do minimo de 6 toneladas.....	1,50 " "
Farinhas e farellos por expedições do minimo de 1.000 kilos.....	2,00 " "
Pedra e madeira de todas as classes por expedições do minimo de 10 toneladas	
Lenha, carvão vegetal e mineral por expedições do minimo de 8 toneladas.....	
Vinho e vinâgre em pipas ou ôdres por expedições do minimo de 7 toneladas.	1,70 " "
Outras mercadorias acondicionadas por expedições do minimo de 10 toneladas ..	
Mercadorias a granel por expedições do minimo de 8 toneladas.....	
Qualquer remessa acondicionada, por fracção indivisivel de 10 kilos por minimo de expedição 50 kilos	4,00

Serão taxadas pelos preços acima indicados com um aumento de 50 %, tanto nos transportes em grande como em pequena velocidade, as mercadorias que pesem menos de 125 kilos por metro cubico e os objectos de arte e espelhos com ou sem aço.

Teem um aumento de 100 %, ou seja o dobro dos preços indicados, os volumes indivisíveis que pesem de 600 a 1.000 kilos.

A camionagem será convencional para as massas indissíveis que pezem mais de 1.000 kilos e para os objectos de mais de 10 metros de comprimento.

O prazo de transporte é de 12 horas.

Transporte de tecidos

Por uma antiga disposição da Alfandega, os tecidos não sellados, expostos á venda ou que circulavam no interior do paiz, deviam ser acompanhados de guias ou facturas indicando a origem da procedencia dos mesmos, sua qualidade, peso e numero de volumes e outras formalidades, que o caminho de ferro recommendava aos interessados não deixassem de prehencher para evitar multas e demoras nos despachos.

Em vista do disposto no decreto n.º 2 do Ministerio das Finanças sobre a reforma das Alfandegas, inserto no Diario do Governo n.º 124, fica abolida essa disposição, o que representa uma commodidade importante para os expedidores.

**Tarifa n.º 3 de p. v. do Caminho de ferro
do Porto á Povoa e Famalicão**

Acaba de ser ampliada à estação da Senhora da Hora na linha de Porto à Povoa e Famalicão, pelo preço e condições anteriormente em vigor para as demais estações, a tarifa n.º 3 de pequena velocidade, daquella Companhia.



XXII

Alinda os originaes costumes hollandezes. — Uma corte pacata com uma rainha modesta. — Scheveningen. — Rotterdam. — Um comboio embirrento. — Mau serviço do pessoal. — Final da viagem.

Antes de mais nada façamos a apresentação da gravura que a falta de espaço nos impediu de dar no passado numero e que damos hoje, reproduzindo a photographia de uma festa patriótica na ilha de Marken.

Ahi se vêem os trajes patusclos dos habitantes, usando o chapeo de pelucia alto, com os mais originaes calções e sósos de madeira.

Ficamos, nesse artigo, à entrada da Haya e logo ahi temos a impressão de que estamos numa cidade capital da corte.

A estação ferroviaria é mais elegante e menos espaçosa; circula nas ruas uma sociedade mais apurada; mais trens e automoveis; um *tic* de distinção que não tem Amsterdam, onde a industria e o commercio predominam.

Isto, posto que a corte de Orange seja assás pacata, vivendo a rainha num palacio modesto, no centro da cidade, com um pequeno jardim, accommodando-se o parlamento num antigo casarão sem luxo nem conforto e as repartições publicas em varios edifícios dos quaes só o ministerio da Justiça se destaca por ter uma frontaria mais historiada.

E talvez por estes costumes simples que a antiga cidade foi chamada «a maior aldeia da Europa».

São tão poucos os seus edifícios notaveis quanto prodigiosamente valioso o seu museo onde se encontram as melhores preciosidades dos grandes pintores flamengos.

Caso raro, ella não tem canaes nem rios; apenas vemos agua num tanque que a cidade tem em grande apreço, mas que nada vale, nem por extensão nem por bellesa.

Interessante tambem o museo dos instrumentos de suppicio, installado numa pequena dependencia do forte onde os desgraçados Corneille de With e seu irmão foram, em 1672, feitos em pedaços pela multidão fanatizada.

Ao centro da cidade são os edifícios administrativos e o parlamento que, como dissémos, é modestissimo, com cadeiras forradas de simples casimira e mesas de carvalho sem ornatos.

Que diferença faz do nosso parlamento onde cada cadeira custou mais do que o preço de uma duzia daquellas, e as carteiras, sendo uma preciosidade, são tão mal tratadas pelos murros dos oradores que até nos corta o coração vermol-o ou ouvirmol-o.

Verdade seja que nós somos um paiz rico...

Um passeio obrigatorio é o de Scheveningen, que se pode fazer por comboio, ou por duas linhas de trens electricos elegantes — mais que os de Lisboa — em meia hora. Bella praia de banhos, com sumptuosos hoteis, casino e outras instalações vulgares em estações de *high-life*.

Uma nota, para terminar, sobre a capital.

Nella assistimos à abertura das camaras, a que a rainha foi, em coche dourado — o primeiro que a Hollanda possue segundo nos disseram, e foi estreiado nesse dia — vestindo *toilette* de visitas, e de chapeo.

Apenas oito trens e dois esquadões de lanceiros formavam o cortejo.

Nas ruas muito povo que acclamou a rainha com o *aho!* caracteristico da raça saxonica.

A cerimonia foi breve, e uma hora depois retirava tudo, e a vida da cidade retomava a sua feição habitual. Não houve feriado nem festejo algum.

Pela sua parte, senadores e deputados acompanharam a rainha à porta, e seguiram para as suas camaras que funcionaram desde logo, discutindo placidamente os seus projectos.

Bem vimos que não estávamos em Portugal.

E temos dito sobre a capital hollandeza, preparando-nos para seguir para o sul, à grandiosa Rotterdam, especie de Nova York ou de Chicago, pela faina commercial e maritima que anima as suas ruas.

Para o transporte prefiramos a linha electrica que é a mais limpa, mais economica e mais commoda, sendo de recente data a sua construcção.

Grandes vehiculos, parecidos com os nossos que fazem serviço para Dafundo, mas mais luxuosos e confortaveis, com assentos de couro, estofados.

O trajecto, 23 kilometros, leva meia hora. A estação de chegada é muito elegante, em envidraçados, estylo moderno, superior ao nível da cidade.

Esta, emporio commercial e maritimo de primeira importancia, não tem para o turista os attractivos das outras que vimos de visitar.

A linha ferrea atravessa-a em toda a sua extensão, de norte a sul, sobre um pesado viaducto, havendo, no centro uma estação onde páram os comboios que vão e veem do sul, excepto os rapidos.

Canaes por toda a parte e em todos os sentidos; é uma cidade feita de retalhos; uma alfandega com muitas casas.

O proprio museo não tem comparação, em valor, com os que já vimos; o interesse decresce; vamo-nos embora,



Camponhos de Marken

que Rotterdam merece ser vista, mas ao começo da viagem; depois de Amsterdam não interessa.

O comboio rapido é dumas exigencias de disciplina originaes.

E de logares limitados, e tão limitados que nem uma pessoa a mais se permite do que as que teem lugar assentado; apesar de, sendo as carruagens de corredor e plataforma, e o percurso até Antuerpia ser de duas horas apenas, facilmente se poder ir de pé.

O conductor, com modos algo bruscos, manda assentar toda a gente e, se encontra uma pessoa a mais numa carruagem, leva-a adeante de si até a encaixar num lugar, o que nem sempre é facil porque vae tudo cheio. Se não o encontra, abre rapidamente a porta e empurra o infeliz para a plataforma sem mais remissão; se o lugar é de classe inferior, tem que sujeitar-se e nada se lhe reembolsa; se é de classe superior, o caso é mais sério: O empregado diz-lhe coisas, com má catadura, e tratando-o como se fosse conspirador, exige-lhe o bilhete, guardando-o, e desaparece.

Em vão o passageiro, quando vê passar o importante funcionário, o chama, para pagar a diferença, como se faz em toda a parte; não lhe dá atenção.

A chegada, o passageiro não pode sahir da estação sem bilhete, e para o obter tem que andar á busca do revisor, que se sumiu, ou de um empregado que o redima do grande e horrivel crime de ter tido que mudar de 2.^a para 1.^a classe.

Afinal, consegue-se saber que isso é caso muito complicado que só o chefe da estação pode resolver, com o seu alto criterio. Mas o chefe não está; ha que esperar por elle. Se estivesse com licença cremos que teríamos de dormir na gare.

Só vinte minutos depois nos é dada liberdade, indo-se ao bilheteiro comprar um bilhete supplementar de mudança de classe.

Não nos suprehenderia isto num paiz recem-entrado na civilisação, ou numa linha recem-aberta á exploração; mas num trem hollando-belga confessamos que ficámos pasmados.

E assim termina o martyrologio de um excursionista na Hollanda. Devemos concordar que a sahida não corresponde á entrada.

E como de Antuerpia já falámos aqui nos nossos numeros 162 e seguintes, da collecção de 1894, não repetiremos as nossas notas nem sobre ella, nem de Bruxellas e Paris, a que mais de uma vez nos temos referido.

Aqui termina, pois, a excursão de 1910 em vespertas de emprehendermos outra que será, — esperamol-o — muito mais interessante e original, comprehendendo, percursos, paizes e locaes de que nunca aqui tratámos, e que vamos visitar de propósito para os descrevermos aos nossos leitores, grande numero dos quaes, sabemol-o com prazer, dão mais apreço a estas despretenciosas notas do que o valor que elles teem.



TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Uma companhia belga está tratando da aquisição dos tremvias electricos de Santander, e do tremvia a vapor do Sardinero, que vae electrificar.

Foi sollicitada a concessão de um tremvia, em Madrid, pela Companhia dos «Tremvias del Este de Madrid», desde Delicias até Glorieta del Puente de la Princesa.

França

Em serviço de experiência, já chegou á estação de Bourg-Madame o primeiro comboio da linha electrica de Villafranca del Conflent á Cerdeña francesa.

Suissa

Para a linha do Loetschberg estão sendo construidas duas locomotivas electricas que desenvolverão a velocidade normal de 43 kilometros, produzindo um esforço normal de tracção nas rodas motrizes correspondente a 12.800 kilos, com a potencia normal de 2.000 cavalos.

O bastidor de uma só peça, mede 14^m,70; é assente sobre dois *bogies* de três eixos cada, accionados por um motor monofasico com a potencia de mil cavalos mediante uma reducção por engrenagem, ficando o motor disposto de maneira asimetrica com respeito a cada *bogie*.

O diametro das rodas motrizes é de 1^m,350. Os motores pesam, no seu total, 9.800 kilogramas. A cada motor corresponde um transformador principal de 15.000 a 420 *volts* com o peso de 5.500 kilogramas, servindo para baixar a tensão de alimentação.

O peso total de cada locomotiva é de oitenta e seis toneladas, o qual se divide quasi igualmente pelos seis eixos.

A velocidade maxima é de 70 kilometros.

Madrid-Cáceres e Oeste de Espanha

A comparação dos resultados obtidos por esta Companhia nos ultimos exercícios é a seguinte:

Receitas	1909	1910
	Pesetas	Pesetas
Grande velocidade.....	2.123.213	2.365.266
Pequena velocidade	2.876.314	3.145.467
Receita do tráfico.....	4.999.527	5.510.733
Receitas extraordinarias.....	36.179	58.701
	5.035.706	5.569.434
Despesas geraes e de exploração.....	3.322.470	3.512.954
Producto liquido	1.713.236	2.056.480

As receitas augmentaram 533.728 pesetas. Por seu turno as despezas accresceram-se de 190.484 pesetas. Finalmente, o producto liquido está numa progressão de 343.244 pesetas.

O producto liquido recebeu, para observancia do convenio, o emprego seguinte:

1909	1910
Pesetas	Pesetas
Producto liquido.....	1.713.236
A deduzir:	2.056.480
Conta «Abonos de primeiro estabelecimento»	325.884
Saldo.....	1.387.352
Das quaes se deve deduzir antecipadamente:	1.647.098
% da Sociedade de Exploração	152.609
Saldo.....	1.234.743
	1.465.917

Resta-nos dar a distribuição do saldo disponível depois da deducção antecipada concordataria supracitada.

Ei-la:

1909	1910
Pesetas	Pesetas
Obrigações das Comunas	101.140
Impostos e cambio.....	259.414
	360.554
Coupons das obrigações de rendimento variavel	874.189
	874.189
	1.077.424
	1.234.743
	1.465.917

As obrigações de rendimento variavel receberam 7,74 livres, em dois coupons. Pelo exercicio de 1909 tinham elles recebido 6,28 pesetas.

Eis agora os resultados dados pela linha de Plasencia á Astorga (Oeste de Espanha):

1909	1910
Pesetas	Pesetas
Grande velocidade.....	1.141.130
Pequena velocidade	2.478.744
	3.619.874
Além do tráfego	8.680
	3.628.554
Despesas geraes e de exploração.....	2.203.681
Producto liquido	1.424.873
	3.836.429
	2.591.564
	2.049.1
	3.856.620
	2.274.254
	1.582.366

As receitas totaes teem um aumento de 228.066 pesetas.

Por sua vez, as despezas augmentaram de 70.573 pesetas. O producto liquido accusa um progresso de 157.493 pesetas.

E' a seguinte a divisão que delle foi feita:

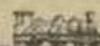
1909	1910
Pesetas	Pesetas
Serviço da conta Abonos sobre os 81 88 %.	818.610
Saldo dos 81 88 %, applicaveis ás obrigações privilegiadas	348.076
Obrigações das Comunas sobre os 18 12 %	258.187
	1.424.873
	1.582.366

Os 18 12 % permittiram distribuir ás 17.027 obrigações subscriptas pelas comunas 6,877 pesetas para o coupon do 1.º de Outubro de 1910, e 10 pesetas para o do 1.º de Abril de 1911, ou seja um total de 16 pesetas e 877 por obrigação em vez das 15 pesetas e 165 do ultimo anno.

Com os 81 88 % restantes regulou-se integralmente o encargo dos interesses e amortisações da conta Abonos da Companhia de exploração e distribuiu-se ás obrigações privilegiadas o saldo de 425.009 pesetas, ou seja 11,37 aos coupons 35 e 36, vencidos a 1 de Abril de 1911. O dividendo do anno precedente fôra de 9,31 por obrigação.

Tanto para a Companhia Madrid-Caceres como para a do Oeste de Espanha, os resultados em 1910 foram superiores aos de 1909, os quaes foram seriamente afectados por innundações.

No entanto, no que diz respeito ao Oeste de Espanha, ficaram elles ainda inferiores aos de 1908.



Vantagens aos nossos assignantes

Para serviço dos nossos escriptorios mandamos vir do estrangeiro varios artigos que, recebidos directamente, nos saem por preços muito mais economicos do que no mercado.

Todos esses artigos os pomos á disposição dos nossos assignantes, *só delles*, porque não fazemos venda ao publico, offerecendo-lhes esta vantagem que lhes representa economia que pôde elevar-se annualmente a valor superior ao preço da assignatura.

São elles :

Numeradores de aço, marcando automaticamente, uma, duas, trez ou quatro vezes o mesmo numero, com tinteiro tambem automatico; utilissimos para a numeração de livros, talonarios, facturas etc.

De 5 letras..... 14.5000 réis

De 6 " 15.5000 "

Caixas Tampon Durabel de tinta violeta, para carimbo a 200 réis.

Fitas para machina de escrever, em uma ou duas cores, applicaveis nas machinas *Barlock* n.º 12, *Fox New Style*, *Remington* n.º 10 a 12, *Royal Grand*, *L. C. Smith Bros*, *Smith Premier visible* n.º 10, *Standard Folding Stearns*, *Underwood Bichrome*, *Victor New*, *Postal Bicrome* ou *Secor Below*, preço (inferior ao custo em Inglaterra) 600 réis.

Pasta para limpar das mãos as manchas de tinta; mais energica, mais facil e mais barata que o sabão, 200 réis.

Machinas de escrever, sistema *Dactyle* ou *Blickenderfeld*, as mais economicas, sendo as mais resistentes e duraveis. Temos uma em serviço ha 11 annos consecutivos.

Estas machinas teem tabolador, tecla de retrocesso e um teclado facilimo, especial para a lingua portugueza.

Vendem-as ao publico por preço *inferior ao por que se vendem em qualquer paiz*, 75.5000 réis; para os nossos assignantes o preço é **70\$000 réis**, menos 5.5000 réis do que a venda ao publico, **luerando assim o assignante o valor da assignatura** de alguns annos.

Encarregamo-nos de mandar vir, de todo e qualquer paiz, porque em todos temos correspondentes, qualquer artigo que os nossos assignantes nos indiquem, pagando estes só o custo e despesas, sem commissão alguma.



BRINDE AOS NOSSOS LEITORES

Havendo ainda alguns exemplares do primoroso album das companhias de Orléans e Midi que, segundo dissemos no numero de 16 de maio proximo passado, estão aqui á disposição dos nossos assignantes e annunciantes, prevenimos de novo que podem ser retirados nesta redacção ou pedidos por escripto por quem deseje obte-los.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de julho de 1911.

Não se pode dizer que, á parte os pessimistas, á parte os eternos descontentes que exigem que os homens sejam santos, mesmo depois dum recente decreto ter acabado em Portugal com estes funcionários celestes, — o procedimento da Constituinte tenha desagradado, em geral.

Questões, exaltações de momento, falta de manutenção de linha, exhibições de rhetoricas, que vão protelando a discussão, algumas vezes, era fatal que houvesse, e o mais correcto parlamento que atire a primeira pedra ao nosso.

Se ás passadas legislativas não perdoavamos excessos e obstrucionismo — demonstrações de que o sistema parlamentar está entre nós em grande atraço, — não devemos deixar de desculpar que a primeira camara de um regimen novo, composta de elementos heterogeneos e, em muito, antagonicos, enferme de uma certa desorientação, embora nos custe a aceitar um ou outro acto de intolerancia que não é de molde a dar lustre áquella assembléa.

Votações precipitadas de augmentos de despesas foram arvore que começou a vicejar; mas os ministros das Finanças e do Fomento deram-lhe logo taes machadadas na raiz que ella tombou para a vala das commissões, que continua a ser, como nos antigos tempos, a eterna morada. Lá dormem o subsidio aos deputados, as pensões aos heroes e outras. *Parce sepultis*.

Para isto teem servido as judiciosas observações do Sr. ministro das Finanças e as rajadas de sinceridade dos do Fomento e Interior.

A discussão da lei constitucional vae correndo, com certo interesse e boas tendencias para que a nossa organisação politica fique sendo baseada na da França, com presidente, senado e camara electiva; o que reune os votos dos prudentes e dos competentes e será o unico meio de facilitar o reconhecimento oficial pelas potencias.

A Servia já publicou oficialmente a convenção feita com o nosso paiz, e brevemente essa publicação será tambem feita na nossa folha oficial.

Por esse diploma Portugal passa a gozar na Servia o tratamento da nação mais favorecida. O governo servio reconhece o exclusivo das denominações de todos os nossos vinhos regionaes e compromette-se a prohibir a sua importação, circulação e venda, com denominações de vinhos portuguezes, quando não sejam originarios de Portugal e não vao acompanhados de certificados de origem passados pelas auctoridades portuguezas. Os productos das nossas colonias, reexportados pelos portos da metropole e ilhas adjacentes, serão admittidos com o beneficio da pauta minima da Servia e com isenção de quaesquer sobretaxas de interposto ou outras. Os nossos vinhos communs passarão a pagar 18 francos por 100 kilogrammas e os do Porto e Madeira 25 francos, em vez de 50, indo em barris, e 40 francos em vez de 100, sendo engarrafados. Os vinhos espumosos pagarão 70 a 65 francos, conforme forem garrafas ou meias garrafas, em vez de 250 francos. Os licores em casclos pagarão 80 francos em vez de 200, e em garrafas, 100 francos em vez de 300. As conservas de legumes e fructas pagarão 30 francos em vez de 120, e as de peixe ou marisco, 60 em vez de 120. As sardinhas e o atum em latas pagarão 35 francos em vez de 120. As rendas, 2:000 francos em vez de 3:000; os bordados, 2:250 em vez de 5:000. As rochas de cortiga, 40 francos em vez de 75, e assim os demais artigos, que teem, em geral, grande abatimento em relação á pauta geral da Servia. Todos os direitos se referem a 100 kilogrammas.

O *Credito Predial* tem concluida a sua concordata com os credores, entrando a companhia em breve no regimen regular de funcionamento. E' de justiça registrar aqui que isto se deve aos esforços de um homem honrado e competente que metteu hombros ao improbo trabalho da restauração daquella avariada administração, o sr. Albino de Sousa Rodrigues.

Se em toda a parte tivessemos homens assim, outra seria a prosperidade de muitas das nossas companhias.

A continuaçao do estado de sobresalto em que se tem mantido os espíritos por motivos dos receios de alteração da ordem no norte, tem determinado um grande estagnamento de operações do nosso mercado.

E não só nas grandes operações financeiras, infelizmente. Quasi todos os ramos de commercio se tem resentido, penivelmente, deste anormal estado de cousas que a generalização de boatos varios e falsas noticias tem provocado com manifesto prejuizo de todos os negócios.

Tambem os receios de complicações entre a França e a Alemanha, por motivo da questão marroquina, motivaram uma alta dos cambios, momentanea felizmente, depois da qual as diversas divisas não só voltaram ao antigo mas ainda melhoraram.

Hoje ficaram ás taxas que adeante indicamos, vendendo-se a libra a 45870 réis e comprando-se a 45800 réis.

O cambio Rio-Londres fechou a 16 5/32, ou 145874 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 13/16	49 11/16	49 5/16	49 3/16
" 90 d/v	50 3/16	—	49 5/8	—
Paris cheque	571	574	576	579
Berlim "	235 1/2	236 1/2	238	239
Amsterdam cheque	398	400	402	404
Madrid cheque	875	885	885	895

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JULHO													
	1	3	4	5	6	7	8	16	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,30	38	38	37,80	37,80	37,85	37,80	37,85	37,85	37,85	37,85	37,85	37,85	—
Dívida Interna 3% coupon	38,30	38	—	37,80	37,75	37,75	37,75	37,75	37,75	37,70	37,70	—	37,70	—
" 4% 1888, c/ premios	—	20.500	—	20.500	20.400	20.400	20.600	20.400	20.350	—	20.350	20.350	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	53.800	53.700	53.800	53.700	—	—	53.700	53.600	53.400	53.400	—	53.400	—
" 4 1/2% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 1/2% 1905 c/ premios	—	8.900	8.900	8.900	—	8.900	8.850	8.900	—	—	—	8.900	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	79.600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3%, coupon 1.ª série	—	64.800	64.800	64.800	64.500	64.500	64.500	64.400	64.200	64.200	64.200	—	64.300	—
" 3 1/2% 2.ª série	—	—	—	63.000	—	—	—	63.000	63.000	—	63.000	—	—	—
" 3 1/2% 3.ª série	65.200	65.000	—	65.200	65.200	—	65.200	65.400	65.200	—	65.300	—	65.600	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	95.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158.000	—	—
Acções Banco de Portugal	161.000	—	—	—	161.000	161.000	—	158.000	—	—	119.000	—	119.000	—
" Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	120.000	—	—	92.500	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	92.000	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	96.800	—	97.000	97.000	97.000	—	96.500	96.500	96.500	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	5.150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	62.800	—	62.400	—	62.400	62.600	62.400	62.600	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	58.000	p57.500	p57.500	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	86.000	86.200	86.500	86.500	86.500	—	86.700	—	86.700	—	86.000	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	51.900	—	50.900	50.850	50.900	50.900	—	50.800	50.700	50.900	50.900	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	16.200	—	—	—	—	—	16.200	—	—	16.200	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	60.500	—	—	—	—	—	—	69.000	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.000	—
" predias 5%	—	—	—	77.500	—	75.000	—	—	—	—	—	—	—	c81.500
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	68,50	67,40	68	68,50	68,50	66,35	66,75	66,75	66,75	66,80	66,80	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	37	38	38,75	39	—	37,50	36	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	430	411	422,50	402	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	251	246	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	336	335	335	325	330	325	330	326	—	326	326	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	278	277	280	—	263	265	267	265	265	264	267	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	299	—	299	294	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	166	163	163	162	163	—	163,50	165	—	163	160	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	66,25	65,50	65,50	65,25	65,25	66	65,50	65,50	66	66	66	66	66	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	88,06	88,37	—	88,06	—	—	88,75	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

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

COMMERCIO PORTUGUEZ

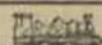
Importação e exportação, por classes, da pauta no anno de 1910 — Janeiro a Setembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	2.432.472	2.055.249
Materias primas para as artes e industrias	22.870.220	19.831.788
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	6.142.553	4.926.741
Substancias alimenticias.....	12.943.540	15.234.217
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	4.655.770	3.308.884
Manufacturas diversas.....	4.541.592	3.831.934
Taras	112.882	93.505
Total.....	53.699.029	49.282.318

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	2.663.310	3.358.190
Materias primas para as artes e industrias	5.689.020	5.145.554
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	2.364.392	1.457.568
Substancias alimenticias.....	13.743.454	11.167.966
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	103.224	117.470
Manufacturas diversas.....	1.805.197	1.572.273
Total.....	26.368.397	22.849.021



As linhas ferreas americanas

Os Estados Unidos, que teem quasi metade da extensão das linhas ferreas do Mundo, possuam em 1909, linhas ferreas cuja extensão subia a 199.378 milhas.

O Brazil possuia 3.468 milhas, o Chile 1.059, Cuba 611, Peru 430, Uruguay 392, Bolivia 226, Venezuela 167, Colombia 144, Guatemala 143, Costa Rica 127, Equador 175, Nicaragua 55, Paraguay 49, S. Domingos 37, Salvador 33, Honduras 18 e Haiti 9.



LinhAS PORTUGUEZAS

Beira Alta. — Esta companhia protestou contra a construcção do caminho de ferro do Entroncamento a Gouveia pelo facto de passar a menos de quarenta kilometros paralelamente á sua linha.

S. Thomé. — Pelo ministerio da marinha foi ordenada a construcção immediata da linha ferrea do Abbade.

Valle do Vouga. — Por todo este mez deve ficar terminada a construcção da ponte sobre o Vouga, em Gafafe, para serviço dos comboios desta linha.

Espera-se que seja aberto á exploração, em 15 do mez proximo, o troço desta linha ferrea entre Albergaria e Aveiro, por Agueda.

Muge ao Entroncamento. — A camara municipal da Gollegā convidou as camaras limitrofes a cooperarem para a construcção desta linha, passando por Benfica, Almeirim, Alpiarça, Valle de Cavallos, Chamusca e Gollegā.



Espanha

Continuam em plena actividade os trabalhos de construcção das linhas secundarias de Palencia a Villalon, e de Medina de Rioseco a Villada.

Foi já contratado o material.

Foto. Foi outorgada a concessão de uma linha de via normal de Utrera a Villamartin.

Noruega

Vae ser prolongada a linha de Gudbrandsal até Trondhjem.

A antiga via estreita vae ser substituida por via larga, para ligar esta linha ás dos outros centros importantes da Noruega.

Canadá

O Governo vae tratar da construcção duma terceira linha transcontinental, procedendo á ligação do Intercolonial com o Canadian Northern, isto é, com a rede Mann e Mackenri que actualmente serve o Oeste, de Edmonton a Porto Arthur.

Logo que este troço de ligação fique concluido, estabelecer-se-ha a ligação directa do Pacifico com o Atlântico, ficando assim o Canadá com três linhas transcontinentaes que são o Canadian Pacific Railway, o Grand Trunk Railway e o Canadian Northern Railway.

Japão

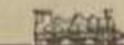
O Parlamento auctorisou a concessão a um emprestimo de cincuenta e seis milhões de Yen para a construcção e melhoramento de linhas ferreas, estradas e portos na Corea.

Quatro são as linhas actualmente em exploração: a de Samlamju a Masampo, a de Saul a Chemulpe, a de Honangju a Kionipo, e a de Piongian a Chinampo.

Estas linhas teem cento e cinco estações. O material circulante é constituído por cento e nove locomotivas, cento e cincuenta e nove carruagens para passageiros, e mil e trinta e seis vagões para mercadorias.

O pessoal é composto por 1643 empregados.

A extensão total das linhas que vao ser construidas é de 1923 milhas.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 31 de maio de 1911.

SENHORES :

O Conselho de Administração desta Companhia, em obediencia ao que dispõem os seus Estatutos, vem dar conta á Assemblea Geral dos Srs. Accionistas dos actos da gerencia da mesma Administração no Exercicio que findou em 31 de Dezembro de 1910, decimo-sexto anno depois da Convenção de 4 de Maio de 1894.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a ordem adoptada nos relatórios precedentes.

Na primeira parte ver-se-ha quaes foram os resultados da exploração da nossa rede no anno de 1910 e a comparação delles com os Exercícios anteriores.

A segunda parte mostra a comparação do Activo e Passivo.

A terceira parte diz respeito ás contas da Caixa de Reformas e Pensões.

PRIMEIRA PARTE

Resultados da Exploração

Considerações geraes

A extensão da rede explorada não variou durante o exercicio de 1910; conserva-se em 1.172 kilometros, comprehendendo :

1.º — Rede concedida á Companhia :

Linha não garantida.....	693 kil.)
Linha garantida.....	380 " }

1.073 kil.

2.º — Linhas exploradas em virtude de contractos :

Setil a Vendas Novas.....	70 "	1.172 "
Coimbra á Louzã (linha de Arganil)	29 "	99 "
Total.....		1.172 "

A extensão da segunda via passou de 229 km. 913 m. a 250 km. 223 m. ou seja um augmento de 20 km. 310 m. que representa a secção de Albergaria a Pombal.

Contamos terminar em 1911 o assentamento da 2.ª via na secção de Pombal a Alfarellos; approximadamente 28 kilómetros.

Os resultados geraes da exploração da rede da Companhia foram os seguintes em 1910:

Designação	1909	1910	Diferenças em 1910
Kilómetros explorados.....	1.073	1.073	—
Percurso dos comboios.....	5.942.905	6.441.729	+ 498.824
Receitas da exploração.....	5.985.876.5230	6.381.679.5740	+ 395.803.510
Despesas da exploração.....	2.511.664.5139	2.828.593.5463	+ 316.829.5324
Coeficiente médio da exploração	41,96 %	44,32 %	+ 2,36 %
Receitas líquidas da exploração.....	3.474.212.5091	3.553.086.5277	+ 78.874.5186
A acrescentar:			
Receitas fora do tráfego.....	39.667.5957	43.959.5665	+ 4.291.5708
Coeficiente médio da exploração (contando com as receitas fora do tráfego).....	41,68 %	44,02 %	+ 2,34 %
Garantias de juro.....	326.846.5048	294.710.5494	- 32.136
Total dos produtos da rede concedida à Companhia.....	3.840.726.5096	3.891.756.5436	+ 51.030.5340
A deduzir: Impostos em Portugal.....	84.693.5032	85.982.5895	+ 1.289.5863
Excessos das receitas sobre as despesas ordinárias da exploração.....	3.756.033.5064	3.805.773.5541	+ 49.740.5477

Estes resultados são os melhores que a Companhia tem tido. Se considerarmos que as despesas *ordinárias* comprehendem neste ano pela primeira vez despesas na importância de 98.868.5270 rs. classificadas anteriormente nas despesas extraordinárias, ver-se-há que a rede concedida à Companhia deu neste ano, sem incluir a conta de garantia, receitas líquidas de exploração superiores às do ano anterior em 177.742.5456 réis (78.874.5186 + 98.868.5270 = 177.742.5456).

Nos resultados precedentes não estão compreendidas as linhas de Setil a Vendas Novas e de Coimbra à Louzã.

Estas linhas deram no exercício de 1910 resultados pouco satisfatórios por motivo das avarias causadas pelas inundações. Na linha de Setil a Vendas Novas foi interrompido o tráfego durante 37 dias em 1910 e na de Coimbra à Louzã durante 71 dias. Além disto as despesas de reparação, motivadas pelas inundações, elevaram-se a 20.181.5458 réis na linha de Vendas Novas e a 3.014.5040 na linha de Coimbra à Louzã.

E' portanto devido à diminuição de receitas e ao aumento de despesas que se nota neste ano um deficit de 39.830.5032 réis nas duas linhas, dividindo-se como segue: Vendas Novas 24.206.5172 réis e Coimbra à Louzã 15.623.5860 réis, ou seja uma insuficiencia superior em réis 31.162.5240 à do ano anterior. Vê-se que estes resultados menos satisfatórios foram consequencia directa das inundações.

O tráfego da Companhia foi parcialmente interrompido à roda de Lisboa durante três dias e meio por occasião da revolução de 4 e 5 de Outubro, mas as receitas pouco se resentiram e os aumentos mantiveram-se até ao fim do anno.

Apesar destas circunstâncias, nunca, depois de 1894, o aumento de receitas foi maior num exercício.

A seguir vêem-se sucessivamente:

1º. — As receitas da exploração.

2º. — As despesas.

3º. — Os melhoramentos efectuados e o material circulante novo que a Companhia adquiriu.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção de uma retrete na estação de Palmella

No dia 26 do mez corrente, pelas 12 horas da manhã, na Secretaria da 1.ª Secção de Via e Obras, no Barreiro, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a construção de uma retrete na estação de Palmella.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de oito mil duzentos e cincuenta réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as 10 da manhã ás 4 horas da tarde na Secretaria da 1.ª secção e dos serviços de Via e Obras, no Barreiro.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Nos dias 19 e seguintes do corrente mez, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa-Caes dos Soldados e em virtude do art.º 408 da tarifa geral proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 19 de maio de 1911, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirar-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis, até 18 do corrente inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 98.353, Lisboa-P. a Valle de Figueira, 2 saccos de arros com 222 kilos a Manuel Pipino; 25.105, Villa Nova de Gaya a Estarreja, 1 barril com vinho, 65 kilos, a João N. Silva; 219, Mourisca a Castello Branco, 1 vagão de telha de barro, com 10.060 kilos, a Simão Alves de Sousa; 77.579, Porto-Campanhã a Coimbra, 1 automovel velho, com 380 kilos, a José Figueiredo; 5.312, Olhão a Porto-Campanhã, 3 caixas com adereços, com 126 kilos, a Manuel da Silva Neves; 7.200, Caldas da Rainha ao Entroncamento, uma caldeira de ferro, com 32 kilos, a Juan Choutam (hun-garo); 14.305, Payalvo a Lisboa-P., 1 volume de saccos vazios, com 50 kilos, a Felicissimo Pereira Primo; 1.423, Belver a Abrantes, 1 casco vazio, com 146 kilos, a Jacintho Baptista; 78.092, Port Bou a Villa Nova de Gaya, uma caixa de essencias, com 39 kilos, a Abreu Pereira; 5.306, Torres Vedras a Alcantara-Terra, 13 volumes de mobilia, com 237 kilos, a Manuel Luiz.

A remessa n.º 219 será vendida em hasta pública em Castello Branco, no dia 19 de julho de 1911.

Fornecimento de vidros para caixilhos e bacias de vidro para lanternas de carruagens

No dia 24 do corrente mez, pelas duas horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vidros para caixilhos e bacias de vidro.

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

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

FREIOS DE VACUO

The Vacuum Brake Company Limited, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos seguintes privilégios de invenção:

Patente n.º 4934, para: «embolo para os cilindros de travamento dos freios de vacuo»; e

Patente n.º 4949, para: «cilindro de travamento para freios de vacuo».

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

ANIMATOGRAPHOS E VARIEDADES

SESSÕES TODAS AS NOITES

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

Olympia. — Rua dos Condes. Variedade de fitas sempre novas e as mais interessantes.

Paraizo de Lisboa. — Rua da Palma. Variedades as mais recentes; canto, baile, acrobátismo etc.—Fitas de arte.

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.º

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortaveis e aceitados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação elétrica — 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 província, de inexcusaveis comodidades e aceito; tratamento recomendavel — 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.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Preciados, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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 Telephone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JULHO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	7 12	7 55	9 23	10 7	Coimbra	Figueira	Coimbra	7 40	8 24	9 55	7 40	C. Branca	Evora	C. Branca	7 50	8 14	a 8 3	9 12 57		
8 7	8 50	10 29	11 13	2 20	4 52	7 20	9 15	7 5	7 40	7 50	8 35	a 12	p 4 55	11 20	6 55							
10 55	11 38	11 51	12 34	4 19	6 17	11	12 36															
1 13	1 56	2 33	3 16			11 35	12 45															
5 40	5 54	6 20	6 35																			
11 25	11 39	12 5	12 20																			
Mais os da Povo d'Arcos e Cascaes, excepto os a. e b.																						
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	2 28	3 11	4 49	5 29	Coimbra	Louzã	Coimbra	5 25	6 54	7 10	8 39	Lisboa	Beja	Lisboa	5 45	12 20	8 10	1 10		
9 15	9 29	9 40	9 55	3 35	4 18	5 43	6 30	11 30	12 49	2 5	3 4	3 30	4 28	Lisboa	Evora	Lisboa	8 15	12 24	8 46	1 10		
9 28	9 42	10 8	10 25	4 41	5 24	6 50	7 34	5 51	6 10	4 55	5 51	4 36	5 10	5 10	9 38	6 10	10 10	5 10	9 38	6 10	10 10	
4	4 14	4 41	4 56	5 47	7 29	7 57	8 41	3 51	5 9	5 24	6 33	7 7	8 10	10 55	11 52	10 20	11 13	8 33	6 12	1 10	1 10	
5 40	5 54	6 20	6 35	8 27	9 11	9 34	10 18															
11 25	11 39	12 5	12 20	9 51	10 35	11 7	11 49															
Mais os da Povo d'Arcos e Cascaes, excepto os a. e b.																						
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	7 20	7 30	f 6 38	6 48	Ovar	Porto	Ovar	4 50	6 34	5 18	6 51	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	8 15	3 31	5 50	1 10		
f 4 35	4 43	—	—	f 5 10	5 20		10 5	10 51	12 45	2 5	3 4	3 30	4 28	5 10	12 13	3 45	10 10	5 10	12 11	4	10 10	
Lisboa-R.	Povo	Lisboa-R.	9 51	10 49	7 32	8 30	7 20	8 56	5 58	8 10	9 5	10 10	11 13	Lisboa	Moura	Lisboa	8 15	3 40	5 30	1 10		
10 10	10 38	8 49	9 15	11 10	12 8	12 52	1 50	8 30	9 5	10 55	11 52	10 20	11 13	5 10	2 55	8 10	6 5					
11 30	11 58	10 50	11 16	1 28	12 10	12 36		Mais os de Villa Franca.														
2 30	2 58	1 40	2 6	4 52	5 20	3 10	3 36															
5 24	5 57	5 31	5 57	a 4 35	5 28	8 2	9 20															
7	7 28	7 45	8 11	12 33	1 56	7 99	9 22															
8 30	8 58	9 10	9 36	10 28	10 40	11 6		Mais os de Setil.														
10	10 28	10 40	11 6	12 30	1 3	—	—	Mais os de Cascaes, excepto os a.														
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	5 30	6 24	6	7 4	6 15	7 19	6 55	7 56	8 10	9 6	7 40	8 35	9 10	9 46	8 35	9 21	7 32	8 51		
6 15	7 19	6 55	7 56	9 46	7 48	8 35	8 10	9 46	8 49	9 15	10 41	a 8 56	9 32	10 41	11 30	10 41	6 28	2 34	3 59			
8 10	9 6	7 40	8 35	9 45	7 48	8 35	9 45	10 41	9 45	9 32	10 41	a 8 56	9 32	10 41	11 30	10 41	8 4	10 29	9 15	11 45		
9 10	9 46	b 7 48	8 35	10 41	a 8 56	9 32	10 41	11 30	10 41	11 30	12 36	w 9 40	11 56	12 36	1 19	1 19	1 19	1 19	1 19	1 19		
10 41	11 16	9 15	10 7	10 45	11 49	9 36	10 32	11 49	11 54	11 54	12 36	w 9 8	10 24	11 49	12 36	11 49	1 19	1 19	1 19	1 19	1 19	
11 45	11 49	a 9 36	10 32	12 15	12 15	12 2	1 45	12 49	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52		
12 15	12 19	10 50	11 54	12 49	12 49	12 2	1 45	12 49	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52		
1 19	1 28	12 10	12 26	12 49	12 49	12 2	1 45	12 49	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52		
2 30	2 37	12 15	12 26	12 49	12 49	12 2	2 30	12 49	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52	12 52		
3 30	3 37	12 15	12 26	12 49	12 49	12 2	3 30	12 49	12 52</td													