

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 620

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros.
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exercito

COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Alagoaria, 27

LISBOA, 16 de Outubro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: 1.ª modificação á tarifa de transporte fluvial entre Lisboa e Barreiro.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso ao Publico: Modificações trazidas por efeito da caducação do tractado de commercio com a Hespanha. — Aviso ao Publico: Abertura do troço de Vizeu a Bodosa. — Aviso ao Publico: Abertura do troço de Sarnada a Ribeiradio.

SUMMARIO

	Paginas
O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares, por Fernando de Sousa.....	309
A alta educação commercial dos empregados dos caminhos de ferro, por Mello de Mattos.....	311
Caminho de ferro de Panafiel á Lixa.....	313
Os caminhos de ferro franceses.....	314
Ryamonte a Huelva.....	315
Formulas de cortezia na correspondencia commercial.....	315
A conferencia de Algeciras.....	315
Viagens e Transportes.....	316
Notas de Viagem. — Uma cidade francesa cheia de Portuguezes. — Pelo Midi a Béziers. — Um hotel delicioso. — Comida modesta e barata, como nós devíamos ter. — Linhas novas do P.-L.-M. — Châtel-Guyon. — Descanso em Vichy.....	
Marinha mercante.....	317
Caminhos de ferro do Estado.....	319
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	320
Boletim Commercial e Financeiro.....	320
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras.....	321
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	321
Linhos Portuguezas. — Companhia Portugueza. — Beira Alta. — Linha de Penafiel a Lousada.....	322
Linhos Extrangeiras — Hespanha — França — Brasil — Argentina — Russia — Belgica	322
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (continuação)	322
Arrematações.....	323
Agenda do Viajante.....	324
Horario dos comboios.....	324

visorias nas estações de trasbordo no extremo de cada secção.

Primeiro grupo — Pontes e material de via. — Não sendo admissivel a suspensão temporaria da circulação em cada secção, pelo tempo necessário para a transformar, embora fosse esse o processo mais economico, deve-se partir da hypothese da collocação do terceiro carril entre os dois actuaes para se obterem simultaneamente as duas larguras, procedendo-se a este trabalho por secções sucessivas e aproveitando-se de umas para outras o material que fica disponivel pelo levantamento subsequente do carril exterior.

Cada secção tem naturalmente de comprehender um certo numero de estações, para se limitar o mais possivel o numero de installações provisorias de trasbordo.

A realização do estreitamento por etapas successivas faculta o tempo necessário para a modificação gradual do material circulante.

Na modificação da via exige estudo especial a das obras de arte. Um certo numero d'ellas, como os tunneis e as pontes de taboleiro inferior, carecem de que o eixo da via se mantenha o mesmo por causa do gabarit, tendo pois que ser postos dois carris interiores em vez de um.

Outras pontes ha, embora de taboleiro superior, em que igual exigencia resulta da conveniencia de manter a simetria na distribuição das cargas moveis. Outras, finalmente, de pequeno vão, que em rigor admittiriam o terceiro carril dissymetrico, carecem de disposições especiaes para que a travessa de madeira não receba o peso do carril em falso.

A passagem nas estações, em que ha que attender ás mudanças de via por agulhas ou por plataformas rotatorias e ás pontes girantes para inversão de máquinas, exige tambem disposições especiaes, caras e complicadas, que influem notavelmente no custo da transformação.

Nas pontes em que para manter invariavel o eixo da via se coloquem quatro carris em vez de tres, as travessas de madeira teem que ser substituidas por travessas metalicas devidamente reforçadas, que possam resistir á flexão.

Nos pontões constituídos por vigas gemelas, entre as quaes fica a longarina de madeira, uma d'essas vigas tem que ser provisoriamente substituida por outra mais larga, que comporte duas longarinas para os dois carris, creando-se tantos typos quantos os vãos diversos dos pontões.

Ao custo d'essas vigas accresce o da sua collocação e substituição ulterior pelas que as precediam.

Nos pontões formados por vigas simples, sobre as quaes assentam as travessas, teriam estas que ser substituidas por outras metalicas, em que o carril ficasse em falso. Mais tarde ir-se-hiam apertando as vigas e colocando de novo travessas de madeira para ficarem aquellas livres para outra secção.

Tal é o methodo seguido pelo Sr. Maristany e cuja aplicação minuciosa o leva á cifra de 1.405:000 pesetas para a rede catalã, objecto especial do seu estudo, cujos resultados extende, por analogia, á rede antiga de M. Z. A., chegando á cifra total de 3.504:000 para as duas.

III *

Ardua tarefa representa, em verdade, a estimativa, mesmo grosseiramente approximada, da despesa a fazer com a modificação das vias da rede hespanhola para a passagem á largura de 1,435. Não podia porém deixar de ser comprehendida com methodo e individuação, para que os resultados tenham a auctoridade da exactidão e não pareçam cifras inventadas *ad hoc*.

A interessante memoria do Sr. Maristany segue passo a passo as diferentes operaçoes a que é indispensavel proceder, calculando methodicamente o custo de cada trabalho, para o que divide a estimativa em quatro grandes grupos, a que me referirei pela ordem porque n'ella figuram.

São esses grupos constituídos: o primeiro pela transformação das pontes metalicas, da via e do material fixo das estações, e o segundo pela do material circulante.

No terceiro figura a despesa com o material circulante, que será preciso adquirir para as primeiras secções, cuja via se estreitar, e no quarto o custo das installações pro-

O estreitamento da via corrente fóra das obras de arte exige todas as operações correspondentes á collocação de terceiro carril e ao levantamento subsequente do exterior.

E como em certas obras de arte teriam que ficar 4 carris, necessario seria collocar apparelhos especiaes para a ligação provisoria d'esses pequenos troços com os de 3 carris.

Nas estações algumas vias exigiriam quatro carris, e como para as agulhas seria preciso haver só tres, haveria, antes e depois de cada agulha, que preparar a transição entre os dois typos, sem fallar na grande complicação dos apparelhos de mudança de via.

Onde houvesse necessidade de empregar os quatros carris, a fixação dos dois que se collocassem exteriormente demandaria disposições especiaes para a fixação, por não haver entre os supportes intervallo bastante para cravação dos tirafundos sem se fazer recravas n'uma d'ellas.

Esse problema é demoradamente analysado na memoria, que não acompanharei em todas as suas minucias, a que me refiro apenas para mostrar o cuidado com que o assumpto foi n'ella estudado. D'essa longa e proficiente analyse resultam as seguintes estimativas:

Pontes metalicas:.....	3.504:020
Estreitamento da via com terceiro carril	31.168:977
Idem com quatro carris	11.418:887
Modificação nos apparelhos d'estação.	14.466:200
Total.....	60.558:084

Todos estes calculos são feitos para a hypothese da via com o carril de 32,5 kilogrammas. Como porém a renovação com o de 40 a 45 kilogrammas está já iniciada e prosegue em larga escala, ha que tê-la em conta, e por ser mais cara a transformação com carril do typo reforçado, accrescenta o Sr. Maristany 10 % á sua estimativa, elevando-a a 66.614:000 pesetas.

Segundo grupo.—Transformação do material circulante. — Distingue no seu estudo a memoria, como é natural, o material de tracção e o de transporte, estudando cada um em separado.

Para aquelle, em vista da multiplicidade de typo, é a estimativa feita em relação a dois de dificuldade maxima e minima e d'esses se deduzem preços medios para os outros.

Attinge-se assim a cifra de 17.503:400 pesetas para as 872 locomotivas de M. Z. A.

Para o material de transporte chega o distincto auctor da memoria á conclusão de que haveria que substituir os eixos, estreitar os leitos, mudar os cabeçotes e modificar os freios.

A minuciosa estimativa elaborada atinge a somma de 36.224:017 pesetas, sendo pois de 53.727:417 pesetas o total da despesa com o material circulante transformado.

Faz notar o Sr. Maristany que não teve em conta a questão do *gabarit*, que para certos typos de carruagens hespanholas excede o das linhas francesas.

A modificação de cerca de 870 locomotivas e 23:600 vehiculos, feita em 10 annos, exigia em media a de 87 locomotivas e 2:360 vehiculos por anno, trabalho consideravel, que excederia a capacidade actual das officinas.

Terceiro grupo—Material circulante do novo typo para a primeira secção de via mais estreita. — E' obvia anecessidade d'essa aquisição para que as reservas de material circulante sejam proporcionadas á extensão da via com o novo typo.

Para a primeira secção da rede catalã, fronteira a Barcelona, é esse material orçado em 27.720:000 pesetas, e se a modificação fosse simultanea na rede antiga, o dispêndio elevar-se-hia a 75.000:000. Como, porém o desenvolvimento do trafego exigiria aquisições de material, não deve aquelle ser levado todo á conta da transformação, e por isso conta-se apenas com 38.720:000 pesetas.

Quarto grupo — Instalações provisorias de trasbordo.

Para não alongar de mais esta noticia, não acompanharei o auctor da memoria no seu estudo pormenorizado do assumpto, limitando-me a referir que a cifra de 48.231:123 pesetas é destinada a despesas d'este grupo.

*

As verbas citadas sommam 209.770:222 pesetas. Juntalhes, porém, o Sr. Maristany, 20 % para imprevistos e 5 % para despesas de administração e direcção, o que eleva o total a 264.310:479 pesetas.

Toda a estimativa se baseou, como aquelle distincto engenheiro nota, na hypothese de manter á exploração a desejavel continuidade e segurança.

A collocação de um ou dois carris sem interromper a circulação permitiria em cada secção substituir o material circulante, effectuando-se, já com a via mais estreita utilizada, as modificações complementares da via.

A interrupção da circulação durante certo numero de dias diminuiria a despesa de transformação, mas occasionaria importante perda de muitos e acarretaria graves prejuizos e embaraços á vida nacional.

Pode-se discutir a maior ou menor approximação da estimativa. O que é incontestavel é a enormidade da despesa em qualquer hypothese.

Aos 264 milhões de dispêndio para M. Z. A., ha que juntar os 67 milhões dos prejuizos occasionados no periodo de transformação, a que n'outro artigo me referi.

A 340 milhões se elevará pois o sacrificio da Companhia, a balancear com as vantagens.

Por analogia é avaliado esse encargo em 340 milhões para a Companhia do Norte.

Para as restantes linhas hespanholas de via larga, sommando 4.677 kilometros, diferença de 12.000 kilometros para a somma das duas redes principaes, a despesa na mesma proporção seria de 434 milhões.

O Sr. Maristany, tendo porém na devida conta a diferença de condições de effectivos de material circulante, etc., toma apenas 2/3 d'aquella quautia, ou 289 milhões.

Chega assim ao sacrificio total de 969,5 milhões, que a rede hespanhola teria que fazer para trocar em toda a sua extensão a via de 1,674 pela de 1,433, mantendo para o trafego interior a unidade actual da via.

A capitalização das vantagens obtidas nas duas fronteiras representaria, para um trafego, que é apenas 1 % do total, uma cifra de cerca de 13 milhões a balancear com o encargo de perto de 1.000.

Por mais que se avolumem as vantagens e se restrinja o calculo dos encargos, a conclusão do notavel estudo do Sr. Maristany mantem-se victoriosa. Pergunta elle portanto e com razão: pôde o paiz gastar 1:000 milhões na transformação sonhada? Seria compensado o sacrificio pelas vantagens logradas n'essa parte do trafego de exportação e importação de certas regiões apenas, constituindo uma fracção minima do trafego total da Hespanha? E' negativa a conclusão, e ninguem a pôde taxar de illegitima ou menos fundada.

*

Não fica esquecida a hypothese da collocação definitiva do terceiro carril nas linhas, para converter a via hespanhola em via mixta.

As dificuldades originadas pelo *gabarit* em certas partes da via, pela circulação alternada dos dois typos de material, as dificuldades e complicações dos apparelhos de mudança de via são na memoria adduzidas, com razão, para levar a renunciar ao seu alvitre.

Mais inaceitavel ainda é a via mixta com quatro carris, em vez de tres, para manter inalteravel o eixo da via.

*

Posta de parte a transformação da via, entende o ilustre director de M. Z. A. que se não deve renunciar ao

objectivo de poupar trasbordo a certas mercadorias, e vê a solução pratica do problema no emprego dos vagões cujos eixos sejam mudados a cada passagem na fronteira.

Assim se procede em certos pontos das fronteiras russas e se começou já a ensaiar em Irun, graças aos vagões Leikauff, que circulam já entre Paris e Lisboa. Teem esses vagões pára-choques mais largos e uma disposição especial para a variação de distancia transversal entre os chapuzes de freios. Em Irun existe uma fossa especial para a mudança dos eixos.

Carecem de aperfeiçoamentos esses vagões, mas o ensaio realizado permite já fazê-los circular sem trasbordo através de uma ou duas fronteiras, poupando-se tempo e despesas e tornando-se possível estabelecer-lhes um horário fixo e relativamente de pouca duração para o trajecto.

E' nesse sentido que devem convergir os esforços e os estudos.

Apesar da conclusão contraria, sob o ponto de vista financeiro, ao estreitamento das linhas hespanholas, não deixa a memoria d'encarar o aspecto economico-legal do assumpto.

Tão avultado encargo, baldo de compensações suficientes, só poderia ser imposto ás companhias, se o Estado o tomasse afinal sobre si, pagando-lhes os trabalhos que fizessem e avocando a si os prejuizos que ao publico adviriam no periodo de transição.

A fé dos contractos, que não preveem tal transformação das condições essenciaes das linhas, não permitiria ao Estado exigir-la sem assumir o onus correlativo, nem alterar a situação legal de cada concessão.

Teria pois o Thesouro que contrahir um encargo superior a 50 milhões annuaes, que melhor applicação teria na construção de novas linhas. Grave erro economico seria assim commettido para corrigir, sem vantagens suficientemente compensadores, o erro de origem na escolha da largura da via hespanhola.

*

Pelo incorrecto resumo que deixo feito poderão os leitores fazer ideia, embora imperfeita, da notável monografia do Sr. Maristany, desnecessária para firmar os créditos de tão distinto engenheiro.

Não darei, porém, o meu trabalho por findo, sem examinar o assumpto em especial sob o ponto de vista dos interesses de Portugal, o que farei em artigo subsequente.

J. Fernando de Souza.



A alta educação commercial dos empregados dos caminhos de ferro

(385.585)

O Sr. Hallsworth, M. A. B. Sc. ou como quem diz *magister artium* e bacharel em sciencias, é professor no colégio Armstrong em New-Castle on Tyne.

O «Armstrong College» é um estabelecimento universitário de alta cultura científica, assim como alguns dos «Colleges» de Oxford, de Cambridge, de Edimburgo, de Liverpool, etc.

Mas o ensino na Inglaterra, muitas vezes, ao lado do alto carácter especulativo que exige alli a *liberal education*, conta as applicações práticas, que são como o complemento ou como o inicio por vezes dos estudos transcedentes.

Sob esse ponto de vista, as universidades inglesas enveredaram pelo caminho que de ha muito tomaram as da Alemanha e algumas das francesas.

N'este ultimo paiz, a escola de electricidade que se creou ao lado da universidade de Nancy, a de relojoaria que depende da de Besançon, e outras mais, teem vindo de-

monstrando que a industria muito tem que lucrar com os trabalhos da sciencia.

Já de ha muito que os Estados Unidos assim tinham procedido, quando vieram tomar logar na Europa os methods, segundo os quais as sciencias applicadas ali adquiriram um desenvolvimento prodigioso.

Todavia, do outro lado do Atlântico, além das applicações da sciencia á industria, tambem se tratou de as adaptar ao commercio, e, na mesma ordem de ideias, já a Alemanha conta doutores em sciencias commerciales.

Longe vae, como se vê, lá por fóra, o velho proloquio que ensinava que as *tretas* valem mais do que as *lettres*, e hoje o commercio é uma sciencia sujeita a leis e a preceitos onde o calculo e principalmente a geographia muito teem que fazer.

Ora, precisamente sob o ponto de vista da applicação dos estudos systematicos na administração ferro-viaria, é que o Sr. Hallsworth publicou no numero de 19 de setembro último da «Railway Gazette», um artigo de que deve ficar registado entre os que se interessam pelos assumtos de caminhos de ferro.

Traduzi-lo todo do nosso collega londrino seria tarefa sem dificuldade, mas que privaria muitas pessoas da leitura d'uma pagina escripta em esplendida linguagem corrente e de rigor de deducção apreciavel.

Por isso apenas em largos trechos faremos transcrições do que escreveu o Sr. Hallsworth, que examina o problema de ampliar a educação dos agentes de caminhos de ferro e estuda os meios de proporcionar ás empresas ferro-viarias pessoal que coadjuve a administração efficazmente, poupando-a a ensinar e doutrinar esse pessoal. Tal encargo pertence ás escolas, como o demonstra o Sr. Hallsworth.

«A necessidade de uma educação systematica, sob o ponto de vista commercial, faz-se sentir em todos os ramos da vida do commercio e da industria, escreve o Sr. Hallsworth. «Acham-se agora tão complexa e elevadamente especializados o commercio e a industria, que se reconhece que para nos garantirem no futuro não bastam os meios em que outrora se alcançaram resultados. O senso-comum, o conhecimento, a prudencia e a coragem sempre ganharão um lugar senão de commando, pelo menos seguro, no trabalho mundial, e sob esse ponto de vista um homem de negocios nasce e não se faz. No entanto os dons da natureza podem aperfeiçoar-se pela educação, porque não é dado a cada um ter nascido com a aureola do genio. Todo o homem de qualidades medianas tem o seu lugar ao sol, se não desprezar os meios de as aperfeiçoar com uma educação appropriada.»

Vê-se portanto que o Sr. Hallsworth encara o problema na sua generalidade, porque é por estas palavras que inicia o seu artigo, em que constata a tendência, que já se nota nos Estados Unidos, em preferir os que cursaram commercio nas universidades aos que carecem de tal habilitação.

«Tão completamente se reconheceu isto, escreve, que actualmente o numero de alumnos de sciencias economicas e de commercio nas universidades americanas excede os de medicina, direito, engenharia ou qualquer outra faculdade. O mesmo se dá nalgumas das universidades canadienses e da Alemanha. Este facto tem uma grande significação quando se observar que os estudos commerciales só muito recentemente entraram no ensino universitário.»

E' depois d'estas generalidades que o Sr. Hallsworth dá noticia de mais um facto em que se manifestou a influencia dos caminhos de ferro. Depois de concorrerem para alterar profundamente as condições economicas da sociedade, pelo barateamento e rapidez dos transportes, a arte de construir pelo arrojo dos problemas technicos que se apresentaram aos engenheiros, em summa, depois de fazerem progredir a humanidade em menos d'um seculo

mais do que se tinha adeantado em muitas centenas de annos, os caminhos de ferro tambem concorreram para o progredimento dos estudos commerciaes.

Segundo o professor Sr. Hallsworth, mais do que nenhum outro ramo de industria ou do commercio, os caminhos de ferro tiveram influencia decisiva para que os estudos commerciaes fossem admittidos no ensino universitario.

«Em tempos passados, escreve, apprenderam os ferro-viarios na eschola da experientia, que não pôde negar-se que é valiosa e que produziu alguns homens notaveis, mas todos elles concordaram em que seriam grandemente auxiliados, poupando muito trabalho, se no inicio da sua carreira tivessem podido consagrar tempo e oportunidade ao estudo dos principios de que tinham que lançar mão».

Ora, como o assevera muito justificadamente o Sr. Hallsworth, «o que foi verdade para os ferro-viarios de outras epochas, mais verdadeiro se torna para os do futuro».

«Foram as proprias companhias, prosegue, que deram os primeiros passos para ministrar uma instrucção solida ao seu pessoal dirigente. Occasionalmente, organizaram conferencias ou cursos especiaes, incitaram as sociedades a que discutissem assumtos administrativos, e as revistas mensaes de caminhos de ferro a que se consagrasssem a assumtos ferro-viarios».

«O exito d'estas tentativas mais serviu para manifestar que era necessario ampliar os ensejos de adquirir o saber mais systematizado do trabalho nos caminhos de ferro e mais profundo conhecimento das questões ferro-viarias».

Foi então que mui avisadamente as companhias de caminhos de ferro tomaram a iniciativa de recorrerem ao ensino universitario, e de ahi resultaram os cursos especiaes de conferencias, que ha annos se fazem nos grandes centros ferro-viarios e onde se tratam todos os assumtos relativos ás variadissimas phases por que passa o trabalho dos caminhos de ferro.

«Já na epocha presente, diz o Sr. Hallsworth, são conhecidissimos nos circulos ferro-viarios os cursos da Eschola Londrina de Sciencias Economicas (*London School of Economie*) mas não com tamanha generalidade os cursos similares referentes a caminhos de ferro que regularmente se professam nas universidades de Manchester, Birmingham, Leeds e Sheffield e tambem no Collegio de Armstrong em New-Castle on Tyne».

Em Manchester, porém, a frequencia chegou a ser de tal ordem que nenhum amphitheatro da Universidade tinha capacidade bastante para conter todos os alunos. Embora menos concorridos, os cursos de Leeds, Sheffield, e New-Castle deram resultados dignos de nota, de modo que se viu pela experientia que os agentes ferro-viarios estavam prompts para seguir os estudos que as universidades lhes podessem proporcionar.

Se os alumnos accudiam ás universidades, estas é que se não mostraram logo dispostas a incluir nos programas universitarios as questões referentes a caminhos de ferro, nem a darem graus ou diplomas aos que seguissem as conferencias a elles relativos.

Algumas universidades do Reino-Unido ainda assim procedem infelizmente e para as outras varia consideravelmente a extensão do programma e dos exercicios.

Em Birmingham, o candidato a qualquer grau só pôde tratar em caminhos de ferro a these referente á economia nos transportes. Liverpool, Leeds e Sheffield ainda não aceitam as questões ferro-viarias como assumtos de dissertação para o grau de doutor. Em Londres admitem-se como these alternativa para o grau honorifico em historia, as questões referentes á theoria e organização dos transportes, mas não para o ordinario ou passagem em sciencias economicas.

Em Manchester concede-se que o candidato ao grau ou diploma em commercio apresente duas theses sobre estudos ferro-viarios.

Conforme o cyclo triennal das conferencias sobre questões de caminhos de ferro, as theses variam de anno para anno.

No entanto, o Collegio de Armstrong em New-Castle é que já entrou decisivamente no caminho de conceder graus e diplomas aos que seguem alli os cursos de caminhos de ferro.

Os programmas de estudos nas Universidades inglezas não são pautados e regrados como succede em França e em Portugal e talvez n'outras nações continentaes.

O estudante tem ampla liberdade de matricula nas aulas, segue as prelecções dos lentes que entende, consagra-se aos trabalhos praticos que julga que lhe conveem; mas, para obter um dado grau universitario, tem que provar que conhece as materias professadas em determinadas cadeiras, que constituem o curso legal respectivo.

D'esta forma, a especialização só se faz entre os alumnos que se contentam com uma instrucção incompleta, mas raro é que estes consigam mais do que o certificado de frequencia.

Ora o *Armstrong College* seguindo estas normas nos seus estudos, não consagra porém uma facultade ás questões ferro-viarias e de navegação. A quem quer que pretenda adoptar uma carreira de negocio, ministra-lhe elementos de estudo e de ensino, deixando ao escholar amplissima liberdade de escolha nos assumtos em que preten de instruir-se, e para isso largamente se occupa de questões ferro-viarias nos cursos de commercio.

Ha dois graus, o de Bacharel em Commercio (B. Comm.) e o de diplomado em commercio.

A matricula para bacharel em commercio exige um exame de admissão (*matriculation examination*) ou a sua equivalencia. A menos que se não esteja já graduado n'outra universidade, o curso comprehende tres annos, durante os quaes se estuda uma lingua extranjeira moderna e a economia nas suas modalidades geral, geographica e ferro-viaria. A contabilidade e a mathematica figuram no primeiro anno apenas, o direito commercial no segundo, assim como a geographia ferro-viaria do Reino-Unido e as operações ferro-viarias. O terceiro anno comprehende, álem das disciplinas que se distribuem por tres annos, a organização industrial e csmmercial e o direito ferro-viario ou a contabilidade de caminhos de ferro ou a estatistica.

Commentando este programma, que pôde ser um dos muitos que o ferro-viario escolha para obter o bacharelato em commercio, nota o Sr. Hallsworth, que o estudante de caminhos de ferro só no segundo anno é que entra propriamente no trabalho que o interessa, por isso que os estudos de mathematica, economia elementar e geographica e contabilidade representam uma base geral indispensavel para o proseguimento do curso. «No terceiro anno, escreve, continua com os seus estudos ferro-viarios a par dos da organização da industria moderna e do commercio».

Para obter o diploma de commercio bastam dois annos quer nas aulas diversas quer em cursos nocturnos. Aqui não é necessario exame de admissão, mas pelo programma que apresenta o Sr. Hallsworth, vê-se que os estudos são menos aprofundados.

Uma das questões que trata o Sr. Hallsworth, é a de investigar em que altura da sua carreira deve entrar-se n'este curso de aperfeiçoamento.

«Uns são de parecer, escreve o Sr. Hallsworth, que o melhor é segui-lo logo depois de deixar a eschola e ainda antes de fazer parte da administração ferro-viaria. Outros opinam que convem praticar primeiramente durante algum tempo. A dificuldade principal para seguir este ultimo alvitre consiste em achar o tempo preciso para os estudos universitarios».

«Não é facil, nem sempre desejar, além da despesa, largar uma posição e a probabilidade de ser promovido, para ir cursar uma universidade em busca d'um grau ou d'um diploma».

«Por outro lado, se um rapaz deixa a escola antes dos 16 annos ou n'esta edade, como o fazem muitos empregados de caminhos de ferro, ainda está muito novo para aproveitar o ensino universitario».

Entende porém o Sr. Hallsworth que para o individuo que fina os estudos geraes escolares aos 18 ou 19 annos, o que mais lhe convem é seguir primeiro o curso commercial ferro-viario, procurando depois collocação.

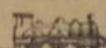
Julgando que as companhias de caminhos de ferro teem vantagem em facilitar aos seus empregados o poderem seguir os cursos commerciaes ferro-viarios, observa que o grande trabalho diario e provavelmente a escassez de meios são dois obices, que devem ter-se em conta, para os ferrovários que pretendam seguir os cursos diurnos.

Os de noite teem mais ampla zona de dispersão, e, no dizer do auctor que deu subsídios para esta noticia, já mostraram que oferecem ensejos valiosos aos empregados dos caminhos de ferro para se instruirem, embora tenham que sacrificar o proprio descanso e o prazer, na actualidade.

«Durante dois ou tres annos terão que substitui-los, escreve, por estudos arduos e uma leitura aturada, isto depois que o trabalho diario tirou muita vivacidade á propria energia. Ha porém compensações, e o vencer dificuldades e adquirir mais amplos conhecimentos não são os menores lucros que alcançam».

Não pôde fechar-se esta notula com mais conceituosas palavras do que as que acabam de traduzir-se, e que são as que encerram o bello artigo publicado pelo Sr. Hallsworth na *Railway Gazette*.

Mello de Mattos



Caminho de ferro de Penafiel á Lixa

Conta alguns mezes de exploração a linha a que nos vamos referir e que merece ser examinada com particular cuidado, como primeira *etapa* na construcção das linhas vicinaes no nosso paiz.

E', com efeito, o primeiro caminho de ferro, executado ao abrigo do decreto de 21 de abril de 1906, de Pereira dos Santos, para a construcção de caminhos de ferro em estradas.

Desnecessario é lembrar o enorme desenvolvimento d'estes caminhos de ferro, principalmente na Belgica, Italia e França, e, o notavel incremento que anno a anno vão tomado.

O seu estudo levou o notavel engenheiro e estadista citado a elaborar o decreto a que nos referimos, procurando assim fomentar, no nosso paiz, este tipo de caminhos de ferro, entre nós absolutamente por explorar e de alto valor economico.

Historiemos.

Em 17 de dezembro de 1910 foi assignado o contracto entre o governo e o Sr. Dr. Cerqueira Magro para a construcção e exploração do caminho de ferro de Penafiel á Lixa, na extensão de 32.880 metros.

A linha comprehende dois troços distintos; o primeiro parte da estação de Penafiel, da linha do Douro, e segue até á populosa e activa cidade do mesmo nome, cujo commercio necessitava de mais economico e rapido meio de transporte do que aquelle a que estava obrigado pela viação ordinaria.

O segundo, em sentido oposto, parte da mesma estação e, atravessando a citada linha ferrea do Douro, passa

sobre o rio Sousa e dirige-se por Lousada e Felgueiras, até á Lixa, que atinge depois de um percurso de 29.800 metros, servindo uma das regiões mais povoadas e ricas do distrito do Porto, zona comprehendendo a parte alta da bacia hydrographica do rio Sousa, esmeradamente cultivada, productora de afamados vinhos verdes, cereaes, boas madeiras, optimas fructas, não esquecendo o classico pão de ló de Margaride, que faz objecto de um importante commercio, região esta a que a falta de viação rapida e economica, muito tem difficultado no desenvolvimento e valorização dos seus productos.

Lousada e Felgueiras, collocadas sobre os entroncamentos de estradas importantes drenam a bacia citada e são grandes centros de aprovisionamento da região, tendo importantes feiras muito concorridas e as classicas romarias de Santa Quiteria e da Apparecida, entre outras.

No extremo da linha, na Lixa, em posição incomparável, abrigado dos ventos septentrionaes e gozando a tripla vantagem d'uma agua purissima, altitude media e isolamento entre formosos pinheiraes, fica o «Sanatorio de repouso da Lixa», ao qual um commodo e rapido accesso permitirá mais facilmente recorrer, n'este periodo moderno, agitado e febril, em que a machina humana carece, a miúdo, d'um repouso que lhe permitta refazer-se para as asperas luctas da vida.

No primeiro troço citado nenhuma obra d'arte se encontra; no segundo existem tres pontes que teem de ser alargadas, tendo-se optado pelo cimento armado e encontrando-se já executada a do rio Sousa.

As condições de perfil e planta são particularmente dificeis, pois existem rampas que attingem 76,8 millimetros por metro, e curvas de 25 metros de raio.

Estas condições completamente anormaes, sobretudo as da rampa, complicaram sobremodo o problema, pois é tido como axioma, que, acima de 50 millimetros por metro, é impossivel a tracção ordinaria a vapor, e, a usar-se esta, impõe-se o uso da cremalheira.

Resolveu o problema o estudo de locomotivas appropriadas que na pratica vencem facilmente as rampas.

Os trabalhos do primeiro troço foram conduzidos rapidamente, e no dia 7 de novembro do anno transacto, pelas 2 horas da tarde, era alarmada Penafiel pelo silvo da locomotiva, que guiada pelo engenheiro Ferreira de Lima, galgara a ingreme ladeira de ingresso e vinha estacionar junto ao edificio do correio.

No dia 10 do mesmo mez era feita a inauguração oficial; o acolhimento do publico e as inequivocas provas de attenção testemunhadas á direcção da companhia, provavam o valor do emprehendimento e recompensavam o seu promotor da ardua tarefa.

Via assim o Sr. Dr. Cerqueira Magro realizado o inicio do seu trabalho, pelo qual pugnara annos, com uma tenacidade e *savoir faire*, pouco vulgares entre nós, diga-se de passagem. Com superior criterio conseguira organizar a companhia, interessar no emprehendimento as regiões atravessadas, e, contando com dedicações valiosas, podera vencer a apathia, que, como regra geral, tem sempre acompanhado as empresas d'esta natureza.

A construcção e exploração teem estado á cargo do engenheiro Ferreira de Lima, a quem, entre outros trabalhos, se deve a notavel construcção da linha de Guimarães a Fafe.

Mais uma vez teve occasião de provar as suas qualidades de bom e economico constructor e organizador, resolvendo o difficil problema da tracção e montando a exploração da maneira mais resumida e economica, factores vitaes para empresas d'este genero.

O material circulante empregado compõe-se de 4 poderosas locomotivas da afamada Casa Henschel und Sohn, fornecidas pela Casa Ferreira Pinhanços, do Porto, e cujas caracteristicas são:

Peso vazio.....	13.000 kilogrammas
Peso em carga.....	16.000 "
Cilindros.....	350 \times 275 m/m
Diametro de rodas.....	750 m/m
Embasamento.....	1.600 "
Pressão.....	14 kilogrammas
Exforço de tracção.....	2.960 "

Teem os seguintes numeros e nomes:

N.º 1 — Penafiel; N.º 2 — Lixa; N.º 3 — Lousada;
N.º 4 — Seixoso

O material de passageiros actualmente em serviço comprehende:

3 *carruagens mixtas*, de 2 eixos, de 1.^a e 3.^a classe, tendo a lotação de 7 passageiros de 1.^a e 11 de 3.^a, podendo comportar ainda 6 pessoas em cada plataforma.

2 *carruagens abertas*, igualmente de 2 eixos, com a lotação de 20 pessoas.

Ultimamente foram adquiridas em França, 4 carruagens sobre *boggies*, que estão sendo montadas nas officinas de Penafiel e cujas características são:

Comprimento, 9^m,50 e a lotação de 10 passageiros de 1.^a classe e 18 de 3.^a classe, afóra 10 passageiros em cada plataforma.

Todo este material é profusamente illuminado por uma perfeitissima instalação de acetylene.

O material de mercadorias compõe-se actualmente de 2 vagões 0 para cargas entre 6 a 10 toneladas.

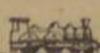
Nas embryonarias officinas de Penafiel estão sendo construidos activamente 5 vagões abertos e 2 fechados.

Os mezes de exploração decorridos até hoje provam que a empresa foi estudada com a segurança devida e não fructo apenas de optimismos que a pratica se encarregaria rapidamente de desfazer.

O rendimento d'estes primeiros mezes foi o seguinte:

Novembro (20 dias).	4.958 bilhetes	469\$370
Dezembro.....	4.855 "	418\$220
Janeiro.....	4.373 "	368\$060
Fevereiro.....	4.411 "	342\$450
Março.....	6.766 "	452\$440
Abril.....	6.660 "	460\$555
Maio	6.701 "	600\$890
		3.111\$985

Rendimento mensal medio de 444\$569 réis e rendimento kilometrico mensal de 148\$189 réis, em que ha ainda a considerar como factor de importancia, que só em maio se começou com o serviço de mercadorias, apresentando-se portanto de uma forma altamente lisonjeira á exploração.



Os caminhos de ferro franceses

As estatísticas officiaes publicadas recentemente em França pela Direcção dos caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas, dos Correios e dos Telegraphos, que M. Bouchery transcreve no *Economiste Européen*, permitem lançar um golpe de vista retrospectivo sobre o desenvolvimento das vias-ferreas em França, desde o advento dos caminhos de ferro.

As bases fundamentaes do regimen dos caminhos de ferro franceses, consagradas pela grande lei organica de 11 de junho de 1842 foram estabelecidas pelas leis de 26 de abril e 17 de julho de 1833. Em principio, o Estado reserva-se o direito de fiscalização e vigilancia das linhas, e fixa uma tarifa maxima de transportes; álem d'isso, as concessões são feitas por acto legislativo, por um periodo que não pôde ir álem de 99 annos, e quando expirem

essas concessões, o Estado entrará gratuitamente na posse das linhas concedidas.

O desenvolvimento das vias-ferreas foi a principio muito moroso em França: em 1837, a rede francesa não comprehendia, com effeito, senão 149 kilometros em exploração, ao passo que a Inglaterra possuia já para cima de 2.000.

Em 1839, o conjunto de todas as concessões feitas elevava-se a 1.029 kilometros, dos quaes 183 em exploração e 846 em construção ou em projecto. Mas este impulso foi prejudicado pela grande crise economica de 1839, que, desviando bruscamente o movimento dos capitais para novas empresas, fez com que descesse a 327 o numero dos kilometros em construção ou em projecto.

Foi preciso recorrer ao concurso do Estado, que foi concedido sob a forma de garantia de juros. Não obstante, quando em 1841 a Europa contava já mais de 6.000 kilometros em exploração, a França figurava apenas com 573 kilometros.

O periodo de 1842-1847 foi muito melhor, e em 1848 havia 1.860 kilometros em exploração.

Em 1852 a extensão das vias-ferreas exploradas attingia 3.520 kilometros, divididos por 28 companhias, das quaes apenas cinco ou seis davam bons resultados.

As fusões e absorções não tardaram a produzir-se, constituindo-se assim as grandes companhias actuaes.

Orléans. — Constituida no dia 13 de agosto de 1838, com um capital de 40 milhões de francos, para construção e exploração da linha de Paris a Orleans. Por fusão, absorveu, em 1852: 1.^º a Companhia do Centro, creada em 13 de abril de 1845, com um capital de 33 milhões de francos; 2.^º a Companhia de Orleans a Bordéos, creada em 16 de maio de 1845, com um capital de 65 milhões; 3.^º a Companhia de Tours a Nantes, creada em 17 de dezembro de 1845, com um capital de 40 milhões de francos.

O novo capital social elevou-se a 150 milhões de francos, dividido em 300.000 acções.

Norte. — Esta Companhia constituiu-se em 18 de setembro de 1845, para construção e exploração das linhas de Paris á fronteira belga. Absorveu em 1847 a Companhia de Creil a Saint-Quentin; em 1852, a Companhia de Amiens a Bolonha, etc.; e o capital social que era primitivamente de 200 milhões de francos, elevou-se a 210 milhões em 1857.

Leste. — Companhia creada em 17 de dezembro de 1845, para construção e exploração da linha de Paris a Strasburgo. Absorveu em 1853 a Companhia de Montereau a Troyes, a linha de Blesme a Gray, etc.; e o capital social, de 125 milhões de francos na primitiva, elevou-se successivamente até 1863 a 292 milhões de francos.

Meio-dia. — Companhia constituída em 6 de novembro de 1852 para construção e exploração das linhas de Bordéos a Arcachon e de Lamothe a Bayonne, e para explorar o canal do Meio-dia e o canal que fica lateralmente ao Garunha.

O capital social elevou-se de 67 milhões a 125 milhões de francos em 1856.

Paris-Lyão-Mediterraneo. — Esta Companhia formou-se por decreto de 3 de julho de 1857, pela fusão das duas grandes companhias Paris-Lyão e Lyão-Mediterraneo. O capital da Companhia nova foi fixado em 400 milhões de francos.

Assignale-se por ultimo a Companhia do *Oeste*, resgatada pelo Estado, e que havia sido constituída por decreto de 16 de junho de 1855, pela fusão das cinco companhias seguintes: Paris-Saint-Germain, Paris-Rouen, Rouen-Havre, Ouest, Caen-Cherbourg. O capital social foi fixado em 150 milhões de francos.

O quadro seguinte permite seguir-se o desenvolvimento das vias-ferreas francesas, a partir de 1830.

Caminhos de ferro em exploração, em França, em 31 de dezembro, dos annos:

Caminhos de ferro (kilometros)

Annos	Interesse geral	I. industriaes	Interesse local	Total
1830.....	»	38	»	38
1840.....	435	62	»	497
1850.....	3.010	73	»	3.083
1860.....	9.439	86	»	9.525
1870.....	17.440	196	293	17.929
1871.....	17.221	201	425	17.847
1880.....	23.738	273	2.187	26.198
1890.....	33.550	223	3.122	36.895
1900.....	38.044	233	4.782	43.059
1910.....	40.438	4.782	8.956	49.628

A diminuição que se observa em 1871 foi em consequencia da annexação da Alsacia-Lorena pela Allemanha. Notar-se-ha que o desenvolvimento dos novos caminhos de ferro foi singularmente rapido entre 1870 e 1890, tendo o comprimento total das vias-ferreas em exploração mais que dobrado durante este periodo de vinte annos.

Eis agora o quadro comparativo dos resultados da exploração da rede franceza de interesse geral, a partir de 1884, isto é, a partir da data dos famosos convenios de 1883, que deram o resultado da terminação da terceira rede, do mesmo modo que os convenios de 1859, haviam permitido a construção da segunda rede.

Resultados de conjunto dos caminhos de ferro francezes, de interesse geral, de 1884 a 1910.

Annos	Extensão explorada em 31 de dezembro	Receitas totaes	Receitas medias por kil
1884.....	29.398	1.096	38.167
1885.....	30.491	1.058	35.461
1886.....	31.240	1.036	33.754
1887.....	31.770	1.061	33.726
1888.....	32.652	1.081	33.636
1889.....	33.201	1.159	35.224
1890.....	33.556	1.154	34.665
1891.....	34.437	1.185	34.977
1892.....	35.153	1.183	33.927
1893.....	35.786	1.205	34.077
1894.....	36.249	1.234	34.304
1895.....	36.337	1.264	34.866
1896.....	36.891	1.298	35.579
1897.....	37.140	1.338	36.223
1898.....	37.483	1.377	36.746
1899.....	37.909	1.408	37.397
1900.....	38.183	1.503	39.525
1901.....	38.425	1.440	37.592
1902.....	39.048	1.472	38.145
1903.....	39.255	1.500	38.321
1904.....	39.345	1.515	38.501
1905.....	39.575	1.577	39.805
1906.....	39.751	1.648	41.4.2
1907.....	40.002	1.702	42.581
1908.....	40.110	1.734	43.160
1909.....	40.216	1.773	44.018
1910.....	40.423	1.827	45.133

Os resultados de 1910 são os ultimos fornecidos pelas estatísticas officiaes.

As receitas das grandes redes francezes, representando uma extensão global de 39.573 kilometros em exploração em 1912, atingiram 1.851.877.000 francos em 1911, cifra definitiva, e em 1.940.031.000 francos em 1912, cifra provisoria.

Pelo que respeita ao ponto de vista financeiro, emitiu-se pelo conjunto das companhias de caminhos de ferro, 3.272.517 acções, representando um capital realizado de francos 1.550.903.064, do qual 1.469.894.564 francos para as companhias de primeira ordem, e 81.008.500 francos para as companhias secundarias. O capital a amortizar orça por 1.528.758.500 francos, e o capital amortiza-

do por francos, 200.512.100. Os dividendos ou juros pagos em 1910 elevaram-se a 158.884.199 francos, enquanto 11.251.700 francos foram consagrados á amortização.

O numero das obrigações emitidas era em 1910 de 43.011.237, das quaes 42.563.787 para as companhias de primeira ordem e 447.450 para as secundarias.

Estas obrigações representavam um capital realizado de 15.004.951.615 francos, um capital a amortizar de 21.699.870.750 fr., do qual já a somma de 3.952.338.600 francos fôra amortizada em 1910. Durante esse mesmo anno, o total dos encargos d'este capital-obrigações attingiu 718.913.986 francos, dos quaes 527.461.387 para o juro e 191.451.699, para a amortização.

AYAMONTE A HUELVA

Estava marcado o dia 15 do corrente para se proceder em Ayamonte á inauguração dos trabalhos de construcção, tendo sido convidado a fazer-se representar n'essa solemnidade a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

E com vivo prazer que vemos entrar na phase definitiva da sua realização, melhoramento de tão grande alcance e que tantas vezes advogámos.

Formulas de cortezia na correspondencia commercial

Os membros da «Associação allemã das industrias do ferro e aço» decidiram suprimir, nas suas correspondencias de negocio, e a partir do proximo 1 de outubro, todas as formulas de cortezia. Todas as cartas expedidas pelos membros d'esta associação irão acompanhadas de uma breve circular mencionando a decisão tomada, e dando a saber que nenhuma correspondencia levará, d'ora em deante, «as inuteis phrases que nada teem que ver com o objecto da carta, e os obvios protestos de consideração, que se subentendem». A'lem d'isso, a circular convida os destinatarios a procederem de identica forma.

A conferencia de Algeciras

Realiza-se em 29 do corrente, em Algeciras, a conferencia semestral do trafego franco-hispano-portuguez, constituida pelos representantes das companhias de Paris-Orleans, Midi, Norte de Hespanha, Medina-Salamanca, Salamanca á fronteira, Beira-Alta, Caminhos de ferro portuguezes e Wagons-lits.

Um dos assumptos que vae ser versado, em continuação dos estudos feitos anteriormente, é a modificação do horario do Sud-Express em 1914, sahindo mais tarde de Lisboa e chegando mais cedo, tanto a Lisboa como a Madrid, modificação que coincidirá com reducção apreciavel da duração da viagem.

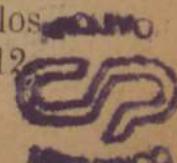
Reune-se no dia immediato em Tanger a conferencia do trafego-hespanhol.

Fazemos votos por que se chegue a uma combinação que tanto contribuirá para melhorar o serviço internacional e favorecer o movimento transatlantico do porto de Lisboa.

A partida de Lisboa mais tarde, facilita a baldeação de malas postaes e bagagens dos paquetes, que chegam pela manhã, convidando os passageiros a trocarem, a partir de Lisboa, a via maritima pela terrestre.

No sentido inverso desaparece o longo e fastidioso intervallo entre o jantar e a chegada a Lisboa, sendo mesmo provavel que os passageiros possam já jantar no hotel.

Do mesmo modo a chegada a Madrid será antes da hora do almoço, fugindo no verão ao calor ardente soffrido pelos passageiros com o horario presente, com a chegada ás 14-12



VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço internacional de passageiros

Está-se realizando, com melhoria consideravel e a contento do publico, a ligação entre os rapidos 55 e 52 da nossa linha do Norte com os n.^{os} 9 e 10 do Norte hespanhol.

A excellente carruagem, de corredor, da Beira Alta, circula entre o Porto e Villar Formoso por Pampilhosa. Entre a fronteira e Medina transita uma boa carruagem da Companhia de Salamanca, mixta de 1.^a e 2.^a, com corredor e retretes, rodando sobre *boggies*, e illuminada a acetylene.

A mudança de carruagem na fronteira coincide com as formalidades aduaneiras, que obrigam os passageiros a descer do comboio para a visita das bagagens de mão. Em quanto se não conseguir, para esses comboios, procedimento igual ao havido para com o *Sud-Express*, nenhum inconveniente ha na mudança de carruagem.

Segundo nos consta, acham-se em estudo e pendentes de negociações entre as companhias interessadas, diversas modificações d'esses comboios, que muito melhorarão o serviço, approximando-o do *desideratum* da carruagem directa Lisboa-Hendaia e Porto-Hendaia, com duração menor da viagem e as devidas facilidades para refeições.

Ao presente, os passageiros do comboio ascendente podem almoçar e jantar no restaurante do n.^º 9, álem de Medina. No regresso teem o almoço no n.^º 10, mas nem no restaurante de Medina, nem no de Salamanca ha tempo para comer, nem o aproveitamento, por ora escasso, do comboio, justificaria restaurante n'elle. O que convem é dar em Salamanca o tempo necessário para jantar, melhorando o serviço do respectivo restaurante.

Quanto ao rapido Porto-Medina, continua a circular sem restaurante, que em rigor não é necessário álem da fronteira. Sahindo do Porto ás 12.58, os passageiros podem ter almoçado á hora habitual dos hoteis d'aquelle cidade, e o jantar poderia ser-lhes servido antes da fronteira, onde se chega ás 17.33, poupando-se assim a onerosa tracção de um vehículo pesado na forte subida da Barca a Hinojosa, por causa do infimo numero de passageiros que o aproveitavam para jantar. No sentido descendente ha apenas os dois almoços em Portugal.

Foi essa consideração, bem justificada, que levou a Companhia de S. F. P. a suprimir o percurso do restaurante entre Barca e Fuentes de San-Esteban. A destruição do vehículo pelo incendio das officinas de Campanhã deu lugar á suppressão temporaria do percurso em Portugal.

Segundo nos consta, está-se estudando a modificaçao do horario do rapido Porto-Medina, que tem exiguo aproveitamento como comboio internacional e para o trafego interno de S. F. P. representa um encargo inutil, pois circula com curto intervallo de tempo dos correios.

Estabelecidas as ligações internacionaes com Medina, a que no principio d'esta nota nos referimos, o que é logico é substituir o rapido Porto-Medina pela ligação do Porto com aquelle serviço em Fuentes de San-Esteban, o que tem ainda a vantagem de facilitar muito as visitas do Porto e de Salamanca e a concorrença dos Hespanhóes ás nossas praias e thermas do Norte, poupando-lhes no verão o incommodo trajecto de dia.

Parece que as negociações n'esse sentido estão bastante adeantadas.

Tarifa geral dos caminhos de ferro do Estado

Conforme referimos no nosso ultimo numero, desde 1 do corrente entrou em vigor a nova tarifa geral dos Caminhos de Ferro do Estado, e que é applicavel tanto nas linhas do Sul e Sueste como nas do Minho e Douro, inclusivamente nas de via reduzida cuja tarifa geral foi annullada.

Ficaram, porém, em vigor as tarifas geraes dos ramaes de Aldegallega e de Montemór, pertencentes á Direcção do Sul e Suestet

Da analyse minuciosa, que não tiveramos tempo de fazer antes de escrevermos as referencias feitas no nosso numero ultimo, chegámos ao conhecimento de que as innovações que a tarifa contem, álem da pequena elevação de 3,5% nos seus preços, alguns beneficios apresentam para determinados transportes.

Assim é que as diferentes machinas agricolas, caldeiras montadas sobre rodas, zorras armadas, locomotivas de via reduzida montadas, etc., que pela antiga tarifa eram taxadas pelo capitulo XVI ao preço de \$063 por tonelada e kilometro, passaram a disfrutar do preço da 1.^a classe \$031,3, isto é, inferior em mais de 50%.

Este importante *déclassement* teve por principal objecivo favorecer os transportes dos machinismos destinados á agricultura, que, de dia para dia se vão apresentando em maior quantidade e que não era justo pagassem uma taxa tão elevada.

Tambem os transportes de grandes massas de peso indivisivel superiores a 3 toneladas que era sobre carregadas com sobretaxas de 30% até 5 toneladas e 40% de 5 a 10 toneladas, passaram a supportar apenas as sobretaxas de 15 e 25% respectivamente.

Alem d'isso a antiga tarifa não estabelecia sobretaxas para volumes de peso superior a 10 toneladas, porque esses só podiam ser aceitos á expedição mediante ajuste previo, ao passo que agora passam a ser aceitos quando não excedam 15 toneladas, mediante a sobretaxa de 50% dos preços applicaveis, logo que excedam as 10 toneladas.

Esta medida é tambem de importancia, pois que sempre que alguem tinha que effectuar uma expedição d'esse peso, tinha que se entender com a Direcção respectiva para por concessão especial lhe admittir as expedições e determinar a taxa. Essas dificuldades acabaram com a nova tarifa, e as remessas são sempre aceitas, pagando a sobretaxa de 50%, que, diga-se de passagem, não é elevada, attendendo a que taes transportes offerecem sempre certas dificuldades. Este é o regimen que, com raras excepções, vigora em linhas extranjeiras.

Para vigas e outros objectos de dimensões excedendo as do material, e que, portanto, teem de ser carregados em mais d'um vagão, estabelece a tarifa o minimo do peso de 3.000 kilos por vagão empregado, o que torna bastante beneficosa a taxa do transporte.

São previstas as hypotheses do expedidor querer reexigir as suas remessas ou mudar-lhes o destino primitivamente indicado, sem ter, como succedia até agora, de recorrer ao Serviço Central, o que acarretava sempre demoras e, portanto, prejuizos.

Finalmente, e esta é, como já tivemos occasião de dizer, uma grande vantagem, ter sido a tarifa geral do Estado equalada á da Companhia Portugueza, o que facilita enormemente ao pessoal o processo das taxas, podendo tanto as administrações como o proprio publico facilmente fiscalizar os seus interesses, evitando prejuizos resultantes dos enganos, em que com facilidade se incorria pela desigualdade dos preços das tarifas geraes de linhas que mantem um constante serviço combinado muito intenso.

Segundo informações fidedignas, na reforma das tarifas especiaes que se projecta para breve, grande numero de mercadorias vão ser beneficiadas com o abaixamento dos preços de transporte.

Feira das Mercês

Nos domingos 19 e 26 d'este mez, realiza-se no logar das Mercês, concelho de Cintra, a importante feira annual,

a mais interessante e caracteristica das proximidades de Lisboa.

Alem da importancia commercial d'esta feira, pois se costumam alli realizar muitas transacções, especialmente com gado, ha uma nota muito curiosa e typica que a transforma, por assim dizer, n'uma feira de namorados.

O celebre «muro do derrete» lá está sempre á espera das cachopas que alli se vão expôr com os seus melhores atavios, o peito transformado em montra de ourives, fazendo salientar as suas mais ou menos appetitosas qualidades physicas, em busca de um noivo. E o facto é que estes lá vão aparecendo.

Este e outros curiosos aspectos d'esta feira, chamam ao lugar, todos os annos, grande numero de forasteiros, dos quaes muitos, á volta, já com o seu grãozito na aza, veem expandindo a sua alegria nos comboios que de assalto são por elles tomados na paragem das Mercês, no meio de uma chinfrineira e balburdia indiscritiveis, mas que também não deixam de ter o seu lado interessante.

Para facilitar essa romagem á feira, estabelece o caminho de ferro todos os annos comboios especiaes e bilhetes a preços reduzidos das estações da linha de Cintra a Mercês e volta,

E se nos annos anteriores esses bilhetes eram economicos, este anno ainda o são mais, como a seguir se vê.

	2 ^{da}	3 ^{da}
Campolide até Cruz-da-Pedra.....	§38	§24
S. Domingos até Damaia.....	§34	§22
Amadora.....	§28	§18
Queluz.....	§24	§14
Barcarena.....	§18	§10
Cacem até Cintra.....	§12	§08

Estes bilhetes são validos para todos os comboios da linha de Cintra, excepto os tramways directos, e pelos especiaes que partem de Lisboa-Rocio ás 11-12, 12-31 e 14-40, e de Mercês ás 16-45, 17-45, 18-59 e 20-24, este ultimo só no dia 19.

Aos passageiros de Lisboa-Rocio são vendidos bilhetes da tarifa reduzida n.º 7-bis, cujos preços são: 1.^a classe §62; 2.^a §44 e 3.^a §30.

N'estes dois domingos a concorrença na linha de Cintra deve ser espantosa.

Feira em Castro-Verde

Na formosa villa de Castro-Verde, um dos mais encantadores recantos do nosso Alemtejo, realiza-se nos dias 17 a 20 d'este mez a importante feira annual.

Uma feira em qualquer terra da provincia, álem de ser um poderoso meio de fomentar a riqueza local, é tambem, sob todos os aspectos, um motivo interessantissimo de distração e de estudo para aquelles que sabem apreciar os quadros de costumes e outros detalhes pictorescos, que em qualquer outra occasião se não oferecem aos olhos perscrutadores do excursionista ávido de especáculos novos e variados. Por isso as feiras teem geralmente grande concorrença de visitantes não só das povoações proximas como até das de grandes distancias.

A feira de Castro-Verde, muito conhecida no Alemtejo, não o é, porém, ainda bastante em Lisboa e n'outros pontos, como este, tão afastados d'aquella linda povoação; razão por que a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste estabeleceu um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, no intuito de chamar alli a concorrença de forasteiros.

Os bilhetes são validos para ida de 16 a 20 do corrente pelos comboios ordinarios e para regresso até 22 inclusivé.

Para se avaliar da modicidade dos preços, a seguir indicamos os de algumas das principaes estações.

	1 ^{da}	2 ^{da}	3 ^{da}
Lisboa—T. do Paço	4\$00	3\$20	2\$30
Barreiro e Bar.-A..	3\$80	3\$00	2\$20
Setubal.....	3\$70	2\$90	2\$10
Vendas-Novas e Montemór-o-Novo..	2\$70	2\$10	1\$50
Evora	2\$60	2\$00	1\$45
Beja.....	§80	§70	§50
Ourique.....	§30	§25	§18
Silves	2\$30	2\$00	1\$45
Faro	3\$00	2\$30	1\$70
Tavira	3\$60	2\$80	2\$00

Modificação da tarifa de transporte fluvial entre Lisboa e Barreiro

Segundo Aviso dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste é modificada a partir do dia 1 do proximo mez de Novembro a tarifa de transporte fluvial.

Por esse Aviso o deposito de bagagens e armazenagem na estação de Lisboa-Terreiro do Paço, a que se refere o art.º 29, serão cobrados pela Tarifa de despesas accessórias em vigor n'aquelles caminhos de ferro.

A armazenagem pelo deposito de mercadorias nas estações de Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo-Amaro, será cobrada de harmonia com o art.º 8 dr referida tarifa, exceptuando as remessas de palha, feno, materias explosivas, inflamaveis e perigosas designadas na tarifa n.º 4 de pequena velocidade, que pagarão a armazenagem correspondente á grande velocidade (art.º 5 d'aquella tarifa), quando não sejam retiradas da estação no prazo de 48 horas, a contar da data da expedição do aviso de chegada.



Uma cidade francesa cheia de Portuguezes.—Pelo Midi a Béziers.—Um hotel delicioso.—Comida modesta e barata, como nós devíamos ter.—Linhas novas do P. L. M.—Châtel-Guyon.—Descanso em Vichy.

A carta do nosso correspondente que publicámos no numero passado, justifica bem que aproveitemos o caminho por elle traçado para continuar esta serie de artigos, embora sobre pontos de que já fallámos, e porque varias *notas* eventuaes d'uma digressão em França que vamos realizando, poderão interessar os leitores.

Como o nosso amavel assignante, fomos a Cauterets.

A' volta d'ahi fizemos uma paragem em Lourdes, tensionando só ahí passar a noite; mas qual foi a nossa surpresa quando nos encontrámos nas ruas, rodeado de compatriotas, por todos os lados.

Parecia estarmos no nosso querido paiz, tal era a quantidade de Portuguezes que se viam, ouvindo fallar a nossa lingua em toda a parte, e em todos os tons, desde o modo de expressar do puro *Alfacinha* ao cantado fallar do Algarvio ou á sobria linguagem, toda *tch tch* e *b b*, do Minhoto e do Beirão.

Havia de tudo, de todas as classes, de ambos os sexos e de todas as edades; era uma verdadeira invasão que enchia a cidade, tanto mais que, n'aquella occasião, só alli estava um pequeno grupo de peregrinos belgas e outro de ingleses.

Aquella affluencia explicava-se por se ter organizado ahí uma peregrinação á basilica da Virgem, e tinha para nós o encanto de facilmente reconhecermos os compatrio-

tas, porque todos levavam, pendente do peito, o distintivo, que constava d'uma cruz com o nosso escudo.

Amigos, alguns; conhecidos, muitos; desconhecidos, na maior parte, todos nos fallavamos, e, muitos d'estes sobretudo, nos contaram as suas impressões, que eram boas, achando a viagem deliciosa, apesar de muitos temer vindo em 3.^a classe; e a cidade, linda, não obstante as modestas condições em que viviam n'ella.

Porque havia gente pobre que estava alojada a 1 franco por dia, e fazia a sua comida, quando não se contentava com um reduzido almoço de pão, salsichão e uma esgalha d'uvas, comido sobre os bancos de pedra á beira do *Gave*.

Deve, até certo ponto, ter uma benefica influencia, na vida das nossas aldeias, esta visita a uma cidade estrangeira, que lhes deu a noção de como por cá se vive, com modestia mas com asseio e com um relativo conforto, que não exige mais que o cuidado na disposição e administração caseira.

Alguns populares vimos, admirados do bem-estar que sentiam nas moradias a baixo preço, mas em que tinham commodidades a que não estavam habituados. Outros extranhavam a maciez das camas e já concordavam que, depois de um dia passado em continuas andadas em procissões, em subida ao Calvario, em demorada oração, de joelhos, lhes sabia muito bem o descanso em fofo colchão.

E o caso é que, uns por crença, outros por espirito aventureiro, todos estavam agradados da sua viagem e estada na cidade.

Pena tivemos de não ter assistido á chegada d'aquelle numeroso grupo (eram uns 500 romeiros) que foi esperado na *gare* por numerosos Portuguezes que estão por aquelles sitios, e recebido com entusiasticas saudações e calorosas vivas ao nosso paiz, de que ha tantas saudações em muitos que d'elle estão afastados.

Após uma demora de um dia mais, para ver os nossos patrícios nas suas procissões, em que notámos uma boa ordem que bem provava que é coisa em que, no paiz natal, estão bem trenados, lá os deixámos em orações e canticos pelas ruas, tomando o comboio para seguir o itinerario preconcebido.

A linha do Midi, até Toulouse, já foi descripta na *Gazeta* mais de uma vez, sendo-o ultimamente em 1911; escusado é pois repetir aqui a relação das suas bellezas, que são muitas, avistando-se ao longe os picos, agora nevados, dos Pyrenéos, e nas proximidades da via os seus fertilissimos e amenos valles.

Sem mesmo trasbordar de comboio em Toulouse, porque a carruagem era directa a *Cette*, seguimos depois até Béziers, onde deixámos o comboio porque era noite, e, seguindo o nosso costume, preferimos viajar de dia e passar a noite sossegado no hotel. Tanto mais, porque n'este caso nos viamos a isso obrigados, porque, para seguir para o norte só de manhã tínhamos comboio.

Mesmo na estação, ha um hotel primoroso, aberto em maio d'este anno, pertencente á Companhia do Caminho de Ferro do Midi e explorado pela Companhia dos Hoteis e Caminhos de Ferro de Montanha, que tão bons serviços está prestando, tendo já em exploração a linha electrica de Luchon-Superbagnères, os hoteis de Font-Romeu, Toulouse e Béziers e em construção o de Superbagnères que abrirá em 1914.

O de Béziers é pequeno, mas de um coquetismo encantador, com todos os confortos, sistema inglez, menos nos preços, que são talvez inferiores aos dos hoteis vulgares.

Como o comboio em que devíamos seguir parte ás 9-45, ha tempo de sobra para se dar uma vista d'olhos á cidade, que não tem interesse; mas emfim, quem não vê não pode contar, e tendo-se tomado o carro electrico da estação á praça central, e volta por outro caminho, vê-se que nada ha que ver, senão um jardim assás vasto e bo-

nito, em amphitheatro, uma antiga egreja e nada mais. A linha que d'ahi vae a Neussargues tem comboios expressos, mas sem restaurante, e com pouco tempo para se almoçar em Bedarieux. Tem, pois, ou que se tomar ahi um chamado *panier*, que é tudo quanto ha de menos *cesto* porque é uma caixa de papelão, contendo um almoço de carnes frias, vinho, agua mineral, queijo, fructa e biscoitos, ou temos que nos contentar com o pequeno *repas* de 1 franco e 75 (os nossos 350 reis) que é uma commodidade muito aproveitavel, n'estes casos, que ha em todos os bufetes das linhas francesas e bom era que existisse entre nós.

Realmente, em 20 minutos de paragem, não se pôde ingerir um almoço completo. Aproveita-se pois aquella comida, que consta de uma sopa, ou dois ovos, ou um pedaço de siambre, um prato de carne com legumes, (regularmente carneiro guisado com seijões ou com batatas) queijo ou fructa e vinho. E fica-se com o estomago arrumado, quem não fôr comilão.

Para o jantar a coisa é mais seria, porque em St.-Flour, onde ha 47 minutos para a passagem á linha do P. L. M., diz o Horario que não ha bufete. Mas não é assim. A pequena *buvette* que alli dirige M. Guérard serve já uns jantares muito razoaveis, fresquinhos e bem cozinhados.

De Saint-Flour segue para a direita a linha do P. L. M. que vae a Brioude, liuha aberta ha dois annos, de que se iria interessante fallar, mas que não se pôde ver por já ser noite. Só se percebeu que é bastante accidentada, com muitos tunneis e atravessando uma região de espesso arvoredo.

Depois, toma-se a linha que vae de Nimes a Paris, e quem pretende, como nós, descansar a noite em hotel, fica em Clermont, que tem ahi, em face da estação, o hotel Terminus, muito bom, barato e onde somos recebidos por uma dama, gerente, de extrema amabilidade.

Para as notas sobre a cidade e a sua gemea, Ferrand, reportamos o leitor ao que dissemos em 1906, quando a visitámos.

Na manhã seguinte continua-se a derrota, mas como, vindo para Vichy, se passa em Riom, a 8 kilometros de Chatel-Guyon, vamos visitar esta estação thermal, para, pelo menos, alguma coisa de novo termos a contar.

Como todas as estações d'aguas, a povoação é constituída por hoteis, casas de hospedes, vendas de bilhetes postaes, antiguidades e outras curiosidades para entreter o commercio com os aquistas, e nada mais.

Hoteis, são sumptuosos, enormes, como não os comprehende quem não tenha sahido da nossa peninsula.

Dois estabelecimentos thermaes, dentro d'um lindo parque onde não se entra (salvo eventualmente o visitante de um dia) senão por meio de assignatura, pela epocha.

A installação balnear tem os mais modernos aperfeiçoamentos; as aguas são de grande efficacia para o tratamento do tubo digestivo, da anemia, das affecções renaes, etc., como, emfim, quasi todas as outras aguas. O clima é bom e esse conjunto attrahe alli todos os annos visitantes de todos os paizes.

Uma das applicações mais notaveis d'estas aguas é o combate da appendicite, mas parece que, para esse moderno flagello da humanidade, se preconiza agora absolutamente o contrario — não beber agua.

A receita parece ser a de um bom amador de vinho, d'aquelle que já diziam que a agua faz rãs no estomago; mas não é: a descoberta deve-se a um sabio medico que a apresentou na academia de Paris, e ella vae fazendo eschola, com o que rejugilam os productores e os consumidores do bello sumo da uva.

Lá vimos, no registo, os nomes de muitos Portuguezes e entre elles os de alguns amigos. Tudo, porém, já tinha retirado, e a villa retomava o seu caracter triste, porque a animação só dura em quanto os veraneantes enchem o parque e as ruas, as trombetas dos *autos* accordam os

echos das montanhas e as musicas no parque dão a nota da alegria e da elegancia.

Algumas horas, no intervallo de dois comboios, são o bastante para se ver tudo, e ainda para se almoçar deliciosamente no hotel *Régence*, que nos serviu bem.

A linha que alli conduz é de recente construcção, tendo sido aberta em junho d'este anno; a estação muito galante, propria de uma terra de villegiatura, muito fresca, muito alegre.

Duas horas depois estamos em Vichy, a rainha das estações d'aguas da França, da qual, apesar de já d'ella termos tratado aqui, alguma coisa haverá que dizer no artigo seguinte, visto que cá viemos menos para tomar aguas, do que para repousar o corpo e o espirito.



MARINHA MERCANTE

Portugal, um paiz com uma vasta costa marítima, um enorme imperio colonial e uma grande colonia de emigrados no Brasil e America do Norte, não tem uma marinha mercante, como era de esperar tivesse.

A nossa frota mercante extende-se apenas até ás colônias africanas, e assim mesmo insuficiente, não fallando nas carreiras para os Açores, que são em numero igual ha 30 annos. Mas de quem é a culpa? Do Estado, do comércio, de todos nós, que nunca pensámos a serio na resolução de tão grande problema de fomento.

Todas as nações protegem fortemente a sua marinha mercante, porque é a melhor alavanca do comércio de exportação, e auxilio de grande valor para a marinha de guerra.

Nós, triste é dizê-lo, julgamos isso sempre como objecto de luxo, deixando sempre a sua resolução para o eterno «amanhã».

O comércio portuguez paga muito mais caro pelos seus transportes que o extranjeiro, e esse preço tem subido gradualmente, o que faz sempre levantar protestos; mas tudo vem a serenar, em pouco tempo.

O nosso comércio podia sem favor sustentar uma carreira de navegação quinzenal, para o Sul do Brasil, outra para o Pará e Manaos e outra para Nova-York, não fallando no desenvolvimento que já poderia ter tomado a navegação de grande cabotagem se se tivesse feito um novo contracto, em substituição do que foi rescindido com a Empresa Nacional vae para 3 annos!

Devemos, é claro, começar pela linha do Sul do Brasil.

Não sou dos que pensam como aquelles, que com a aquisição do «Adamastor» julgaram esmagar a Inglaterra; não devemos pensar em crear uma carreira de navegação de tal ordem, para aniquilar as linhas extranjeiras; devemos tratar de crear uma linha de navegação, não com vapores de 16.000 toneladas, mas uma modesta linha com vapores de 8.000 toneladas, e com a marcha de 14 milhas, o que nos dará o logar que devemos ter entre as outras linhas.

Ponhamos os olhos na Hollanda, que inaugurou ha meia duzia de annos a sua carreira com vapores de carga, actualmente tendo 3 excellentes barcos de 12.000 toneladas, e já quasi concluidos 2 novos vapores de 14.000.

A nossa carreira deve começar por baixo para subir, e não por cima para descer.

Não devemos pensar em estabelecer concorrência com as outras linhas, mas sómente em dar desafogo e expansão ao nosso comércio.

Mas é preciso activar a resolução do problema, porque amanhã será tarde, quando o nosso comércio se extinguir.

*

Conforme é sabido, uma empresa nova, proprietaria de

um vapor que pertenceu ao Estado, e a que deram o nome de *Africa I*, inaugurou ha dias carreiras para o Brasil.

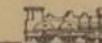
É um vapor modesto, de boa marcha, mas improprio para viagens para o Brasil. Mas não vamos nós dizer mal do que é nosso, nem tão pouco desprezar uma tentativa que nos é sobretudo sympathica.

O vapor servirá apenas para transportar uma pequena parcella da nossa carga, e para alojar uma insignificancia da emigração, mas não deixa de ser um mensageiro que será recebido com rasgados aplausos nos portos brasileiros.

Elle virá demonstrar que a navegação nacional; será um facto, desde que ella appareça, e que d'entre essa enorme colonia, que no Brasil trabalha, haja a necessaria protecção para uma empresa nacional.

O *Africa I* é pequeno, mas no Brasil achá-lo-hão grande; é velho, mas achá-lo-hão novo, e os Portuguezes dentro d'elle achar-se-hão dentro de um boccaço da patria.

G. M.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Relatorio geral da gerencia do Conselho de Administração—II Parte—(de 1 de Julho de 1903 a 31 de Dezembro de 1910).

Veiu ha pouco a lume o segundo volume do Relatorio de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, elaborado pelo ex-secretario do Conselho, engenheiro José Fernando de Sousa.

A situação especial do seu auctor na *Gazeta* inhibe nos naturalmente d'entrar na apreciação d'esse extenso trabalho, de 390 paginas, acompanhado de numerosos mappas.

Está em impressão adeantada o III volume, constituído pelos *Documentos annexos*, balanços, c/ d'exploração, c/ de ganhos e perdas, c/ d'estabelecimento, c/ de materiaes dos annos de 1903-1904, 1909-1910 e diversos outros mappas estatisticos e documentos elucidativos do corpo do relatorio.

O seu auctor entendeu que devia compendiar quanto possivel, elementos uteis para a gerencia dos caminhos de ferro do Estado, muitos dos quaes será difícil mais tarde e até impossivel colligir e coordenar.

O relatorio revestiu pois a forma d'ensaio historico, assás minucioso.

Seja-nos licito transcrever alguns periodos, que caracterizam a indole d'aquelle trabalho.

Pelo numero de annos que abrange e pela multiplicidade e importancia dos assumptos a que o Conselho teve de consagrar a sua attenção, tem de ser bastante extensa esta parte do relatorio.

Frisarão, talvez, a prolixidade as minudencias a que desço no decurso do meu trabalho, mas affigura-se-me vantajoso que, à minha de outros meritos, constitua, em dado momento, repositorio d'esclarecimentos uteis, que o exame laborioso dos processos nem sempre pôde subministrar promptamente, na occasião em que são precisos.

Começa este periodo com a vigencia do novo regulamento de contabilidade e com a ardua tarefa de organização da escripta commercial. Ao mesmo tempo surgia a preparação e realização do primeiro emprestimo, e iniciavam-se numerosas construções e obras complementares. Activava-se a aquisição e fabrico de material circulante em larga escala. A conclusão proxima da linha de Vendas-Novas ao Setil exigia profunda remodelação dos serviços do Sul e Sueste e a reorganização de todas as suas tarifas, para as accommodate ao novo regimen de concorrência, que ia começar. A abertura gradual de novos troços da linha e o rapido incremento do trafego tornavam indispensaveis alargamentos sucessivos de quadros, que deviam ser aproveitados para se ir melhorando a situação do pessoal. As concessões de algumas linhas complementares eram origem de multiplos trabalhos e preoccupações.

Bem ardua foi, pois, a tarefa do Conselho e da sua Comissão executiva, bem como das Direcções.

A exposição dos factos mostrará que somma d'exforços e boa vontade foi dispendida em prol dos interesses do Estado. Seguirei n'ella a ordem adoptada na primeira parte do relatorio.

Dou por finda esta longa exposição, demasiado prolixa, talvez, pelo propósito de deixar colligidos e coordenados elementos d'estudo e de apreciação, uteis, porventura, a quem tenha de administrar as linhas do Estado.

Se puz n'ella em relevo a minha accção pessoal, até onde consta das actas do Conselho, obedeci apenas, ao propósito de assumir as correlativas responsabilidades.

Procurei conscientiosamente dar ideia exacta dos factos ocorridos. Seja-me lícito afirmar que d'essa narrativa resalta a forma não vulgar por que uma corporação, investida de espinhosa missão de confiança, procurou, durante onze annos, manter-se inalteravelmente fiel ao seu programma de administração honesta, resguardadora da lei, sobranceira ás influencias, políticas e sollicita em pe m servir.

Os resultados directos da sua accção, atestam-nos o incremento da viação accelerada, o aumento das receitas, que deixei registadas as aquisições de material, as melhorias de serviço. Importa, aínda, não esquecer que na lei de 14 de julho de 1899 se inspirou, as aos resultados obtidos, a criação do fundo especial das matas e de varias administrações autónomas, nomeadamente do porto de Lisboa, dos correios e telegraphos, dos caminhos de ferro ultramarinos.

Em matéria tão complexa eram inevitáveis erros, em maior ou menor numero, mórmente quando o campo de accção abrangeu mego periodo. Que os julguem as consciencias rectas, unicas cujo *arredictum* importa, pondo-os em confronto com o esforço empenhado e a excellencia das patrióticas intenções do Conselho e dos meus cooperadores.

A falta de espaço obriga-nos a deixar para o numero sseguiente o resumo do indice, que dá ideia dos assumptos versados.

Pelo Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado foi resolvido exarar na acta de uma das suas ultimas sessões, um voto de louvor ao auctor do «Relatório».

198.354	198.379 a	198.383	198.908 a	198.921	199.257	200.578 a
200.580	201.515	201.516	201.525	201.773 a	201.775	205.430
207.235 a	207.239	208.451	208.452	208.948	213.231 a	213.234
213.374	214.199	215.165 a	215.167	215.218	215.293	216.963
216.964	218.584 a	218.587	220.270	220.777	221.501 a	221.515
221.532 a	221.535	221.541 a	221.552	222.038	222.079 a	222.081
224.857 a	224.871	224.898	225.162	226.350 a	226.353	227.276 a
227.279	227.930	231.701	231.702	231.802	231.803	235.818
235.818	236.945	237.425 a	237.447	237.709	237.996	237.997
238.332	238.338	238.352 a	238.354	240.240 a	240.242	241.486
241.491	241.949	245.166 a	245.169	246.772	246.773	246.800 a
246.802	247.024	248.374	248.737	248.771	249.069 a	249.078
249.145	249.438	249.439	249.469	249.479	249.528	249.529
250.460	251.467 a	251.469	252.232	252.232	252.404	252.443
252.444	252.961	253.308 a	253.312	254.335	255.022	255.412
257.527	257.528	258.089	258.090	258.555	258.557	258.560
258.562	258.564	259.644	259.696	259.697	259.919	259.920
260.940	262.715 a	262.717	262.751	262.752	262.756 a	262.759
263.298	264.403	264.423 a	264.427	264.431	264.436 a	264.441
268.297	269.616	270.543	272.983 a	272.985	273.202	273.423
273.424	275.222	275.905 a	275.905	276.628 a	276.631	276.921 a
276.924	277.684 a	277.688	277.835	278.589	279.925	281.271
284.304 a	284.309	284.870 a	284.884	287.684 a	287.690	289.234 a
289.237	290.689 a	290.696	292.057 a	292.060	292.088 a	292.095
292.603	292.821	292.832	292.833	292.846 a	292.848	292.853 a
292.866	292.923	292.924	294.184	294.509 a	294.512	294.867
293.935	298.026	299.163 a	299.165	299.631 a	299.633	302.432 a
302.139	302.759 a	302.763	303.509	304.047	504.195	304.609
306.093	308.515	309.033	309.304	310.929	311.724	312.068
342.357 a	312.361	312.493	312.750	312.859 a	312.863	315.812 a
345.816	316.389 a	316.393	316.692	317.261	317.262	318.175
322.211	322.422	322.423	322.843	322.900	323.526	323.527
323.642	323.911	324.011 a	324.019	325.099 a	325.103	326.006
326.703 a	326.705	328.388	329.233 a	329.236	330.040	333.520 a
333.531	335.698 a	335.701	336.035	337.578	339.612	339.613
340.467	340.468	340.789	341.339	341.821 a	341.825	341.856
342.145	342.723	342.610	346.679	347.197 a	347.206	347.215
337.216	347.446	349.123 a	349.125	349.566	350.182	351.578
351.579	352.385	352.386	352.408 a	352.414	352.617	352.960 a
352.962	358.926	358.927	358.974	359.388	369.695	362.279 a
362.281	363.774 a	363.785	363.878	363.879	365.678 a	365.680
366.695	368.011	368.502 a	368.525	368.562	368.566 a	368.569
371.069	371.915	371.916	372.902 a	372.906	373.069 a	373.071
375.490	375.491	377.333 a	377.345	378.052 a	378.059	378.848
380.953	381.510 a	381.512	382.455	383.152	384.110	384.411
386.492	387.025	387.220	387.221	387.255 a	387.259	387.637.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 39 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Outubro de 1913.

Acaba de ser distribuída a estatística oficial referente ao anno findo, na qual se verifica que o commercio geral do nosso paiz, no anno findo, teve o valor de 161.568 contos, sendo 100.941 de importação e 60.627 de exportação.

Confrontando com o anno antecedente nota-se que houve um aumento de 9.856 contos na importação e 3.604 na exportação.

Em todos os factores do nosso movimento comercial se nota um excesso sobre o movimento do anno antecedente, cujos traços geraes são: importação para consumo 6.512 contos; exportação 260, reexportação colonial 2.844 e extranjeiro 500.

As transacções no nosso mercado bolsista, decorrem ainda pouco animadas, relativamente ás nossas ultimas informações.

As inscripções revelaram a firmeza registada nas ultimas quinzenas e os restantes valores de credito mantiveram as suas cotações, não havendo movimento digno de registo.

Como se observa, no quadro que publicamos, as acções bancarias continuaram pouco movimentadas. As do Banco de Portugal mantiveram o curso invariavel de 155\$; as do Lisboa & Açores cotaram-se a 110\$; Ultramarino com movimento nullo.

Os valores ferro-viarios quasi abandonados especialmente as acções; apenas as de Caminhos de ferro Portuguezes Norte Leste obtiveram os preços de 61\$60 e 62\$.

As do Credito Predial sem transacções importantes, Prediaes 69 a 89\$; de 5% a 79\$20 e 79\$50; de 4 1/2 %, cotaram-se municipaes a 68\$.

No proximo dia 25 realizar-se-ha na Junta do Credito Publico, o sorteio de 225 titulos do Emprestimo — 3% - 1905, que teem que ser amortizados, com premios, em 1 de abril de 1914, sendo o premio maior, 5.000\$, o segundo de 750\$, tres a 180\$, 18 a 75\$ e 202 a 12\$.

Comega no proximo dia 1 de novembro na Junta do Credito Publico, o pagamento de juro da Dívida Interna fundada do 2.º semestre de 1913, para os possuidores que tenham sorteado as re-lações de juros, em setembro findo.

Os dias 7, 14, 21 e 28 de novembro, 5 e 12 de dezembro, são destinados ao pagamento de juros em atraso.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1913

de 1:120 obrigações de 3% privilegiadas, de 1.º grau.

N.º	4.401	4.420 a	4.423	5.747	7.361 a	7.375
11.476	13.516	13.517	14.944	14.945	17.607 a	17.610
18.789	18.790	19.344	26.843 a	26.845	28.833	29.196
30.434 a	30.143	30.258	30.441	32.460	32.997	34.247 a
34.250	35.670 a	35.688	37.069	37.070	40.187	40.807 a
40.810	41.051	41.065	41.304	41.633	41.915	41.916
42.675	42.949 a	42.960	43.072	43.600	44.181	44.358
44.636 a	44.638	46.033 a	46.038	46.074	46.143	46.144
46.248	46.249	48.042	48.336 a	48.338	48.832 a	48.838
52.486 a	52.488	53.707 a	53.			

As relações cuja importância não for superior a 10\$50, serão pagas nos dias designados para pagamentos.

* A Junta do Credito Publico adquiriu n'esta quinzena 50.000 £ destinadas aos encargos do coupon externo, com vencimento em Janeiro p. f., sendo 20.000 a 5,31, tres lotes de 5.000 a 5,30,8 10.000 a 5,31,2—5 000 a 5,31,5.

* Os cambios não tiveram alteração sensível durante a quinzena, mantendo quasi sempre os cursos de 45 1/4-45 1/8 e comprando-se hoje a libra a 5\$280 e venda a 5\$310. O Rio sobre Londres a 16 9/16 ou 14\$712 por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 3/16	45 1/16	45 1/4	45 1/8
" 90 d/v.	45 13/16	—	45 13/16	—
Paris cheque.....	629	632	629	632
Berlim	259 1/2	260 1/2	259 1/2	261 1/2
Amsterdam cheque	438	440	437	439
Madrid cheque	985	995	985	995

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

Bolsas e títulos	OUTUBRO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,40	39,40	39,20	—	—	39,20	39,45	39,50	39,55	39,55	39,50	39,50	—	—	
Dívida Interna 3% coupon.....	39,40	—	39,30	—	—	39,25	39,40	39,40	39,40	39,40	—	—	39,45	—	
" " 4% 1888, c/ premios.....	—	20\$70	20\$70	—	—	—	20\$70	—	—	—	—	—	21\$00	—	
" " 4 1/2% 1888/9.....	c 55\$10	c 55\$10	c 55\$10	c 55\$00	—	c 55\$50	c 55\$00	c 55\$00	c 55\$00	c 55\$00	c 49\$80	—	—	—	
" " 4% 1890	—	9\$05	9\$00	—	—	9\$05	—	9\$05	9\$05	—	—	—	—	—	
" " 3% 1905 c/ premios.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	c 79\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Externa 3% coupon 1.ª série	—	67\$30	67\$20	67\$20	—	67\$10	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$10	
" " 3% 2.ª série	—	69\$30	—	—	—	69\$30	—	69\$30	69\$00	—	—	—	—	—	
" " 3% 3.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	104\$00	—	—	—	—	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco do Portugal.....	—	155\$00	—	—	—	—	155\$00	155\$00	155\$00	155\$00	155\$00	155\$00	155\$00	155\$00	
" " Comercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99\$500	—	—	—	
" " Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	62\$00	—	—	—	—	63\$00	—	—	110\$00	
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon.....	70\$40	—	70\$00	70\$00	—	—	a 70\$00	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia dos Phosphoros, coupon	59\$00	c 59\$00	c 59\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57\$00	—	
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	88\$50	—	—	—	—	88\$00	—	88\$00	—	—	88\$00	—	88\$00	—	
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	65\$80	65\$70	—	—	—	65\$70	—	65\$70	—	
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	48\$80	48\$80	—	—	48\$80	48\$80	—	—	—	—	—	48\$40	
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	17\$30	—	17\$30	—	—	17\$30	17\$30	—	—	17\$20	17\$20	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	71\$80	—	66\$00	—	—	89\$00	—	63\$50	—	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	79\$50	79\$20	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 2.ª serie prediaes 6%	—	—	—	—	—	68\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	63,05	—	634	63,50	—	63,50	—	—	—	—	62,90	—	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	295	—	291	291	299	—	282	282	282	286	290	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal	33	33	33,75	—	—	33,75	—	34	—	—	—	32,75	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	31	308	308	306	309	305	305	305	305	305	308	308	—	—	
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	231	231	231	—	231	—	278	—	241	23	229	229	—	—	
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	272	275	273	—	—	
Madrid-Caceres-Portugal	165	17	167	169,75	168,52	169,50	167,35	—	—	—	165,25	168	—	—	
Londres: 3% portuguez	63	63	63	63	62,05	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	63,50	62,50	83,12	—	
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	82,93	—	82,50	83	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Companhia Caminhos de ferro Rede geral										



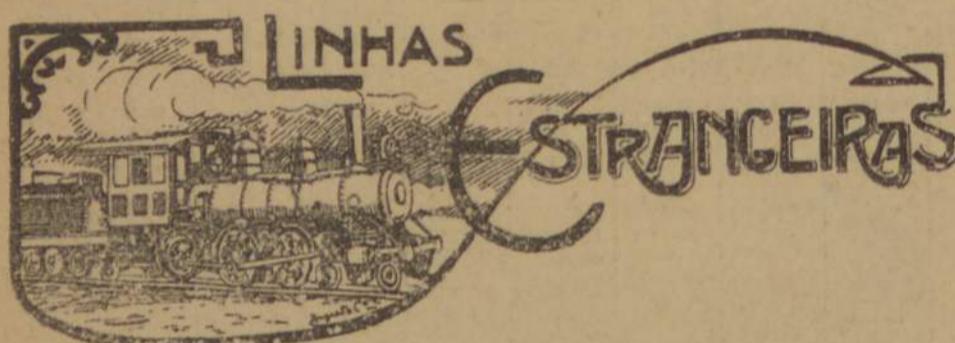
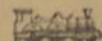
Companhia Portugueza — Prosegue com grande actividade o renovamento da via álem de Villa-Franca. Os carris empregados são de 18 metros.

— Está já muito adeantada a construcção da nova estação de Lamarosa, na linha do Norte, que é do tipo da estação das Mercês.

Beira Alta — Chegou já à Figueira da Foz o primeiro dos auto-omnibus que esta companhia encommendou para o serviço de transportes de passageiros e bagagens entre as estações da sua linha e as terras mais importantes da Beira.

Linha de Penafiel a Lousada — Tem proseguido activamente o assentamento do troço de Penafiel a Lousada, devendo chegar a esta villa no fim do mez.

Será imediatamente aberto á circulação.



Hespanha

Trabalha-se por estabelecer uma rēde de tremvias para serviço de Palma de Mallorca e alguns dos seus arredores, e cujo custo está calculado, approximadamente, em 750.000 pesetas.

França

Foi aberto ao publico, a 30 do passado, o ultimo troço da linha metropolitana *Opéra-Auteuil*, entre a praça Beaugrenelle e o *terminus* de Auteuil.

Este troço comprehende quatro estações: Javel, Mirabeau, Michel-Ange e Auteuil, e conduz mesmo á entrada do Bosque de Bolonha.

As carroagens circulam já, portanto, de um extremo ao outro, entre a Opera e Autetil, com possibilidade de os passageiros passarem, na Magdalena, para o caminho de ferro Norte-Sul, e na estação de La Motte-Picquet, para a linha metropolitana nº 5 (Etoile Italie-Gare du Nord).

Brasil

O ministro da Viação passou ás mãos do Presidente do Estado de S. Paulo, para que se digne emitir parecer a respeito, o requerimento, acompanhado de uma planta, em que o engenheiro Antonio de Sousa Nogueira pede a concessão de uma estrada de ferro, que, partindo da estação de «Cerqueira Cesar», na estrada de ferro Sorocabana, e passando pelo nucleo colonial de Monção, termine na villa Boriy, situada na comarca de S. Paulo dos Aguados.

— Acham-se em poder do ministro da Viação os estudos de reconhecimento do novo ramal ferreo de Eloy Mendes — Sul de Minas — feitos pelo engenheiro Hermes Cavalcanti.

A construcção vae ser feita pela Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, de conformidade com o artigo 55 da lei orçamentaria em vigor, e revisão do contracto, em elaboração na Inspectoria das Estradas de Ferro, com a mesma companhia, e será iniciada dentro em breve.

— Ha ideia de abrir um ramal que, partindo do povoado de S. Benedicto, por onde passa a estrada de ferro Goyaz, vá á cidade de Patos, cujos chefes politicos muito se tem exforçado por essa obra.

Argentina

A comissão de Obras Publicas da camara dos deputados entregou o texto do seu relatorio concernente ao projecto de fusão dos Caminhos de ferro do Sul e do Oeste de Buenos-Aires.

Nesse relatorio assignala-se que as Companhias dos Caminhos

de ferro do Sul de Buenos-Aires L.^{da} e dos Caminhos de ferro do Oeste de Buenos-Aires L.^{da} ficariam auctorizadas a fundir as respectivas administrações e sistema de vias-ferreas, sob a denominação de «Companhia do Caminho de ferro do Sul e do Oeste Argentino L.^{da}».

Ficam de pé e subsistem em toda a força e vigencia os direitos e obrigações reciprocos possuidos actualmente pelas mencionadas empresas, derivantes das varias concessões e contractos, em tudo quanto não for contrario ao que expressamente seja estipulado pela lei presente.

Russia

A *Torgovo-Premyshlennaya-Gazeta*, de S. Petersburgo, anuncia que foi sollicitada do governo auctorização para constituir-se uma sociedade, tendo por fim a construcção e exploração de um caminho de ferro que ligue Moscow a Voznyesensk.

A linha terá perto de 60 kilometros de comprimento, e o custo da construcção está calculado em 3.600:000\$.

Belgica

Dois novos troços de linha vão ser portos em exploração pelos «Tramways Bruxellois»: o primeiro parte da porta de Saint-Gilles e alcança, pela avenida do Parque, pela avenida Wielemans Ceupens, o cruzamento da avenida Fonsny e da rua do Moulin (á ponte de Luttre); o segundo parte da avenida Fonsny e dirige-se a Forest, atravessando toda a avenida Van Volxem, a rua de Bruxelles e a rua do Moulin até á praça do Municipio (Place Communale).



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 7 de Junho de 1913.

(Continuação)

Fundo de reserva ordinario

Não teve movimento em 1912 este fundo de reserva, continuando portanto a sua importancia a ser de Réis

6:543\$604

Prejuizes por diferenças de cambio

No anno de 1912 aumentou a diferença cambial, relativamente, por comparação com o anno anterior, como claramente mostram os numeros abaixo indicados:

Em 1911	95:598\$579
Em 1912	133:267\$698
Diferença para mais em 1912	37:669\$119

Factos geraes

Não houve venda alguma de terrenos conquistados ao Tejo n'este Exercicio, sendo o producto das vendas nos Exercicios anteriores o seguinte:

Em 1895 = 14.960, ^m 200 a 3\$000 réis por metro quadrado	44:880\$000
Em 1896 = 450, ^m 200 a 2\$222 réis por metro quadrado	1:000\$000
Em 1897 = 3.491, ^m 225 a 6\$000 réis por metro quadrado	20:947\$500
Em 1898 = 2.416, ^m 237 a 6\$000 réis por metro quadrado	14:499\$420
Em 1898 = 223, ^m 218 por	300\$580
Em 1899 = 1.009, ^m 291 a 6\$000 réis por metro quadrado	6:539\$460
Em 1899 = 2.250, ^m 200 a 7\$000 réis por metro quadrado	13:750\$000
Em 1901 = 2.290, ^m 225 a 7\$000 réis por metro quadrado	16:034\$750
Em 1902 = 3.300, ^m 200 a 7\$000 réis por metro quadrado	23:100\$000
Em 1907 = 3.736, ^m 271 a 6\$000 réis por metro quadrado	22:420\$260
Em 1908 = 6.432, ^m 228 a 8\$500 réis por metro quadrado	54:674\$380
Em 1908 = 26, ^m 242 a 6\$000 réis por metro quadrado	158\$520
Em 1911 = 1.018, ^m 273 a 7\$000 réis por metro quadrado	7:131\$110
Totaes	227:432\$980
	Réis

Por estas vendas recebemos em 1896—40 obrigações de 4% (série unica), no valor de.....	1:000\$000
Comprámos em 1897—para serem amortisadas, 200 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	18:918\$193
Comprámos em 1898—2 obrigações de 4% (série unica), por.....	98\$660
Comprámos em 1900—437 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	45:522\$297
Comprámos em 1901—234 obrigações de 4% de 1.º grau e 461 obrigações de 2.º grau, por....	38:360\$744
Comprámos em 1903—193 obrigações de 4% de 1.º grau e 388 obrigações de 2.º grau, por....	39:143\$194
Comprámos em 1907—103 obrigações de 4% de 1.º grau e 207 obrigações de 2.º grau, por....	22:572\$026
Comprámos em 1908—61 obrigações de 4% de 1.º grau e 124 obrigações de 2.º grau, por....	13:820\$705
Comprámos em 1909—184 obrigações de 4% de 1.º grau e 369 obrigações de 2.º grau, por....	40:837\$842
Comprámos em 1911—29 obrigações de 4% de 1.º grau e 71 obrigações de 2.º grau, por....	7:122\$788
Total das obrigações (1.452 de 4% de 1.º grau) adquiridas (1.648 de 4% de 2.º grau) por.....	227:396\$449
Resta aplicar, em 31 de Dezembro de 1912, a verba de Reis.....	36\$534
Somma igual.....	227.432\$980

Em harmonia com o que dispõem os Artigos 13.º, 24.º e 49.º dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato

no Conselho de Administração:

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.º Srs.: *Alain Kergall, Kergall, Génébrias de Fredaigue e Marius Bô.*
por parte dos Accionistas, os Ex.º Srs.: *Augusto Carreira de Sousa e Fausto Cardoso de Figueiredo.*
e no Conselho Fiscal, os Ex.º Srs.: *Antonio Centeno e Manuel Paes de Villas-Boas.*

Em conformidade com os referidos Artigos 13.º e 24.º podem ser reeleitos pela Assembleia Geral os Srs. representantes dos Accionistas e os Vogaes do Conselho Fiscal.

A eleição dos Vogaes do Conselho de Administração, representantes dos Obrigacionistas, compete á Assembleia Geral de Paris.

A Assembleia Geral Extraordinaria terá de prover definitivamente sobre a escolha de Vogaes dos dois Conselhos e seu funcionamento, attenta a causa que motiva a convocação d'essa Assembleia.

O Conselho de Administração tem a satisfação de anunciar que a arbitragem sobre a concessão feita em 1909 a François Mercier, de uma linha de Gaia a Sobrado de Paiva, com um ramal para a Villa da Feira,—concessão contra a qual o vosso Conselho reclamou por contraria aos preceitos do Alvará de 19 de Setembro de 1895,—foi decidida favoravelmente para a nossa Companhia, tendo sido arbitros por parte da Companhia os Srs. Dr. Eduardo José Coelho e Antonio Eduardo Villaça e arbitro de desempate o Sr. Dr. José de Castro.

A estes dois ultimos senhores devemos o nosso agradecimento pela justiça que nos fizeram, e á memoria do Sr. Dr. Eduardo José Coelho, falecido poucos dias depois de terminado o processo, o preito da nossa sentida homenagem.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham, em 1913-1914 as disposições vigentes relativas á remuneração dos Corpos Gerentes da nossa Companhia, Comissário do Governo e seu Adjunto, em harmonia com o disposto nos Artigos 12.º e 39.º dos nossos Estatutos.

O Conselho de Administração continua achando que merecem louvor a nossa Direcção Geral, os Chefs de Divisão e Chefs de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado Construcção da linha do Guadiana

Secção de Evora a Reguengos

No dia 31 do corrente pelas doze horas, na séde da secção, em Evora, Rua de Aviz, 5, e perante o chefe da mesma secção, se haverá de proceder á arrematação das empreitadas abaixo designadas, de construcção de terraplenagens e obras de arte da secção de Evora a Reguengos, linha do Guadiana:

N.º 1—Terraplenagens e obras de arte—Base de licitação, 1.259\$40; depósito provisório 266\$49.

N.º — Terraplenagens e obras de arte—Base de licitação, 6.211\$73; depósito provisório, 155\$30.

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

Os depósitos devem ser feitos até ás dez horas do dia da arrematação.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na séde da secretaria da referida secção, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das dez ás dezasseis horas.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Arrendamento e exploração da pedreira do «Monsanto» situada ao k.º 1,600 da linha de Alcantara a Cintra

No dia 27 do corrente mês, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, serão recebidas propostas em carta fechada para o arrendamento e exploração, pelo período de 3 anos, da pedreira do «Monsanto» situada ao k.º 1,600 da linha de Alcantara a Cintra.

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

«Proposta para o arrendamento e exploração da pedreira do Monsanto».

A planta e as condições do arrendamento estão patentes na Repartição Central de Via e Obras na estação de Santa Apolonia, e no escriptorio da 9.ª Secção da Via e Obras na estação de Alcantara-Terra.

Arrendamento dos terrenos sobrantes da Ribeira da Jarda ao k.º 19,300 da linha de Lisboa a Torres-Vedras

No dia 27 do corrente mês, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, serão recebidas propostas em carta fechada para o arrendamento, pelo período de 3 anos, dos terrenos sobrantes situados ao k.º 19,300, da linha de Lisboa a Torres-Vedras (denominados Casal da Ribeira da Jarda).

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

«Proposta para o arrendamento dos terrenos sobrantes do Casal da Ribeira da Jarda».

A planta e as condições do arrendamento estão patentes na Repartição Central de Via e Obras na estação de Santa Apolonia.

Trabalhos typographicos

No dia 10 de Novembro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para *Trabalhos typographicos*.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição Central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias úteis das 10 horas ás 16.

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

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — Rua dos Condes. **Sessões todas as noites.** Salão de concertos e cinematographo. Todas as noites *soirée* elegantes. Às quintas, *matinées-rose* com programmas escolhidos de canto, concerto e «films». Sempre os mais escolhidos *films* da actualidade.

Trindade. — Salão de Concertos e Cinematographo.—Terças e sextas, *Soirées-concertos*.—Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*. Os melhores concertos de Lisboa.

Alexandre Fontes GRALHOS DE PENNADOS

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Félix 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. Asseio e ordem. Preços modicos.

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

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

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. — Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Galo e Carmen. Preços modicos — Proprietário, 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 Téléphone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viúva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y trans portes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Lisboa-R.		Lisboa		Espinho		Porto		Lisboa		Vila Viçosa		Lisboa	
7 17	8 45	5 30	6 37	6 46	7 26	6 20	6 58	7 35	8 33	9 40	10 37	9 10	4 15	6 40	1 50	Regoa	4 50
8 35	9 46	7 5	8 6	8 56	9 33	7 37	8 23	8 58	9 50	10 41	11 41	4 30	12 40	11	6 40	12 51	
b 9 19	9 59	7 55	8 58	11 45	12 28	10 43	11 27	o 1 58	1 33	2 43	3 33	o 1 58	2 53	5 47	6 44	a 3 45	
11	12 6	a 8 28	9 6	12 45	1 29	12 28	1 11	g 5 3	5 9	7 10	8 12	g 5 3	6 1	11 10	12 7	a 5 20	
a 12 25	1 1	9 23	10 26	c 5 8	5 39	5 10	5 50	10 29	11 18	—	—	10 29	11 18	—	—	j 7 30	
12 38	2 5	a 10 18	10 54	5 35	6 23	6 42	7 29	—	—	—	—	—	—	—	—	11 16	
b 2 23	3 15	11 21	12 18	7 8	7 45	7 57	8 37	Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	—	Lisboa	10 15	8 50	1 50	6 12	
3 4 9	b 1 15	1 56	7 47	8 28	8 50	9 34	9 34	11 36	7 10	7 50	de mad	9 10	4 30	6 10	1 50	10 28	
b 4 8	4 50	1 22	2 22	9 7	9 47	9 53	10 36	a Mad.	9 5	8 30	6 8	8 40	4	3 50	11	7 30	
a 5 15	5 51	3 19	4 20	10 36	11 19	10 42	11 25	a 5 2	10 10	a 11 59	de mad.	8 5	8 17	9 48	1 245	Carviães	
5 27	6 33	b 4 14	4 53	11 53	12 38	11 38	12 18	aa Mad.	8 17	9 48	1 245	8 5	8	5 30	1 13	Pocinho	
b 6 12	6 55	a 5 5	5 42	1 18	2 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 47	
c 7 1	7 48	6 12	7 15	—	—	—	—	Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.	—	—	—	—	—	—	—	NACIONAL	
—	8 36	a 6 3	6 37	Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	—	Lisboa	7 20	8	5 15	St. Comba	
9 10	10 11	7 28	8 29	g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	11 36	10 14	6 45	6 8	8 40	7 15	6 30	8 40	Vizeu	
b 10 24	11 9	8 2	9 44	g 5 15	5 25	g 9 22	9 30	a 5 2	1 12 10	6 45	6 245	8 5	7 40	6 24	1 13	St. Comba	
11 40	1 43	b 9 27	10 7	—	—	g 5 40	5 50	8 5	7 40	6 24	1 13	—	—	—	7 29		
b 12 40	1 22	10 33	11 35	1	2 10	b 11 21	12	—	—	—	—	—	—	—	2 15		
Mais os de Cintra excepto os a	—	—	—	Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	6 56	Entrone.	T. das Var.	Entrone.	6 44	11 35	7 9	12 43	Tua		
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.		Lisboa	7 20	8	5 15	Mirandella	
10 5	10 36	9 1	9 37	a 8 30	2 19	7 4	6 8	8 5	10 2	4 55	2 31	8 40	7 15	6 30	8 20	St. Comba	
11 58	12 31	10 51	11 19	9 25	9 3	a 8 35	2 31	9 35	11 50	5 43	11 53	9 16	11 4	12 7	8 40	Viseu	
2	2 32	12 53	1 23	11 36	11 41	3 48	1 13	—	—	3 45	1 13	6 45	11 35	7 30	7 25	St. Comba	
3 43	4 15	2 53	3 21	a 6 55	12 32	a 5 54	11 53	a 6 55	1 15	7 57	6 25	6 45	10 21	7 30	7 25	Viseu	
6 25	8 34	5 46	5 27	d 6 56	1 15	7 57	6 25	9 35	7 56	—	—	12 31	1	1 21	8 21	St. Comba	
7 55	10 1	10 28	—	Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-R.	5 40	Setil	Vendas Novas	Setil	5 40	9 30	6 20	8 36	Espinho		
Mais os de Cintra excepto os a	—	—	—	a 11 30	2 45	a 7 8 de Paris	9 54	9 16	11 4	12 7	2 40	10 21	7 32	9 42	Rio Mau		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		8 54	12 16	10 52	Lisboa-R.	Entrone.	Entrone.	Entrone.	5	9 56	—	—	Barreiro		
6	7 8	5 24	6 30	11 30	2 45	a 7 8 de Paris	5 8	Figueira	Pampilhosa	Figueira	5	9 56	—	—	Moita		
d 7 15	8 6	6 25	7 31	g 8 36	d 7 20	8 7	9 25	7 25	11 28	7 20	11 5	8 5	10 2	4 55	Barreiro		
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7	d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	8 5	11 38	4 55	8 17	9 35	11 50	6 8	Porto		
d 9 10	10 1	8 20	9 9	a 9 45	10 21	d 8 50	9 37	—	—	—	—	—	—	—	Tunes		
9 50	10 58	a 9 25	10 1	a 11 15	11 51	d 9 35	10 22	11 20	12 28	d 10 13	11	10 22	1 15	7 30	Portimão		
a 11 15	11 51	1 22	1 11	h 12 5	1 22	12 28	1 11	h 12 5	3 22	3 59	9 32	12 30	12 10	7 20	Portimão		
h 12 5	1 8	10 30	11 6	d 1 10	2 1	11 20	12 26	h 1 10	7 20	12 58	11 58	h 10 10	11 13	6 35	Porto		
h 1 30	2 33	a 12	12 36	a 2 15	2 51	12 50	1 55	a 2 20	3 28	2 15	3 2	g 10 10	2 15	g 11 30	11 55	Famalicão	
a 2 20	3 28	d 2 15	3 2	3 25	4 16	h 3 14	4 15	h 3 50	4 56	4 54	4 56	h 10 10	11 13	6 35	Porto		
h 3 50	4 58	3 50	4 56	d 4 15	5 6	a 4 25	5 1	a 4 15	5 20	5 18	5 18	h 10 10	10 47	10 50	12 10	Porto	
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1	a 5 10	5 46	d 5 20	6 7	a 5 10	6 20	6 18	6 18	h 10 10	10 47				



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

1.^a Modificação á Tarifa de Transporte Fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro

Aprovada por despacho ministerial de 22 de Setembro de 1913

Em vigor desde 1 de Novembro de 1913

O ARTIGO 29.^º desta Tarifa é modificado como se segue:

ARMAZENAGEM — O depósito de bagagens e a armazenagem na estação de Lisboa — Terreiro do Paço serão cobrados pela Tarifa de Despesas Acessórias do caminho de ferro.

Nas estações de Lisboa — Jardim e Lisboa — Santo Amaro a armazenagem pelo depósito de mercadorias será cobrada de harmonia com o Artigo 8.^º da referida Tarifa, exceptuando, porém, as remessas de **palha, feno e todas as mercadorias designadas na Tarifa especial interna n.^º 4 de pequena velocidade (materias explosivas, inflamáveis e perigosas)**, que pagarão a armazenagem correspondente à grande velocidade (Artigo 5.^º daquela citada Tarifa), quando não sejam retiradas da estação de destino 48 horas, a contar da data da expedição do aviso de chegada.

Lisboa, 4 de Setembro de 1913.

Pelo Engenheiro Director

José Abecasis Júnior.

AVISO AO PÚBLICO

Somos informados de que as Alfandegas espanholas começarão a cobrar direitos de importação correspondentes ao tratamento de nação mais favorecida às mercadorias exportadas de Portugal para consumo em Espanha, inclusivé aquelas que segundo o Tratado de Comercio que existia com aquele País e recentemente caducado ali tinham entrada livre.

Podendo esta alteração trazer a essas mercadorias encargos incomportaveis, para evitar ao caminho de ferro prejuizos resultantes do abandono de remessas, provisoriamente desde a data do presente Aviso só serão aceitas expedições para Espanha das mercadorias constantes da Tabela A do referido Tratado, quando em portes pagos até destino das remessas.

MERCADORIAS DA TABELA A

Marmores, jaspes e alabastros em bruto, desbastados, esquadriados ou preparados para se lhes dar forma.

Ditos serrados.

Pedras ordinarias de construção em bruto, desbastadas, esquadriadas ou preparadas para se lhes dar forma.

Ardosias em bruto.

Ardosias em laminas para telhados.

Argila e terras empregadas na industria e em construções (excepto os ocreas e terras corantes).

Cal (excepto a hidráulica).

Adubos naturais para a agricultura (excepto o guano).

Madeira ordinaria em troncos ou pedaços com casca ou desbastados com machado.

Peixe fresco ou com o sal indispensavel para a sua conservação (excepto bacalhau).

Sardinhas salgadas ou prensadas.

Qualquer outro peixe seco, fumado, prensado ou de salmoira (excepto bacalhau e o peixe de conserva em caixas de folhas de lata ou outros recipientes hermeticamente fechados).

Ovos.

Cavalos castrados que passem da marca.

Quaisquer outros cavalos e egus.

Gado muar.

Gado asinino.

Bois.

Vacas.

Bezerros, novilhos e vitelas.

Gado suino.

Gado caprino.

Gado lanígero.

Caça miuda morta.

Caça minda viva.

Carnes verdes até 3 kilogramas em cada expedição ou entrada.

Pão até 3 kilogramas em cada expedição ou entrada.

Aves vivas.

Aves mortas.

Leite no estado natural.

Forragens (excepto semeas).

Lenha.

Hortaliças e legumes verdes.

Sal comum (cloreto de sodio).

Mariscos.

Ostras.

Baga de sabugueiro.

Cera animal em bruto ou limpa.

Aguas minerais naturais.

Carvão mineral.

Lisboa, 13 de Outubro de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2260

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894.

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço directo combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Nacional de Caminhos de Ferro e do Caminho de Ferro do Valle do Vouga

AVISO AO PUBLICO

LINHA DE ESPINHO A VIZEU

ABERTURA DO TROÇO DE VIZEU A BODIOSA

A Companhia do Caminho de Ferro do Valle de Vouga acaba de abrir á exploração para todo o serviço de passageiros e bagagens, grande e pequena velocidade, as estações de **Bodiosa** e **Vizeu** e o apeadeiro de **Mozellos** e para o serviço de passageiros sem bagagem a paragem de **Travanca de Bodiosa**.

Por este motivo faz-se publico que, até novo aviso, o serviço combinado com esta Companhia de e para o referido troço far-se-ha por via

SANTA COMBA-VIZEU

nas seguintes condições:

Passageiros e bagagens. — Aplicam-se as tarifas gerais desta Companhia, da Beira Alta e da Companhia Nacional, ligadas com a tarifa geral da Companhia do Valle do Vouga.

Recovagens, dinheiro e valores, objectos de arte, animais não perigosos, transportes fúnebres, veículos e mercadorias de qualquer especie em grande e pequena velocidade, excepto matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas. — Aplicam-se:

- nos percursos das Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Beira Alta, até Santa Comba Dão, as tarifas gerais ou especiaes combinadas;
- no percurso da Companhia Nacional (Santa Comba a Vizeu) a tarifa geral ou especiais internas;
- no percurso da Companhia do Valle do Vouga a tarifa geral.

Touros e animais ferozes. — Aplicam-se:

- nos percursos das Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Beira Alta, até Santa Comba Dão, as tarifas especiais internas de cada Companhia;
- no percurso da Companhia Nacional (Santa Comba a Vizeu) a tarifa geral;
- no percurso da Companhia do Valle do Vouga a tarifa geral.

Matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas. — Aplicam-se:

- nos percursos das Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Beira Alta, até Santa Comba Dão, a tarifa especial combinada N. B. n.º 4;
- no percurso da Companhia Nacional (Santa Comba a Vizeu) a tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade;
- no percurso do Valle do Vouga a tarifa geral, classe especial.

Distâncias quilométricas

As distâncias quilométricas no novo troço de linha são as seguintes:

Bodiosa	
6	Travanca de Bodiosa
6	6
12	9
	7
	Vizeu

Lisboa, 7 de Outubro de 1913.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

*Serviço directo combinado com a Companhia do Caminho de Ferro do Valle do Vouga***Aviso ao Publico****Linha de Espinho a Vizeu****Abertura do troço de SARNADA a RIBEIRADIO**

A Companhia do Caminho de Ferro do Valle do Vouga acaba de abrir á exploração para todo o serviço de passageiros e bagagens de grande e pequena velocidade as estações de **Sarnada, Paradella e Ribeiradio**; para o serviço de passageiros, bagagens e grande velocidade o apeadeiro de **Carvoeiro** e para o serviço de passageiros sem bagagem as paragens de **Poço de S. Thiago e Cedrim**.

Por este motivo faz-se publico que, enquanto não estiver feita a ligação dêste troço de linha com o que parte de **Vizeu**, o serviço combinado com esta Companhia far-se-ha unicamente por via **Aveiro ou Espinho**.

No quadro de via a seguir, a que se refere o Aviso ao Publico B. n.º 2161 de 16 de Dezembro de 1912, cabe a todo o novo troço de linha o algarismo n.º 1 (via Espinho) para as procedencias ou destinos **ao norte de Esmoriz, inclusivé**, e o algarismo n.º 2 (via Aveiro) para quaisquer outras procedencias ou destinos.

As distancias quilométricas no novo troço constam do seguinte quadro:

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Espinho-Praia	Espinho-Vouga	Aveiro
Sarnada (estação)	62	64	35
Carvoeiro (apeadeiro)	65	64	38
Poço de S. Thiago (paragem)....	71	70	43
Paradella (estação)	73	72	45
Cedrim (paragem)	76	76	49
Ribeiradio (estação)	81	81	54

Em tudo o mais que não seja contrario ao que se dispõe no presente ficam em vigor as disposições dos Avisos ao Publico B. n.ºs 1731, 1968, 2045 e 2161, respectivamente datados de 23/4/1909, 15/5/1911, 16/10/1911 e 16/12/1912.

Lisboa, 7 de Outubro de 1913.

B. 2.256

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente 2.459

950 exemplares

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita