

Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.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 621

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
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'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Novembro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao Publico: 1.º additamento á classificação geral (P. V.).

Caminhos de Ferro Portuguezes — Aviso ao Publico: 1.º additamento á tarifa de despesas accessórias. — Aviso ao Publico: Mercadorias exportadas de Portugal para Hespanha.

SUMMARIO

Paginas

O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares, por Fernando de Sousa.....	325
O tunnel da Mancha, por Mello de Mattos.....	328
O Canal de Panamá.....	330
Viagens e Transportes.....	332
Notas de Viagem. — Vichy desanuado, mas agradável. — Um bom hotel e um jantar esplêndido. — Lyon e Genebra. — A linha do lura. — Londres em Dijon.....	333
A volta ao mundo pela telegraphia sem fios.....	334
A arbitragem obrigatória na Nova-Zelândia.....	334
O gaz nos automóveis.....	335
Linhos Portuguezas. — Companhia Portugueza—Companhia Nacional—Valle do Vouga—Lobito.....	335
Linhos Extranjeras—França—Belgica—Alemanha—Hespanha.....	335
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	336
Boletim Commercial e Financeiro.....	336
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras.....	337
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	337
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatório (continuação).....	328
Arrematações.....	339
Agenda do Viajante.....	340
Horário dos comboios.....	340

Se acrescentarmos os 2,3 km de Valença e Barca-d'Alva á fronteira, explorados pelas companhias hespanholas vizinhas, os 16,3 km de Valença e Monsão quasi concluidos e as linhas em construção no Sul e Sueste (Valle do Sado, Portimão a Lagos, Evora a Reguengos, Barreiro a Cacilhas), sommando cerca de 208 quilómetros, eleva-se a extensão das nossas linhas a 2.676 quilómetros.

E' inutil, para o assumpto que me proponho, versar a consideração das de via estreita, sommando 597 quilómetros.

Os 2.676 quilómetros de via larga teem 5 pontos de ligação com a rede hespanhola. E' portanto obvio que, se em Hespanha o estreitamento de via deveria abranger rationalmente todas as linhas de via larga, por maioria de razão nenhuma das nossas poderia ser excluída d'essa alteração, se houvesse que ser feita.

Supponhamos transformadas as linhas do paiz vizinho. Deveríamos emprehender igual tarefa? Balançar-se-hiam vantagens e encargos?

O problema não tem alcance pratico em vista das conclusões negativas a que leva o estudo do estreitamento das linhas hespanholas, mas oferece certo interesse especulativo. Antes de o versar, importa recordar antecedentes curiosos, que irei pedir á historia, tão mal estudada ainda, da constituição da nossa rede.

Pené é que um trabalhador infatigável e dispendo de tempo, não revolva os archivos e relanceie attento a vista pelas actas das Camaras para dotar a nossa litteratura com trabalho minucioso e bem documentado, semelhante á obra classica de A. Picard, *Les chemins de fer français*. A historia parlamentar dos nossos caminhos de ferro seria sobremodo instructiva, mostrando-nos o criterio que orientou (quando não desorientou) em cada epocha, os nossos homens publicos, e as illusões que nutriram muito bons espiritos, defrontando com o problema.

O primeiro ponto a esclarecer seria o das razões que levaram a adoptar entre nós a via de 1,44, com que se iniciou a nossa rede, quando mais de 10 annos antes a Hespanha escolhera já a de 1,678.

Como é sabido, foi a *Real Orden* de 31 de dezembro de 1846 que prescreveu no paiz vizinho as condições gerais para a concessão dos caminhos de ferro, fixando em 6 pés a largura da via.

Até 1843 tinha havido apenas em 1830 a concessão (que caducou) da linha do Jerez a Puerto de Santa Maria, Rota y Sanlucar, a de Tarragona a Reus em 1833, a de Barcelona a Mataró em 1843 (a primeira que se levou a efecto) e a de Madrid a Aranjuez em 1844.

Foi o pedido da linha de Madrid a Cadiz que determinou o estudo do assumpto, em toda a sua generalidade, por uma commissão d'engenheiros, cujo notável parecer serviu de base á *Real Orden* citada.

E' de notar que no *informe* da Comissão a escolha da largura da via de 6 pés (1,678m) é justificada nos termos seguintes:

Nosotros hemos adoptado 6 pies, porque sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotivas de dimensiones suficientes para producir en un

O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares

IV

Na serie de artigos encimados com este título limitei-me a resumir a valiosa monographia de D. Eduardo Maristany, especialmente consagrada ao estudo da transformação da rede de M. Z. A. e à generalização dos resultados obtidos em toda a rede hespanhola.

E' tempo agora de ampliar esse estudo á rede portugueza, á qual nenhuma allusão se faz n'aquelle trabalho. Não é o assumpto destituido de interesse, mórmente sob o ponto de vista da constituição da nossa rede ferro-viaria.

Seja-me licito recordar a nossa situação, fazendo o balanço, por ora assás modesto, dos nossos haveres em matéria de viação accelerada.

As nossas linhas de via larga sommavam 2.449 quilómetros, segundo a ultima estatística oficial, referida a 31 de dezembro de 1910.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes....	1.172
» Beira-Alta.....	253
» Minho e Douro.....	343
» Sul e Sueste.....	681
Total....	2.449

tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener con la misma carga una velocidad mayor que la que podia conseguirse com las vias de 4,25 pies, propuestas por una de las Empresas que ha hecho proposiciones al Gobierno, y mayor tambien de la que podria emplear-se con las de 5,17 pies, que mas frequentemente se ha usado hasta ahora; consiguendo-se ademas que, sin diminuir la estabilidad, se pueda hacer mayor el diametro de las ruedas, lo que tambien conduce a aumentar la velocidad.

Nenhuma referencia se faz n'este *informe* a razões de ordem estrategica, que, se acaso influiram na escolha, não foram adduzidas, ou o foram por forma reservada.

Quasi pela mesma epocha iniciaram-se em Portugal os estudos de caminhos de ferro. Constituiu-se em 1844 a a *Companhia das obras publicas de Portugal*, cujas estatutos foram aprovados por decreto de 19 de dezembro d'esse anno. A carta de lei de 19 de abril de 1845 approvou o contracto entre a Companhia e o Governo, figurando entre as obras previstas um caminho de ferro *desde a margem do Tejo até á fronteira de Hespanha*.

A Companhia poz á testa dos serviços technicos o engenheiro belga José Luiz Victor Du-Pré, que foi encarregado dos reconhecimentos e estudos d'aquelle caminho de ferro.

Na *Revista Economica*, publicação assás rara, que a Companhia emprehendeu confiando-a a Oliveira Marreca, encontram-se no numero de fevereiro-março de 1846 varios esclarecimentos curiosos. Fôra concluido e submetido ao Governo o projecto da 1.^a secção, do Caes dos Soldados a Sacavem, inicio «da grande linha vertebral dos caminhos de ferro na Europa» á qual se atribuem 560 kilometros entre Lisboa e Madrid, 400 de Madrid á fronteira juuto de Baiona por Calatayud e Pamplona, seguindo por Baiona, Bordeus, Orleans, Paris, Bruxellas, Aix-la-Chapelle, Colonia, Hanover, Brunswick, Berlim, Stettin, Dantzig, Koenigsberg e cuja extensão sommaria 3.420 kilometros.

E' interessante a noticia dada pela *Revista* e que vou transcrever.

Na 1.^a secção (Lisboa á Sacavem) ha de estabelecer-se a *estancia*, com os edificios necessarios para secretarias, salas de espera, sala de venda de bilhetes, grande telheiro de resguardo, armazem para locomotivas, grande officina para concertos, etc.

Desde a estancia até Xabregas e um pouco álem hâ-de construir-se um muro de cal que leve o caminho pelo Tejo e basta a principio uma só via com *estações de resguardo*.

A 2.^a secção divide-se em duas partes: a primeira de Sacavem a Verdelha e a segundo de Verdelha a Villa-Franca (um engenheiro de 2.^a classe, 2 sub-engenheiros e 7 aspirantes).

Du-Pré partiu com um engenheiro de 2.^a classe para Hespanha, a fazer o reconhecimento geral álem da fronteira, a fim de ministrar á Companhia dados para a escolha definitiva da linha e ponto d'entroncamento em territorio hespanhol.

Quando de toda a parte do mundo accudirem viajantes ao nosso bellissimo porto, ou para proseguirem nas suas discursões, ou para gosarem a doçura d'este suave clima, todo o Portugal experimentará o beneficio de taes despesas.

No numero de 20 de marzo noticia-se que o estudo do caminho de ferro central de Madrid a Badajoz por Talavera e Toledo, está confiado aos engenheiros Thomaz Rumball e Captain Pilkington, tendo a empresa por secretario Hardy Hislop. O capital social era de 200 milhões de reales.

Em 24 de abril dá-se conta da entrega, ao Governo, do parecer da Direcção da Companhia sobre a directriz geral do caminho de ferro, de acordo com o relatorio Du-Pré, que a *Revista Economica* publicou no numero de 15 de maio e que a *Revista d'Engenharia Militar* reproduziu ultteriormente.

Ao noticiar o regresso de Du-Pré do reconhecimento, noticiava a *Revista Economica* que teria de ser feito segundo; que o primeiro ia á Ribeira de Santarem, á Barquinha, passando ahi para o sul para ir por Ponte de Sor.

«O caminho seguirá o curso mais commercial que podér ser até Elvas e de ahi vae á fronteira.

Até chegar á Barquinha pôde considerar-se uma verdadeira linha de producção; de ahi por deante tambem de comunicação europeia.

Do Norte da Beira virá á Barquinha. Não é ainda plano assente».

Em sessão de 12 de marzo de 1845 apresentou o ministro do Reino a proposta de lei confirmando o contracto com a Companhia de obras publicas. E' interessante o resumo d'esse diploma.

Dar-se-hiam á Junta do Credito Publico 600 contos annuaes, a partir de 1846-1844, para fazer face ás obrigações do contracto, sendo as sobras capitalizadas e podendo essa dotação ser reforçada com a parte que ao Governo pertencesse nas receitas e com mais 200 contos de contribuições directas.

A Companhia construiria:

1.^o—diversas estradas previstas na lei de 26 de julho de 1843:

2.^o—um caminho de ferro desde as margens do Tejo até á fronteira de Hespanha;

3.^o—as obras da barra e da alfandega do Porto, a circumvallação de Lisboa e a casa penitenciaria;

4.^o—quaesquer obras designadas pelo Governo por convenções especiaes, dentro de tres annos a datar da lei.

O caminho de ferro estaria concluido em 10 annos, as estradas em 8 e as obras do n.^o 3.^o em 5.

A Companhia mandaria fazer os estudos, que o Governo approvaria, fiscalizando a construcção e verificando a despesa.

Abonar-se-hia o juro de 6% e a amortização entre 30 a 60 annos. Os titulos da Companhia teriam as vantagens da dívida fundada.

As tabellas dos direitos de transito seriam combinadas entre o Governo e a Companhia. Conservaria esta o caminho de ferro durante 99 annos contados da conclusão.

Do producto liquido dos direitos de transito reverteria um terço para o Governo e dois para a Companhia.

Era concedida a livre importação de materiaes. O transporte do correio seria feito por quantia não inferior á despesa effectuada. Era concedido o exclusivo de diligencias, postas e serviços de comunicação accelerada por 40 annos nas estradas e 99 nos caminhos de ferro, não se impedindo porém o transito de carros particulares.

Concediam-se madeiras das mattas nacionaes.

A proposta foi acaloradamente discutida nas Camaras, accusando o deputado José Maria Grande o Governo de ter feito o contracto sem concurso previo, quando os directores da *União Commercial* tinham pedido para serem ouvidos sobre contractos d'obras publicas e os estatutos da *Alliança Industrial* tinham ficado sem approvação nem rejeição, em quanto os da Companhia eram aprovados, apesar de não estarem conformes com o direito.

A *Alliança* allegava que tinha o capital de 4:000 contos, que projectava elevar a 8:000 ou 12:000. A' testa d'elle estavam o Conde de Farrobo, Jerviz de Athouguia, J. Ferreira Pinto Basto, José Ignacio de Seixas, Street Arriaga e Cunha e outros.

No seu discurso referiu-se «ás condições para fazer a estrada de ferro apresentadas por uma associação de capitalistas, em que figuravam o Marquez do Faial e Benjamim d'Oliveira».

O ministro dos Negocios Extranjeiros levantou-se para defender o projecto, nos termos seguintes:

«A Companhia, na força do seu entusiasmo, disse: tambem nós havemos de ter uma estrada de ferro; tambem da margem esquerda do Tejo a Badajoz ha de haver um caminho de ferro, como nos outros paizes. Talvez n'isto fossem excessivos; talvez n'isto a sua imaginação os levasse muito adiante; mas é certo que não houve falta de patriotismo, é certo que o estimulo de ver todas as nações, a Alemanha e Inglaterra, que já gastou 60 milhões de libras em estradas de ferro, a Italia, todos os paizes da Europa, empenhados em fazer estradas de ferro, esta Companhia pelo menos ha-de se lhe fazer credito de que foi impellida por uma força patriotica, que não é dado a todos apresentar.

E, Sr. Presidente, poderia o Governo rejeitar esta grande oferta, só porque tinha uma clausula que podia ou não ser adequada ao nosso paiz nas presentes circumstancias? Não senhor; o Governo faria muito mal se tal fizesse, porque a Europa toda está em tal movimento de progresso, que nós não sabíamos se aquillo

que hoje retiravamos em certo sentido, de aqui a dois annos teríamos de envergonhar-nos de o ter retirado. Nós não sabemos se esta estrada, que parece que vai ficar alli isolada sem ter um ponto de grande movimento, porque não tem um porto de mar em Badajoz, de aqui a pouco nos faria comunicar por caminhos de ferro com o resto da Europa. Não vemos a Hespanha empenhada em fazer estradas de ferro? Não é para já, mas quem duvida de que em poucos annos isto possa acontecer?

Na Camara dos Pares o Conde de Villa-Real ponderou que se houvesse já um caminho de ferro de Madrid até Cadiz, poderia ser conveniente fazer-se tambem a via de comunicação de que se tratava, mas enquanto aquelle se não fizesse em Hespanha «escusavamos nós de ter caminhos de ferro em Portugal, porque nenhuma utilidade d'elles se poderia tirar».

Accidiu o Ministro dos Extranjeiros com replica análoga á que formulara na Camara dos Deputados.

Tambem eu entendo que essa qualidade de caminhos se não pôde considerar entre nós de uma necessidade primaria e que enquanto não possuirmos estradas communs, principalmente aquellas que mais urgentes se tornam, não ha razão para dar grande desenvolvimento aos caminhos de ferro. Tambem eu entendo que este caminho de que se trata ha-de ser mais útil quando a Hespanha tiver feito os seus, mas é certo que os caminhos de ferro não se podem começar tão promptamente como se escreve no papel, e então como havíamos nós de dizer hoje á Camara: «aceitamos tudo, menos os caminhos de ferro», quando talvez de aqui a tres ou quatro annos teríamos de arrepender-nos da recusa, quando talvez teríamos de envergonhar-nos, vendo a Hespanha approximar os seus das nossas fronteiras e vendo-nos privados das grandes utilidades que de ahí deveriam provir. Pedia pois a prudencia que fossemos preparando o trabalho, que é de sua natureza mais moroso que o das estradas ordinarias.

São na verdade curiosas estas reflexões que mostram bem a indecisão e falta de plano com que entre nós se iniciou a concessão de linhas ferreas, e como desde a origem foi a preocupação das ligações internacionaes a unica que dominou nos espiritos.

Pouco depois, em maio de 1845, o *Diario do Governo* noticiava a chegada de um engenheiro, Clegg, que propunha um caminho de ferro de sistema atmosferico de Lisboa ao Porto por Cintra. Referia tambem que uma companhia francesa, que parecia ter já contractado o futuro caminho de ferro em Hespanha, propunha a construção de um de Lisboa ao Porto com uma ramificação sobre Bragança.

Na «Revista Universal Lisbonense» respigaremos alguns trechos interessantes para mostrar a orientação do espirito publico n'essa epocha.

Não dizemos já que se introduzam os caminhos de ferro, que fôra coisa impossível, mas que deveras se metta mão á urgentissima obra das estradas e ao melhoramento de transportes, para que se possa transitar por este bello paiz e não nos custe tanto uma pequena jornada como se vieramos de S. Petersburgo. (Volume de 1844-1842, pag. 367).

Uma via-ferrea que atravesse toda a peninsula desde Lisboa pelo valle do Tejo e Madrid, de ahí por Saragoça e pelo valle de um dos affuentes do Elbo e algum dos portos dos Pyrenéos a ligar-se com as vias ferreas de França, seria de muito grande utilidade para toda a peninsula, e, quanto a Lisboa, tornaria esta capital o porto marítimo de Madrid e das provincias centraes da Hespanha, que teem 2 a 3 milhões de habitantes, e poria Lisboa em comunicação por meio de tais caminhos com todas as capitais da Europa.

Os viajantes dos paizes transpyrenaicos que tiverem de embarcar para a maior parte dos povos da America e para a costa occidental da Africa, etc., deveriam em grande parte vir a Lisboa para o fazer. (Volume de 1842-1843, pag. 529).

... Não que eu seja entusiasta por mais de um, o de Lisboa a Hespanha, que, marchando pelo Norte do Tejo, será certamente de muito proveito, porque estou convencido que no nosso paiz, com o seu solo e a abundancia de rios que o cortam, os canaes seriam muito mais uteis... Demais, não me parece que tenhamos movimento bastante para sustentar os carris de ferro. (Volume de 1845-1846, pag. 26).

Duas só são as estradas marcadas para caminhos de ferro: a que liga a Hespanha com Portugal, e outra entre as duas principaes cidades do Reino. Os cinco dias de viagem por terra até o Porto se reduziriam a cinco horas. Os outros carris de ferro em Portugal são por ora sonhos agradaveis. (Idem, pag. 109).

No volume de 1846-1847 da mesma Revista, vem trans cripto o relatorio de Du Pré, datado de 8 de abril de 1846 e é proposto um caminho de ferro de Lisboa por Cintra, Torres, Caldas, Coimbra e Castello Branco, entrando em Hespanha por Alcantara e um ramal de Coimbra ao Porto e outro de Castello-Branco ao Algarve.

A par d'esta extravagante directriz de estrada, transparece aqui e acolá a preocupação quasi exclusiva ou pelo menos predominante de construir a ligação com a Hespanha. Senão vejam-se as seguintes ponderações do ministro da Fazenda na Camara dos Pares, em 5 de fevereiro de 1846.

Ainda que o Estado perdesse 200 ou 300 contos nos caminhos de ferro annualmente, devia fazê-los apesar d'isso. Eu tenho pouca fé nas vantagens que resultariam do caminho de ferro de aqui para o Porto, supposto que com o tempo elle havia de dar resultados tambem, mas temos a navegação costeira, que em parte o supre. Trata-se de um que une Lisboa com as fronteiras de Hespanha.

Pela mesma occasião declarou o ministro do Reino:

O caminho de ferro contractado deve partir das margens do Tejo ás fronteiras de Hespanha; por esse lado estamos bem e na posição d'eschotcher o que mais convenha. Note S. Ex.^a (o Duque de Palmella, ao qual respondia) que de propósito se designaram as margens do Tejo e se fallou na fronteira de Hespanha, para se escolher o que fôr conveniente e em todo o caso que venha ligar com os que se fizerem n'aquelle paiz. Tudo está portanto dependente ainda da conveniencia que o Governo entender que pôde resultar d'este caminho do ferro.

Não me parecem fundados os receios de que nunca teremos caminhos de ferro e que exista mesmo a impossibilidade de fazê-los, ou seja pela nenhuma concorrência que n'elles haveria, ou seja porque a posição topographica do nosso paiz se não preste á factura dos mesmos caminhos de ferro. Não estou por uma nem por outra coisa...

Bastará ver que diferentes companhias se apresentam para contractar; eu não posso suppôr que elles queiram arruinar-se e perder os seus capitais.

Na sessão de 23 março de 1846, o Visconde de Sá de Bandeira pergunta ao Governo:

1.^º— qual o ponto da margem do Tejo e qual o da raia da Hespanha que a via ferrea deve ter por termos;

2.^º— quaes as povoações principaes por onde ha-de passar;

3.^º— qual a despesa orçada da sua construção e do trem necessário para a sua exploração.

O ministro do Reino respondeu que a Companhia se ocupava de fazer os estudos e organizar os planos para a construção, promettendo que até 20 de abril comunicaria o plano da linha geral até Hespanha. Não havia ainda orçamento.

Abrira-se concurso para a construção de linhas, que acabava em 18 de abril; em consequencia do annuncio já tinham chegado quatro propostas, que o Governo só examinaria depois de aquella data.

O Visconde de Sá de Bandeira observa então que não convinha decidir por enquanto que a Companhia de obras publicas fizesse o caminho de ferro, pois podia haver propostas mais vantajosas e calcula a legua no minimo de 200 contos e a linha de Lisboa á fronteira em 8.000.

Refere então que no anno anterior Benjamin d'Oliveira, capitalista de Londres, parente do Conde do Tojal, propôs um caminho de ferro de Cacilhas á fronteira, pagando o Governo 5% do capital desembolsado, mas esse pagamento cessaria logo que se abrisse ao transito qualquer porção da mesma estrada, na parte do juro correspondente ao capital empregado n'essa porção.

O Governo deveria, na sua opinião, decidir quaes são as vias ferreas que em combinação com as nossas principaes vias aquáticas podessem ser consideradas as arterias das comunicações, e depois proceder á construção por empresas, evitando estradas empedradas paralelas aos caminhos de ferro.

Providencias de ordem financeira tomadas em 1846, suspendendo a applicação da lei d'estradas, levaram a Com-

panhia a declarar em representações de 28 de maio e 5 de junho de 1846 que tinha mandado suspender todos os trabalhos d'estradas, por ter sido destruída a base do seu contracto.

Seguiu-se a liquidação do debito do Thesouro da Companhia e a paralyzação por alguns annos em que as convulsões políticas levaram o paiz á guerra civil, obstando a qualquer iniciativa para a criação de vias acceleradas.

Em nenhum dos documentos que pude consultar encontrei a minima referencia á escolha da largura da via.

E' provavel que á iniciativa do engenheiro Du-Pré se tenha devido a adopção do tipo de 1^m,44 adoptado já então na Europa central.

E' curioso que estando a esse tempo fixada a largura de 1^m,68 para a Hespanha e sendo quasi exclusiva preoccupação dos nossos homens publicos a ligação internacional, não se adoptasse desde logo tipo identico. Tambem não foi o proposito defensivo pela diferença da largura que orientou os espiritos, pois nenhum vestigio se encontra de tal preoccupação.

Perdoem os leitores esta longa digressão, que algum interesse historico pôde ter, e serve de ponto de partida ao estudo que emprehendi e que proseguirei no numero seguinte.

J. Fernando de Souza.



O tunnel da Mancha

No periodico *Le Journal* de 24 do passado mez desembro vem publicada uma extensa reportagem allusiva ao tunnel da Mancha. Conta ella o que se passou na vespera no congresso da «Union Franco-Britannique du Tourisme».

A ligação entre a França e a Inglaterra por terra é um problema que já conta muitos annos e que apparece de vez em quando em discussão de sociedades sabias, em revistas technicas ou em congressos, até que um dia ha de chegar a ser uma realidade.

Assim succede com todas as obras verdadeiramente grandiosas e proveitosas para a humanidade. Foi o que se deu com a perfuração do São Gothardo para ligar ferralsivamente a Italia e a Suissa e de alli com o resto da Europa. Hoje, ao passar por qualquer dos caminhos do São Gothardo, do São Bernardo, ou do Simplon talvez que o viajante descuidado se não recorde de que ha pouco mais d'um seculo havia quem duvidasse de que um exercito moderno atravessasse os Alpes, e que Melas e o estando-maior austriaco quasi que por descargo de consciencia deixaram em Bard um punhado de homens que resistiram tanto quanto poderam a Bonaparte e ás tropas da primeira republica e por pouco não conseguiram fazer fracassar o plano que foi origem da epopeia napoleonica.

A energia do exforço que então foi preciso realizar comparada com a extrema facilidade com que hoje atravessam os Alpes milhares de pessoas em todas as epochas do anno, é que são de molde a bemdizer quem primeiro advogou a ideia do tunnel dos Alpes.

Muitos inimigos tem tido o projecto do tunnel da Mancha, desde os estados-maiores dos dois paizes até aos financeiros de vista curta e tambem um dos mais notaveis genios philosophicos do seculo passado. O evolucionista Herbert Spencer esquecendo-se de que tinha iniciado a sua carreira scientifica como engenheiro de caminhos de ferro foi um dos adversarios do tunnel da Mancha, não porque o julgasse tecnicamente irrealizavel, mas porque descaractrizaria a Inglaterra.

Mal se perceberia como é que um espirito de tão elevada envergadura nutrisse semelhante receio, se se não soubesse que o publicista portuguez José Pereira de Sam-

paio, mais conhecido pelo pseudonymo de Bruno, justificadamente o attribuisse, assim como a reluctancia em aceitar o systema decimal de medidas, ao facto de Spencer nunca ter sahido de Inglaterra. Com effeito, a viagem aos Estados Unidos, quando já em plena gloria, não pôde contar para o philosopho como uma excursão em que alguma coisa observasse. Era uma consagração da *Greater Britannia* ao illustre filho da *Great Britannia*, isto é da Maior Bretanha à Grande Bretanha.

Se Spencer tivesse feito qualquer pequena excursão pela Europa continental, veria que o Inglez é por toda a parte inconfundivel e em toda a parte procura imprimir o cunho da sua nacionalidade. Por mais largos annos que viva n'um paiz, embora ahi crie familia e ahi tenha os seus interesses, o Inglez nunca se desnacionaliza, faz gala em que todos saibam que elle é Inglez, nunca amoldando a sua prosodia e muitas vezes a syntaxe de que usa á linguagem que ouve. A concordancia do possessivo com o genero do possuidor e não com o da coisa possuida é um dos seus peccadinhos mais vulgares, porque a grammatica inglesa determina que assim se componha a phrase. *Os meus botas, a minha chapeu*, diz ingenuamente qualquer institutrice que da Inglaterra venha para Portugal e aqui demore largos annos, embora sempre oiça que de outro modo fallam os que a cercam.

Estes factos minimos é que, caracterizando um povo, são capazes de demonstrar que o tunnel da Mancha é bem capaz de *anglicizar* toda a Europa e nunca de desnacionalizar a Inglaterra.

Já Napoleão previa que o mundo todo, em prazo que fixou, havia de ser inglez ou russo. Hoje não pôde já hesitar-se em afirmar que pelas suas modas, pela sua politica, pelos seus jogos athleticos, o mundo caminha para a anglomania a passos agigantados. Um humorista parisense, cujo nome não vem para o caso, contava que, sem nunca ter apprendido inglez, tinha feito uma viagem a Londres e tinha-se entendido muito bem com a gente da capital do Reino-Unido, tanto era o inglez que ouvira no Boulevard: *foot-ball, cock-tail, roast-beef, snow-shoes, waterproof, lawn-tennis*, era a enfiada de palavras que assim escrevia, sem que se percebesse ligação alguma entre ellas para provar o que contava.

No emtanto, agora torna a fallar-se ontra vez no tunnel da Mancha e dado o bom estado das relações politicas dos dois paizes é bem presumivel que entre no caminho da realização o projecto do Sr. engenheiro Sartiaux, da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte frances ou qualquer outro bem distante do que imaginava o engenheiro Mathieu, quando Fox, o ministro inglez, e o primeiro consul Napoleão Bonaparte concordavam em que podiam levar a cabo obra tão grandiosa.

A geologia demonstra que, antes da epocha actual, o mar do Norte estava separado da Mancha por uma larga faxa de terreno, que pelo norte ia de Dunkerque a Dover e pelo sul envolvia a ilha de Wight e passava em curva a muitas milhas a oeste de Tréport, Dieppe e o Havre, concordando talvez com a angra onde hoje existe Cherburgo.

Pela acção vagarosa das aguas este isthmo foi sendo corroido, e, segundo o geologo Lyell, ainda hoje o canal da Mancha se alarga uns 40 metros por anno.

Ora o facto é que o mar que n'outros pontos aperta o convivio dos povos, alli procura afastá-los com a violencia das suas correntes, com a altitude das suas marés, com a rudeza penhascosa das costas marítimas, com os cachopos qua n'ellas são avançadas sentinelas e com os tempores que tantas vezes alli dominam.

Em 23 de setembro ultimo na reunião de Londres da «União franco-britannique du tourisme» de que já se fallou, o Sr. barão de Erlanger recordou a ideia do engenheiro Mathieu, que no emtanto ficou esquecida até 1876.

De facto, uma estrada de mais de 40 kilometros toda

em subterraneo, para ser percorrida por diligencias, era em demasia problematica, mas nem por isso menos se pensou em ligar os dois paizes sem ser por meio de embarcações, logo que os caminhos de ferro se tornaram uma realidade. A par da ponte ideada por Thomé de Gamond, que escreveu uma das primeiras memorias sobre os melhoramentos do porto de Lisboa, deve recordar-se o tubo immerso de Franchot e Tissié.

Tudo eram porém ante-projectos sem base segura, até que, 68 annos depois da entrevista de Fox e Napoleão, se iniciaram novas combinações que redundaram no protocolo de 1876.

Iniciaram-se então os estudos geologicos e observou-se que entre a França e Inglaterra se encontra uma camada de terreno cenomaniano com 60 metros de espessura. A compacidade da rocha oppõe-se ás infiltrações, e, segundo o Sr. engenheiro Sartiaux já citado, serão em diminuta quantidade as aguas a exgostar. Baseia todas estas asserções em perto de oito mil sondagens que se fizeram, para reconhecer os diversos terrenos que constituem o fundo do Passo de Calais.

A maxima profundidade entre Dover e Calais não ultrapassa 45 metros e o comprimento total do tunnel está calculado em 39 kilometros e 616 metros.

Os trabalhos já começados em Dover serão executados pela companhia ingleza e os que se iniciaram em Sangatte caberão á linha francesa.

A proposito dos trabalhos que já se fizeram, não vem fóra de geito referir aqui o que conta o ultimo numero do *Je Sais Tout*.

Fizeram-se sondagens tanto na França como nas costas de Inglaterra, por intermedio de duas sociedades que poderam reunir capitais importantes. Cavaram-se poços em Sangatte e perto de Folkestone e de cada um de esses poços partiu uma galeria que se prolongou até cerca de 1.800 metros por debaixo do mar.

Quando os trabalhos se encontravam n'este estado, a opinião publica preocupou-se em Inglaterra com esta via submarina, que podia transformar-se em passagem favoravel para um invasor, contra quem nada poderiam os canhões da frota britannica. Intrometteu-se no caso a diplomacia, e... interromperam-se os trabalhos.

Os engenheiros franceses desejando fazer desaparecer todo o obstaculo que vinha da susceptibilidade britannica, fizeram figurar no seu projecto um viaducto cuja construção era capaz de dar segurança aos mais timoratos de álem da Mancha.

«Consentiremos na construção do tunnel, disseram os officiaes superiores da almirantado inglez, se os canhões das nossas frotas forem capazes de o destruir.» Esta condição devia ter no espirito dos que a formulavam o valor de uma impossibilidade material, porque, á primeira vista, não parece facil destruir um tunnel com a artilharia de navios. Mas os engenheiros franceses projectaram um viaducto, na praia de Wissant, antes que o comboio se internasse no tunnel, de maneira que dois tiros de canhão destruiriam esta obra de arte, impedindo assim o trajecto. Para maiores garantias a dar á Inglaterra, propoz-se que, devendo os comboios ser movidos por electricidade, ficasse em territorio inglez a fabrica productora da energia electrica.

Nem assim sossegou o espirito publico inglez, que agora já aceita com Sir Francis Fox a obra de que o ministro homonymo d'este engenheiro contemporaneo se occupava em 1802 com o consul Bonaparte.

E' que ha considerações economicas que se não devem esquecer. Por exemplo, o Sr. engenheiro Sartiaux, n'um estudo publicado em 1911, notava que entre a França e a Alemanha transitavam 2.800:000 viajantes para uma população combinada de cem milhões de individuos, que se contavam 4.350:000 viajantes entre a França e a Belgica e Hollanda, cuja população total não ultrapassa 50 milhões

e, a par d'estes algarismos, a Inglaterra não troca com o resto da Europa senão 1.650:000 viajantes.

Depois ainda observa o Sr. barão Emilio d'Erlanger que o custo d'esta obra não excederá 400 milhões de francos, e calcula que o trafego de viajantes e mercadorias se elevará a cerca de 38 milhões annualmente, captivos de despesas de exploração avaliadas em 10 milhões de francos. D'esta forma, o rendimento liquido da obra corresponderia a 6,75 por cento do capital.

A par d'estas considerações financeiras, a assembleia da União franco-britannica do turismo, ouviu tambem o engenheiro Sir Francis Fox, que é um especialista eminente sob o ponto de vista technico, especializando-se em empresas de construcção de tunneis no Reino-Union. Foi elle que fez parte da commissão de tres peritos que presidiu á construcção do tunnel do Simplon, perfurando tambem muitos outros, especialmente sob o Tamisa e o Mersey.

Na sua conferencia, este engenheiro recordou o projecto da ponte de Thomé de Gamond datado de 1857, que partia de East Ness Corner e entroncava no continente em Calais. O mais simples dos projectos de ponte previa um dispendio de 580 milhões de francos, recordando os de Schneider & C.ª de 1875 e o de Bernard de 1890.

Tambem attentou nos serviços de *ferry-boats*, lembrando o da Central-Pacific, que circula no lago Michigan nos Estados Unidos.

Mede 129 metros de extensão, tem quatro vias-ferreas e os comboios embarcariam n'elle sem que os viajantes precisassem de sahir das carruagens.

No entanto, os desniveis de marés com oito metros na Mancha tão precaria tornam esta solução, que pôde affoitamente pôr-se de lado.

Analogamente as pontes com a violencia das correntes maritimas tornar-se-hiam um perigo para a navegação.

Cingindo-se finalmente ao problema do tunnel, Sir Francis Fox faz notar que nos dois kilometros em numeros redondos que se perfuraram do lado da Inglaterra, a rocha é de tal modo compacta, que, sem recobrimento algum de protecção, nem por isso se produziram infiltrações que mereçam a pena considerar-se praticamente.

Assim como no projecto Sartiaux, no d'este engenheiro o tunnel seria constituído por duas galerias paralelas, cada uma com 5^m,40 de diametro interior, e afastadas de 10 metros, ligando-se uma á outra por meio de corredores. As paredes do tunnel seriam constituídas por aneis de ferro fundido com espessura suficiente para resistirem á pressão, e tanto externa como internamente revestidos com cimento hidráulico, de forma que esta armadura constituiria uma especie de beton armado.

Antes de se iniciarem os trabalhos proprios do tunnel, executar-se-hia um de muito menor diametro, para que, por elle, se evacussem os materiais de desmonte e que depois serviria para a drenagem das aguas nas duas vias e para a ventillação.

Foi uma das questões que mais particularmente estudou Sir Francis Fox, a da ventillação, em que emprega poderosos ventilladores que expellirão o ar no sentido da marcha dos comboios, de modo que assevera que mais facil é assim a resolução do problema do que o do arejamento de numerosas galerias de minas actualmente em laboração.

Na execução, os trabalhos nunca cessariam durante 24 horas, em seis dias consecutivos, descansando-se no setimo. Em cada estaleiro haveria tres partidos que se revezariam de oito em oito horas, precisamente no local dos trabalhos, de modo que se não daria interrupção alguma.

Avalia em mais de 15 metros o avanço diario e por isso annualmente se perfurariam 4.827 metros de cada um dos lados do tunnel.

Segundo este engenheiro, a perfuração da galeria auxiliar duraria quatro annos, podendo quasi simultaneamen-

te executar-se os trabalhos nas duas destinadas ás vias ferreas, d'onde conclue que no prazo de cinco annos estariam os dois grandes paizes europeus ligados ferro-viariamente.

Para evitar o viaducto de que já se fallou, Sir Francis Fox inclina-se para um processo de defesa engenhoso. Com um simples jogo de valvulas collocadas sob a fiscalização das auctoridades militares dos dois paizes, seria possivel metter no tunnel uma quantidade de agua sufficiente para o inundar, e, quando se reconhecesse ter cessado o perigo, o exgotto far-se-hia com relativa facilidade.

No projecto Sartiaux tambem ha duas galerias circulares paralelas com 5^m,50 a 6 metros de diametro, uma destinada aos comboios que vão de França para Inglaterra e outra para os que fazem o trajecto inverso, exactamente como succede no projecto de Sir Francis Fox.

Estas galerias são munidas de drenos e comunicam em certos pontos uma com a outra, por meio de corredores tambem.

Os drenos teem declividade bastante para convergirem a uma galeria inclinada tambem, de maneira que as poucas aguas que acaso se infiltrem, e as que cahirem na via, irão ter a poços d'onde poderosas machinas as exgottarão.

Os comboios que vão para o tunnel destacam-se da linha de Boulogne a Calais nas proximidades de Marquise, ficando a estação distribuidora e o serviço aduaneiro em Wissant. N'esta estação a locomotiva electrica engata na cauda do comboio, que deixa alli a locomotiva a vapor.

Analogamente, os comboios vindos de Inglaterra deixam em Wissant a locomotiva electrica, engatando-se, no que ao tempo representa canda do trem a machina, a vapor e seguindo assim rapidamente viagem.

Calcula-se que a suppressão do embarque e desembarque como agora succede, poupará pelo menos duas horas no percurso mais rapido. Por esta forma sem esperar mares, sem transbordos, um viajante que saia de Londres ás 8 ou 9 horas estará em Paris ás 13 ou 14; pôde tornar a metter-se do comboio ás 18 ou 19 horas e chegar outra vez a Londres ás 23 ou 24.

Como se vê, por este horario gastar-se-hia o mesmo tempo entre as duas grandes capitais, que o que hoje precisamos para ir de Lisboa ao Porto, embora raro tenhamos a felicidade de no mesmo dia tratar alli de negocios e voltar para casa.

Mello de Mattos



O CANAL DO PANAMÁ

Com relação ao grande acontecimento mundial e historico da abertura d'esta importante via de comunicação inter-oceanica, não resistimos á tentação de transcrever, traduzindo-o, o magnifico artigo que a seguir reproduzimos, e que é devido á brilhante pena do Sr. G. Allix, distinto collaborador do nosso muito estimado collega de Paris, o *Journal des Transports*.

«Todos os jornaes anunciaram, a 10 de outubro, que nesse dia ás 9 horas da manhã, o Sr. Wilson, presidente dos Estados Unidos, premendo um botão electrico no seu gabinete de Washington, tinha comunicado o fogo, a 3.000 kilometros de distancia, a uma carga formidavel de dynamite cuja explosão havia feito saltar o dique de Gambôa, sobre o traçado do canal do Panamá, e que constituia o ultimo obstaculo que separava ainda as aguas dos dois oceanos. Admiravel assumpto para philosophar: a face historica da terra profundamente modificada, o continente americano dividido em dois, as ondas do Pacifico unindo-se ás do Atlântico! N'este ultimo ponto, a imagem evocada é apenas uma figura de rhetorica, visto que o plano d'agua do canal está a cerca de 26 metros acima do nível medio dos dois oceanos com o qual elle se ajusta por meio de represas. Os primeiros promotores franceses do anal recuaram perante a ideia d'um canal de nível que

formasse estreito entre as duas Americas. De Colón sobre o Atlântico, um alveo d'uma dezena de kilometros conduz a Gatún, onde tres represas elevarão os navios até ao lago do mesmo nome que recebe as aguas do Rio Chagres. Uma navegação de 40 kilometros conduzirá á entrada do canal da Culebra que mede cerca de 15 kilometros; em seguida desce-se para o pequeno lago de Miraflores, e, por meio de duas outras represas, atinge-se por fim o nível do Pacifico. O dique de Gambôa que o presidente Wilson acaba de fazer saltar, serviu para prosegui-lo por mais tempo com a excavação a secco no canal da Culebra; presentemente as ondas do Chagres penetram ahi, e o traçado do canal está coberto d'agua em todo o seu comprimento, o que permitirá trazer para a Culebra os cabos immobilizados nas duas extremidades do canal e desembaraçar-se da terra cavada a nível deitando-a nas partes profundas do lago de Gatún. Mas se barcos pequenos podem, desde já, passar d'um oceano ao outro, ainda é preciso muito tempo para que o canal possa ser aberto á navegação, e o menos que se poderá admittir, sem se ser taxado d'optimismo exagerado, é que a data de 1 de janeiro de 1915, oficialmente prevista, não seja ultrapassada. Falta ainda excavar mais o alveo, acabar diversos trabalhos d'arte, completar as dragagens; e, infelizmente, o gigantesco trabalho já completado é um pouco um trabalho de Penelope: não se passa um mez, se não semanas, sem que os jornaes não annunciem novos desmoronamentos.

Todavia não pôde agora restar duvida, mesmo aos mais scepticos, que a grande obra deve estar em sim completada n'um dia mais ou menos proximo; e como a abertura d'esta nova linha maritima será um acontecimento d'uma importancia economica consideravel, o estudo das suas repercuções provaveis tem sido e será ainda o objecto d'um grande numero de trabalhos. O mais recente é o que o Sr. Daniel Bellet acaba de publicar no *Journal des Economistes* sob este titulo bem appropriado para uma empresa que se tornou absolutamente americana: «O canal do Panamá pagará?»

A lembrança do successo inesperado do canal de Suez tinha determinado em França, pelo novo projecto do Sr. de Lesseps, um verdadeiro entusiasmo, que a lamentavel queda da sociedade financeira arrefeceu muito, mas de que os Americanos herdaram uma grande parte. E' que lá como cá é muito vulgar imaginar-se que uma via d'agua artificial é invariavelmente muito economica e susceptivel de prestar os maiores serviços aos transportes. «O exame da obra do Panamá, diz o Sr. Bellet, agora que se tem quasi todos os dados para a julgar financeiramente, é um excellente argumento contra aquella «doença da canalização» que lavra um pouco em todos os paizes. Não quer comprehendêr que a velocidade nos canaes é impossivel, mesmo nos canaes relativamente de grande secção, quando elles se destinam a dar passagem a barcos muito grandes; não se quer tão pouco comprehendêr que a immobilização das mercadorias eleva (de forma inapercebida para muitas pessoas) o preço do frete; não se tomam em consideração as enormes vantagens da velocidade que oferecem os caminhos de ferro».

O successo do canal de Suez é devido a condições exceptionaes, e não deve haver illusão: é um canal de nível, sem represas, portanto percorrido sem vagarosidades nem perigos; atravessa dois lagos que estão ao nível do mar, o que diminui as excavações de terra a nível; o solo, areia, argilla ou vasa era de facil excavação, não obstante ser necessario proceder a penetrações e a um trabalho continuo que por si só, de quatro em quatro annos, uma cubagem equivalente pouco mais ou menos á cubagem primitivo do canal. Em sim as margens são suaves e o seu contacto sem perigo para os paquetes. Não succede o mesmo com os canaes de margens rochosas, como o canal de Corinto, que os navios não ousam affrontar; e será peior ainda na Culebra. Um engenheiro que é uma auctoridade

no assumpto considera indispensavel revesti-la em todo o seu comprimento de pontes fluctuantes de madeira. Quaesquer que sejam as dimensões que se dêem a um canal, a marcha de um navio n'um alveo de secção sempre muito restricta, é lenta, difficult, perigosa; essa marcha encontra, em consequencia do fraco volume d'agua, no qual o paquete se move á maneira de embolo, varias resistencias, que não só a atrazam mas tambem provocam correntes lateraes, redemoinhos, desnivelações, susceptiveis de fazerem arribar o barco. Todos estes riscos que quasi fazem abandonar canaes como os de Corinto, de Manchester e de Kiel, hão-de influir na frequencia do canal do Panama, onde as numerosas represas ainda mais os aggravarão. Os navios que fazem o serviço do Extremo-Oriente não podem cruzar-se em marcha no canal de Suez: é um pouco temerario julgar-se que barcos muito maiores, o conseguirão sem esforço.

A avaliação do trafego provavel do canal é impossivel porque depende d'uma grande quantidade de elementos de que não se poderia dar conta. Limitarmo-nos a calcular a diminuição de distancia e de tempo entre dois pontos seria esquecer que a abbreviação não é tudo e que ha interesse em preferir uma rota mais longa quando ella offreça trafego, frete de carga, operações commerciaes que venham augmentar, pelo caminho, as receitas da viagem.

Evidentemente o canal criará novas relações entre os Estados Unidos e uma parte da costa occidental da America do Sul, e bem assim entre os portos orientaes dos Estados Unidos e do golfo do Mexico e os portos yankees ou canadianos sobre o Pacifico; diminuirá de 8.500 milhas maritimas a distancia entre Boston e San-Francisco; approximará tambem Nova-York de Honolulu e de Yokohama, mas a via do Panamá não apresentará nenhuma vantagem sobre a de Suez entre o leste dos Estados Unidos e as Philippinas ou a Asia extrema oriental ao sul de Shanghai.

O calculo dos navios que passarão pelo canal do Panamá deu, segundo os auctores, resultados muito diversos. As previsões do Sr. Emory Johnson parecem ao Sr. Bellet demasiado exageradas; todavia o proprio Sr. Johnson não ha illusões sobre a attracção para o canal, visto que tem a recommendação de não afastar os navios por taxas muito elevadas, e de ao contrario os attrahir pela venda de carvão no proprio isthmo, por preços que não deixariam nenhum beneficio e que constituiriam um verdadeiro premio de auxilio. Contrariamente á opinião do coronel Goethals, director geral dos trabalhos, que declara considerar a obra do canal como uma empresa industrial, que remunerará os capitaes empregados, os Americanos parecem não ter grande confiança e põem em jogo mais o seu amor-proprio do que os seus interesses. D'ahi a sua hostilidade contra o caminho de ferro mexicano do isthmo de Tehuantepec; d'ahi o tractado de protectorado com o Estado de Nicaragua, em virtude do qual este fica interdicto de conceder qualquer via de navegação artificial no seu territorio a qualquer outra nação que não seja os Estados Unidos. Em resumo, a obra é para estes menos commercial que militar. A perigosa travessia do couraçado que teve de dobrar o cabo Horn durante a guerra com a Hespanha, determinou os Americanos a emprehenderem o acabamento do canal para assegurar uma communicação mais rapida entre os seus dois mares, mas elles entendem ficar os unicos donos e interdictar a passagem a outrem; é por isso que principiaram a fortificar e a armar o isthmo, e a questão do rendimento economico não figura na primeira fila das suas preocupações. Não ignoram que a exploração financeira se traduzirá por um *deficit*.

As taxas previstas pela lei de 1912 permitem avaliar approximadamente as receitas brutas em 42 milhões de francos ou em 60, conforme se admitte um trafego de 7 milhões de toneladas, segundo a commissão americana do canal ou de 10 milhões segundo o Sr. Emory Johnson.

Por outro lado, qual é o custo total do canal?

A verba das despesas de estabelecimento d'origem franceza é em numeros redondos de 1.200 milhões de francos; este total já está consideravelmente ultrapassado pelas despesas americanas que estão sempre correndo.

Presentemente attingem 362 milhões de dollars, não contando mais 10,5 para os trabalhos militares; o canal depois de terminado terá importado certamente aos Estados Unidos nos 375 milhões de dollars previstos nas ultimas avaliações (sendo as primeiras em 1906, de cerca de 140 milhões de dollars apenas!). Isto perfaz, juntamente com os trabalhos militares, um pouco mais de 2 billhões de francos, e se se accumulam as despesas das duas companhias francezas chega-se a pouco mais ou menos de 3,5 billhões de francos para verba do primeiro estabelecimento total do Panamá.

O Sr. Johnson avalia em 31 milhões de dollars, isto é cerca de 160,5 milhões de francos, as despesas annuaes do canal em exploração normal, sendo 15 milhões para as despesas militares, 4,5 milhões para manutenção e exploração, 11,5 milhões para o serviço dos juros dos capitaes empregados na construcção.

As despesas de manutenção e exploração serão certamente muito mais elevadas que as previstas pelo Sr. Johnson. Quanto aos 11 1/2 milhões de dollars, não asseguram sequer 3% de juro aos capitaes americanos, não faltando nas despesas francezas; e segundo as praticas anti-commerciaes que se encontram em todas as explorações de Estado, o Sr. Johnson não leva em linha de conta a amortização. A verba de 160 1/2 milhões de francos para as despesas annuaes está pois muito abaixo da realidade; e todavia essa verba ultrapassa terrivelmente os 42 ou 60 milhões de receitas descontadas. O Sr. Johnson avalia que no primeiro anno, o trafego do canal não trará mais que um milhão de dollars, haverá portanto, segundo os seus proprios calculos, um *deficit d'exploração* de 30 milhões de dollars o qual avolumará d'outro tanto o capital da empresa.

Tambem, assegura o Sr. Daniel Bellet, é praticamente impossivel que jámais, por assim dizer, a via artificial cavada através do isthmo seja propria para renumerar e justificar os penosos esforços, tão custosos, consagrados á obra. Os Americanos, julgando que ella duplicará o valor da sua frota, tornando-a simultaneamente disponivel nos dois lados maritimos, alimentam talvez outra illusão; porque não está demonstrado que a passagem dos navios de guerra, no canal do Panamá seja coisa facil e bem assim que a sua entrada e sobretudo a sua saída em caso de hostilidade com uma outra nação, possa fazer-se sem risco. As sommas enormes que o *deficit d'exploração* do canal fará perder em cada anno ao tesouro americano permitiriam aos Estados Unidos adquirir uma segunda frota.

Sob o ponto de vista economico, as vias ferreas transcontinentaes que em grande numero atravessam o continente norte-americano são susceptiveis de prestar mais serviços que o canal do Panamá, mesmo para o transporte de mercadorias, que tem que sofrer, nas duas extremidades da via, n'um e n'outro oceano, as paragens e lentidões resultantes d'um embarque. «O rodeio feito pelos navios que passarem pelo Panamá, o custo da taxa a pagar, os riscos que terão de ser cobertos por qualquer seguro, parecem-nos collocar o canal do Panamá n'um plano de inferioridade relativamente á via ferrea, o que é sempre o caso, quando, pelo menos materialmente, possa haver concorrencia entre a via de mar e a ferrea.» E o Sr. Daniel Bellet finaliza assim:

«Achámos n'este rapido exame do canal do Panamá, do seu possivel trafego, das receitas que d'elle ha a esperar, das despesas que elle tem já trazido e trará ainda, uma nova prova e um novo ensinamento: em materia de communicações faceis, rapidas e seguras, o caminho de ferro parece-nos sempre valer mais que a via maritima artificial, quaequer que sejam as dimensões d'esta ultima ou o luxo da sua construcção.»

VIAGENS E TRANSPORTES

Nova tarifa

Para o transporte de diversas mercadorias por vagão completo, entre as estações de Espinho até Porto-Campanhã, local ou transito, e as de Sampaio de Oleiros até Albergaria-a-Velha, deve começar a vigorar no dia 10 do corrente mês uma nova tarifa combinada entre a Companhia Portugueza e a do Valle do Vouga.

A nova tarifa que vem preencher uma lacuna que já se estava fazendo sentir, pois que os transportes entre as estações do Valle do Vouga e as da Companhia Portugueza, além de Espinho, só disfrutavam de preços da Tarifa Geral, vae certamente beneficiar muito o commercio da região servida pela linha do Valle do Vouga, que é fertilíssima e susceptível de grande desenvolvimento.

A tarifa inclue na sua classificação todas as mercadorias que podem constituir ou que já constituem, tráfego próprio das zonas a que attende, pelo que contem um grande numero de rubricas.

Os seus preços—preços de estação a estação—estão divididos em quatro series, e são bastante reduzidos.

Como a linha do Valle do Vouga é de via reduzida, e portanto nem todo o seu material dispõe da mesma capacidade para carregamento que o da Companhia Portugueza, ha mercadorias cujo minimo estabelecido para vagões completos differe nas duas linhas, como por exemplo os adubos agrícolas, que na Companhia Portugueza teem o minimo de 10 toneladas e no Valle do Vouga o de 8 toneladas. A tarifa indica os minimos em cada uma d'essas linhas, e será aplicada sempre que seja attingido o minimo de carga exigido pela Companhia a que pertença a estação expedidora, ou quando convenha pagar como tal. A Companhia Portugueza, quando não sejam os minimos por ella estipulados, não considerará, porém, a remessa de «vagão completo» para os efeitos do expedidor e do consignatário gosarem da faculdade de effectuarem de sua conta e risco as operações de carga e descarga.

As demais disposições da tarifa, relativas a fornecimento de material, retorno de encerados, carregamento dos vagões, etc., obedecem á mesma orientação que as de outras tarifas em vigor nas linhas da Companhia Portugueza.

Transporte de pyrites para Povoa e Braço de Prata

Deve brevemente ser posto em vigor um additamento á tarifa n.º 8 de pequena velocidade da Companhia Portugueza, pelo qual será concedido ao consignatário que no prazo de um anno tiver recebido nas estações de Povoa de Santa Iria ou de Braço de Prata e procedente de Vendas Novas ou mais além, o minimo de 500 toneladas de pyrites, (excepto as queimadas) por expedição de vagão completo ou pagando como tal, o reembolso da diferença entre o que tiver pago pelo percurso de Vendas Novas ao destino e o preço de \$83 por tonelada, incluidas as despesas de manutenção, excepto as de carga e de descarga quando as remessas procedam de Vendas Novas, e a de descarga no destino quando procedam d'álem de Vendas Novas.

Esta medida tem por fim beneficiar importantes transportes que carecem de protecção especial e que se destinam ás fabricas d'adubos químicos da Povoa e Braço de Prata, e que tem encontrado da parte da Companhia Portugueza a maior boa vontade em facultar transportes baratos, a todos os produtos da industria portuguesa, sendo de crer que ella vá cada vez mais oferecendo d'estes benefícios.

Prazo para carga e descarga de vagões

Foi aprovado pelo Governo, devendo entrar em vigor, a partir de 24 do corrente, uma modificação á tarifa de despesas accessórias da Companhia Portugueza, pela qual o prazo para a carga e descarga dos vagões estipulado pelo artigo 8.º daquella tarifa é restringido nos meses de agosto a dezembro, quando taes operações sejam feitas pelos expedidores ou consignatários, pela forma seguinte:

No prazo de 3 horas deve ficar concluída a operação de carga ou descarga dos 3 primeiros vagões de cada remessa; nas 2 horas seguintes um novo grupo de 3 vagões da mesma remessa.

Estes prazos são elevados ao duplo para as seguintes mercadorias, quando transportadas a granel: adubos, areia, azulejos, batatas, barro, cal, carvão, cebollas, fructas, garrafas, ladrilhos, loiça, minérios, sal, sucata, telhas, terras e tijolos.

A Companhia viu-se forçada a tomar esta medida porque a intensidade do tráfego nos referidos meses excede em certas ocasiões por tal forma o movimento normal que se vê em embargos para poder attender as requisições dos vagões, devido á morosidade que resulta das operações de cargas e descargas serem feitas pelos expedidores e consignatários, demora que prejudica não só a Companhia, mas ainda mais o público pela falta de vagões para os transportes. Em vista d'isso a Companhia resolveu também reservar-se a faculdade de, na referida época, proceder de officio á execução d'aquellas operações, sempre que, sendo da conta dos interessados, estes as não tenham iniciado dentro de uma hora contada do momento em que tenham sido postos os vagões á disposição dos expedidores ou consignatários, cobrando os respectivos direitos, 10 centavos por tonelada e operações.

Ficam exceptuadas d'estas disposições as remessas de animais, matérias perigosas, veículos e volumes de peso indivisível desde 3.000 kilos.

Tarifa Internacional n.º 301 de pequena velocidade

A tarifa internacional n.º 301 de p. v. actualmente em vigor para o transporte de varias mercadorias entre Portugal e França, vae dentro em breve ser ampliada á estação de Bayonne da Companhia do Midi de França, com preços especiais, os quais terão também applicação ás estações francesas situadas á quem de Bayonne.

Esta modificação é importantíssima, porquanto as remessas de ou para Bayonne até agora disfrutavam dos preços da estação de Bordeus, bastante mais elevados que os que vão ser estabelecidos.

Também a mesma tarifa vae passar a ter applicação ás mercadorias procedentes de ou destinadas a pontos situados álem de França.

As remessas cuja procedencia ou destino definitivo seja uma estação belga, alema, suíça, italiana, ou ainda de qualquer outra nacionalidade álem da França, seguirão a destino por meio de reexpedição na estação francesa do percurso Hendaia-Bordeus-Paris que o expedidor indicar na guia.

As taxas d'essas remessas nos percursos hespanhóis e portugueses serão processadas pelos preços da 5.ª serie da tarifa. quando despachadas por vagões completos de 5 ou 10 toneladas de carga.

E' esta mais uma boa medida tendente a facilitar as relações commerciaes entre Portugal e o estrangeiro, pelo que não pôde deixar de ter a melhor aceitação por parte do público.



II

Vichy desanimado, mas agradável.—Um bom hotel e um jantar esplendido.—Lyon e Genebra.—A linha do Jura.—Londres em Dijon.

Por natural pendor, desagrada-nos sempre a decadência; e ver uma cidade ou estação de banhos depois de passada a época é sempre ver em espírito o que já não é, o que já não está, o que deve ter sido interessante, o brilho que se apagou, o movimento que estacionou.

Estes parques, estas ruas, estes hoteis, tudo esteve cheio de gente, mas tudo está quasi deserto; este grande café-concerto já não funciona; aquelle e aquelle teatro, fecharam; os principaes e grandiosos hoteis já não recebem hóspedes; n'aquelle coreto tocava uma bella orchestra quatro vezes por dia, mas já não toca; os grandes estabelecimentos de joalharia, de antiguidades, de quadros riquíssimos, empacotam á pressa para irem para outra parte; os clubs põem taipas.

E' um levantar de feira, gradual mas continuo, dia a dia, e para cada lado que nos voltemos, encontramos sempre uma indicação que nos diz:—Viesse mais cedo; agora, adeus, até ao anno que vem.

Mas Vichy é uma cidadezinha tão encantadora que ainda mesmo desataviada das suas louçanias estivaes não deixa de ser agradável, se o tempo está bom, para a estada de uma semana.

E até diremos mais; agrada estar alli n'este final da época, com menos gente e pouco movimento, e se temos menos diversões, não nos falta todo o conforto e temos mesmo maior liberdade do que em plena estação, em que o alto mundo alli se reune e por vezes nos constrange, senão com as suas exigencias, com a aglomeração de gente por toda a parte. E não dizemos «gente que se acotovella por toda a parte» como é costume dizer-se, porque, cá por fóra, só muito raramente se acotovella. Empurrar, metter os hombros, disputar o logar a quem o tem, só se usa nos paizes de pouca educação. Quem quer passar, pede licença; quem não o pôde fazer, conforma-se: viesse mais cedo. Muitos maus costumes ha, que nós não temos, mas esse é muito raro...

Nos parques, quasi vazios, mais facilmente nos assentamos onde queremos; nas ruas, quasi desertas, podemos circular sem perigo de sermos atropelados por *autos*.

Sentimo-nos livres, e nós adoramos a liberdade.

Os hoteis que, na época, nos fazem pagar elevados preços, dão-nos alojamento e alimentação por uma diaria razoável.

Vive-se, n'esta época, quasi que na Genebra dos Genebrinos; os hoteis são mais baratos, o commercio reduz os seus preços.

Os teatros estão abertos; ha onde passar as noites, e enquanto não veem os frios do inverno, as bellas noites de luar—porque Genebra tem um clima delicioso—deixam-nos excellentemente passear nos parques e jardins.

Para seguir para Paris ha, entre outros mais longos, dois caminhos mais directos: o que segue a maior parte dos viajantes, por Bellegarde, Culoz, Bourg, e o por Lausanne, Pontarlier, Dôle.

Aquelle era nosso já bem conhecido, de outras viagens; este, não só tinha o valor da novidade, como certamente seria mais interessante por atravessar em pleno Jura.

E note-se, que sendo mais accidentado, nem por isso

é mais demorado o trajecto, porque se sae e se chega á mesma hora, visto ser menor o percurso. Por isso mesmo é levemente mais barato uns quatro francos, o que largamente compensa termos que pagar, no trajecto da Suissa, o transporte da bagagem.

Apenas ha o incommodo de um trasbordo em Lausanne, mas tão facil, que se passa, na mesma plataforma, de um a outro comboio, tendo este bella carroagem directa do P.-L.-M.

Todo o caminho offerece panoramas deliciosos, e para os que já conhecem a parte até Lausanne, o interesse sobe de ponto ao subir-se o monte Tendre, cujos elevados picos alcançam 1423 metros, ao lado do Suchet que atinge 1610 metros, elevando-se sempre a linha até Vallorbe, onde se passa a fronteira.

Ahi foi feita ultimamente uma nova linha que estabelece a ligação mais directa, e está a concluir-se uma enorme estação, estylo suíço antigo, muito original.

Para o lado da França começa-se em breve a descida, pelo valle do Doubs, qua é lindissimo, serpenteando-se continuamente.

Em Dôle é ligado ao trem um vagão restaurante, para os que seguem directamente a Paris, onde o comboio chega ás 11 da noite. Mas como em caminho fica Dijon, cidade importante que não conhecemos, ahi nos ficámos para d'ella fallarmos a seguir.

Para terminar este dia de excursão, um espectáculo inesperado se nos apresenta: Dijon estava completamente envolvido em nevoeiro, não se vendo de um a outro lado da rua.

Era uma atmosphera londrina que nos rodeava e chegou a pôr-nos um certo embaraço para escolher hotel, porque, á parte o principal, o da *Cloche d'Or*, que é no centro da cidade, todos são no largo ou proximidades da estação.

Só com certo custo conseguimos descortinar por entre a bruma a porta do *Moderne*, que é bom e novo, como o seu título indica.

E n'este caso, citaremos o que escolhemos d'esta vez e do qual cremos ter já fallado em 1906:—O *International*, um verdadeiro paraíso com os confortos d'un palacio, e a cozinha de um nababo.

Mesmo na estação em que aquelles bellos quartos são disputados por todos os que conhecem o seu excellente serviço, os seus preços são inferiores aos dos demais hoteis, de 1.^a ordem como aquelle; passada a época é dos raros que ficam abertos, mesmo o unico, dos bons, que não fecha, e o custo da pensão, desde 12 francos por dia, é extraordinariamente barato, attento o seu conforto e o serviço exemplares.

Para a clientela de luxo, para os que gostam de viver sumptuosamente e nem mesmo gostam senão de gastar muito, tem o Sr. Soalhat, o amavel proprietario do *International* o ultra-faustoso hotel *Astoria*, ao qual faz reclamo especialmense com os seus luxuosos quartos de grande preço.

E já que alludimos á amabilidade de M. Soalhat, citemos um facto que o caracterizou, durante a nossa estada alli.

N'um dia começaram a perceber-se uns ruidos de festa que se preparava. Era o casamento de um filho do proprietario do hotel.

Os hóspedes não só foram convidados a assistir á festa, como, logo ao almoço, notaram que o serviço fora augmentado.

No jantar, porém, o *menu* foi igual ao do banquete que ao mesmo tempo era servido na festa intima da familia, composto dos mais finos pratos da cozinha francesa, com vinhos em profusão das mais raras marcas.

Imagine-se a surpresa de um hóspede, que, chegando no comboio da tarde, veio directamente para á mesa, sem de nada saber, ao ver que os criados lhe serviam o mais

fino vinho do Rheno, o melhor Bordeus, o mais velho Borgonha e o mais caro Champagne. O homem sorria para os creados e para os outros commensaes, e terminado o jantar declarou que d'oravante, ao procurar hotel, se informará sempre se ha algum em que se case um filho do dono da casa.

De Vichy a Lyon são quatro horas, no rapido que, segundo, em parte do trajecto, o curso do Loire, tem que atravessar o extremo norte da região montanhosa chamada o Macisso Central, o que obriga a linha a fortes rampas e bastantes obras d'arte.

Lyon é tambem já nossa bem conhecida; não obstante difficult é passar aquelle importante centro sem lhe consagrar um dia ou dois, quanto mais não seja, para rever a bella cidade que se extende nas margens dos dois rios, o Rhodano e o Saône, o primeiro dos quaes é um dos mais importantes da França, e onde o commerçio e a industria teem um tão grande desenvolvimento, que, em muitas especialidades, abastece toda a França.

De Lyon a *Genève*, ou a Genebra, como nós dizemos, a belleza da linha sobe de ponto, porque ella propria sobe de nível, tendo que se valer da vertente do Jura, seguindo o encantador valle do Rhodano.

A bella capital da Suissa franceza apresenta, n'esta epocha, um caracter mais placido do que em pleno verão, quando milhares de forasteiros a enchem; de saccola ás costas os que se propõem fazer alpinismo, de Baedeker na mão os que vão por simples turismo commodo, para só subirem montanhas commodamente recostados nos ascensores e caminhos de ferro electricos, que tornaram a Suissa o paiz das alturas accessíveis aos commodistas.



A volta ao mundo pela telegraphia sem fios

Do nosso estimado collega, *Industria e Invenciones*, de Barcelona, transcrevemos, com a devida venia, as seguintes linhas:

«A telegraphia sem fios pôde ter uma applicação comercial de enorrimissa importancia. Tendo-se em vista que um cabo ordinario transatlantico, importando n'uns 5 milhões de escudos, não pôde transmittir mais que 35 palavras por minuto, e que duas estações telegraphicas sem fios podem effectuar esse mesmo serviço com uma velocidade duas vezes e meia maior, com uma despesa d'installação que não vae álem de dois milhões, e cujas despesas de exploração são muito mais inferiores ás do cabo, ver-se-ha a formidavel concorrença que a telegraphia sem fios pôde fazer a este ultimo.

O preço de um cabo submarino cobrindo uma extensão de 3.000 milhas, varia entre 35 a 50 milhões, ao passo que duas estações de telegraphia sem fios dando o mesmo resultado importariam apenas em 3 milhões. Assim de poder attender á manutenção do cabo a companhia exploradora deve fazer um negocio de 2.500:000 pesetas, ao passo que para a telegraphia sem fios é sufficiente 2 % d'essa somma.

Dois milhões ds palavras a fr. 1,25 por palavra representam uma somma sufficiente para cobrir as despesas do cabo, ao passo que o mesmo numero de palavras, por metade d'aquelle preço, não só cobrirão as despesas para a manutenção da telegraphia sem fios, mas tambem permitiriam deduzir 35 % das entradas para amortizar o capital.

Não ha duvida que a tarifa da telegraphia sem fios é mais elevada que a do cabo, mas as despesas para reparações e manutenção d'um cabo são mais elevadas do que as necessarias para a manutenção de uma estação de telegraphia sem fios.

Uma companhia que possua 3.000 milhas de cabos submarinos, deve ter um barco prompto a fazer-se ao largo em qualquer momento, para effectuar quaesquer reparações necessarias n'um determinado ponto. Isto representa

uma despesa de 1.250:000 pesetas. As estações de telegraphia sem fios ocupam apenas alguns metros quadradados e as reparações effectuam-se facil e rapidamente.

A Inglaterra e a America teem tomado isto em linha de conta, e de commun accordo elaboraram planos cujo fim é assegurar um serviço de comunicações em torno do globo. Provavelmente, serão utilizadas as estações já existentes: a de Cornwall (Inglaterra), que foi a primeira instalada por Marconi em 1901 e que serviu para as primeiras experiencias através do Atlântico, e a de Glace-Bay (Nova Escocia).

Em Belmar (Nova-Jersey, perto de Nova-York), será edificada brevemente uma grande estação; a transmissão irá até á zona do canal de Panamá, e de alli para Hawaï.

A estação de Hawaï, uma das mais importantes d'aquelle grupo, ficará comunicando com o Panamá, S. Francisco e Philippinas, e brevemente com uma projectada estação na Nova-Zelandia.

Manilha, a ultima estação do grupo americano, ficará ligada a este com Singapura, do grupo inglez, que comunicará continuamente com as estações de Bangalore e de Aden. D'ahi por deante as comunicações transmittidas para o sul, por sobre as grandes montanhas da Abyssinia e os desertos da Africa Oriental allemã, chegarão até Pretoria no extremo da Africa do Sul. Provavelmente a estação de Pretoria ligará com a que se conta estabelecer em Buenos-Aires.

De Aden, sobre o Mar-Vermelho, poder-se-ha comunicar com uma estação do Cairo, e a mensagem transporá prodigiosamente o Mediterraneo e a Italia e chegará a Barcelona, Paris, Berlim ou Londres, gastando apenas alguns minutos.

De Inglaterra seguir-se-ha a rota actual de Clifden (Irlanda) a Glace-Bay (Nova Escocia), para ligar com o Canadá, ou então, utilizando a nova estação mais poderosa de Londres, para se alcançar o ponto de partida, Nova-York-Belmar.

Aproveitando esta cadeia de estações que formam a arteria principal de um grande systema, poderá um despatcho radiotelegraphicco dar a volta ao mundo em dez etapas, partindo de Barcelona.

De Nova-York poder-se-hia seguir a rota S. Francisco-Hawaï, mas actualmente isso é impossivel, visto que as estações pertencem a companhias diferentes, que não admitem a transmissão mutua de telegrammas. E' este o caminho que se seguirá dentro em pouco, quando a estação de Manilha possa comunicar, mas actualmente pôde dar-se já a volta ao mundo, passando por uma larga serie de pequenas estações de pouco alcance, situadas ao norte da Australia.

As grandes estações que se virão a estabelecer em breve na America do Sul, simplificarão bastante a actual linha quebrada, e quando a installação d'essas estações estiver terminada, ficarão consideravelmente reduzidas as actuaes tarifas, podendo-se comunicar em qualquer ponto do globo, por preços insímos.



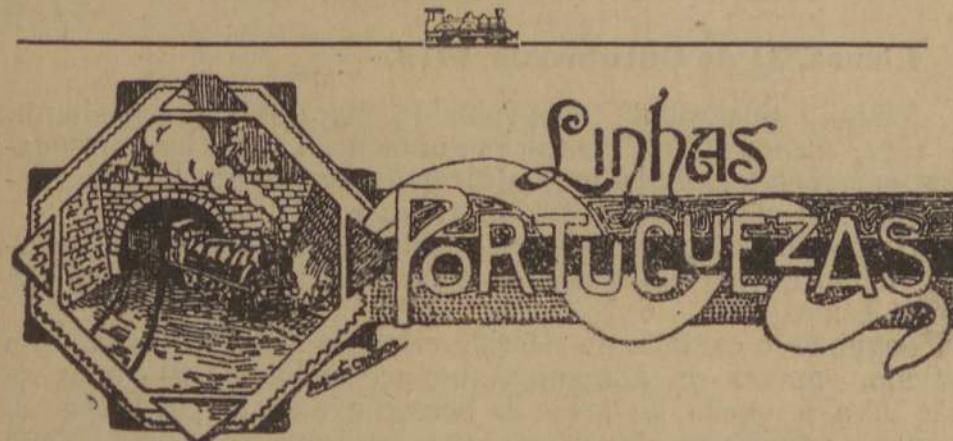
A arbitragem obrigatoria na Nova-Zelandia

O primeiro ministro neo-zelandez elaborou um projecto de lei tendente a punir o operario, que tome parte n'uma greve illegal, com uma multa de 10 libras. O patrão que declare um *lock-out* illegal pagará a multa de 500 libras. O syndicato, cuja maioria de membros tomem parte n'uma greve illegal, fica responsavel e o tribunal poderá anular o registo d'esse syndicato.

Alem d'isso, estipula o projecto que, nas industrias não sujeitas á lei de arbitragem, nenhuma greve poderá ser declarada sem o consentimento da maioria dos operarios, obtido por votação secreta, aliás ficarão os operarios expostos ás mesmas penas que n'um caso de greve illegal.

O gaz nos automoveis

Pensa-se em utilizar o gaz natural, existente em grandes quantidades nos Estados Unidos, para dar movimento aos automoveis. Deve-se esta ideia ao Sr. A. Schenk, da Virginia, que obteve patente de invenção para um metodo para liquefacção do gaz natural dos poços d'aquella região, comprimindo-o em cylindros de aço semelhantes aos de acetylene dissolvido. As experiencias effectuadas deram excellentes resultados: um dos automoveis ensaiados, um Ford, percorreu uma distancia de 160 kilometros com 9 metros cubicos de gaz. Um cylindro contem 18 metros cubicos de gaz, com que se pôde percorrer uma distancia de 300 kilometros. Trata-se, actualmente, de estabelecer depositos por todo o territorio da Republica, que sirvam para substituição dos tubos vazios por outros cheios. Espera-se poder fornecer o gaz por metade do preço de equivalente quantidade de petroleo.



Companhia Portugueza. — Segundo consta o rápido de Madrid vae passar a ser composto com as novas carruagens d'esta companhia, que já se encontram em Lisboa. O novo material substitue com vantagem o actual da Companhia dos Vagões-leitos, pois são mixtas de 1.^a e 2.^a classe, tendo 23 logares de 1.^a e 15 de 2.^a. Os compartimentos de 1.^a transformam-se em cama podendo comportar cada carruagem 10 leitos.

Este material é o mais luxuoso e confortavel que se pôde imaginar e d'elle nos está promettida uma larga descripção, que daremos n'um dos proximos numeros.

Companhia Nacional. — Esta companhia vae proceder á transformação do seu material de passageiros na linha de Vizeu, começando pelas carruagens de 1.^a classe, que ficarão com 3 compartimentos, com 6 logares cada um, corredor, retrete, lavatorio, etc.

Valle do Vouga. — Em meados de novembro, conta esta companhia abrir á exploração o troço de Bodiosa a Vouzella, e por todo o mez de dezembro inaugurar o resto da linha, ou seja de Vouzella a Ribeiradio, cuja construção vae muito adeantada.

Lobito. — Do relatorio de agosto ultimo do commissario do Governo junto do caminho de ferro de Benguela, enviado ao ministerio das Colonias, extractamos os seguintes pontos:

Os dois vapores com material para a secção da linha que acaba de ser aberta, fizeram a descarga á razão de 420 toneladas por dia, um, e o outro a 514, tendo seguido todo o material para o kilometro 430 em 38 dias, á razão de dois kilometros por dia (rails, travessas, etc.) o que mostra estarem bem montados os serviços de descarga e de transportes da companhia.

Vae ser construido um tanque de ferro de 300 metros cubicos em S Pedro, e montar-se a canalização entre o kilometro 118 e a estação de Catengue, para abastecimento da agua; esperando-se tambem o material para outro tanque de 1.000 metros cubicos no Lobito, com os competentes filtros, para se garantir o abastecimento de boa agua potavel á populacão e aos navios.

Começou a ampliação de mais 28 metros da ponte do Lobito, o que muito facilitará a atracação dos barcos.

Continua com excellente resultado o emprego da lenha nas locomotivas, tendo-se feito no mez de agosto a economia de 2.685\$00.

Ficou resolvido não parar com os trabalhos para a construcção da seguinte secção, ordenando-se que continuassem as terraplenagens na proporção de 1.500 libras por mez, até que se faça o contracto para a construcção das outras secções da linha.

Receitas até 31 de agosto ultimo: total 305.363\$41. Despesa total, 202.849\$88.

Por telegramma foi comunicado que a receita do mez de setembro foi de 56.000\$00, e a despesa 32.000\$00.

Durante o mez de setembro, segundo foi tambem comunicado telegraphicamente pelo medico da companhia, foi regular o estado sanitario em todo o percurso da linha.



França

Por decreto de 5 de outubro de 1913 será desclassificada, a partir da organização da rede de interesse local do territorio de Belfort, dos serviços urbano e suburbano definidos abaixo, a parte da linha de tramway, em exploração, comprehendida entre a praça Corbis (antiga praça da Bascule) e a praça do Hôtel-de-Ville (antiga praça das Armas), em Belfort, que foi declarada de utilidade publica pelo decreto de 16 de setembro de 1897.

Ficou aprovado:

a) O acordo sobre o convenio e o caderno de encargos annexos ao decreto de 15 de setembro de 1897, estabelecidos, a 26 de outubro de 1912, entre o *maire* de Belfort, em nome da cidade, e a "Companhia dos tramways electricos de Belfort";

b) O convenio assignado, a 9 de janeiro de 1913, pelo administrador exercendo funções de prefeito do territorio de Belfort, em nome do territorio, e os Srs. Baert e Verney, concessionarios da rede de interesse local declarada de utilidade publica pela lei de 23 de novembro de 1909, para a organização, na dita rede, de um serviço urbano entre o limite do bairro excentrico de Montbéliard e a Fundição de Belfort, e de um serviço suburbano entre Dantoutin e a Fundição de Belfort.

— A abertura do tunnel do *Mont d'Or*, cuja construcção foi decidida pela conferencia franco-suissa, para as vias d'acesso do Simplon, concluiu-se em 4 do corrente mez d'outubro. O eixo está perfeitamente justo. Quatro engenheiros da Companhia do P.-L.-M foram os primeiros a atravessá-lo. Vallorbe festeja o acontecimento e o canhão ribombou.

O tunnel do *Mont d'Or* representa a mais importante obra da linha Frasne-Vallorbe. Tem um comprimento de 6.099 metros, dos quaes 990 pertencem a territorio suíço e 5.109 a territorio francez. Gastaram-se 34 meses e meio na abertura do tunnel, apesar de se ter previsto que a obra levaria apenas 32 meses a concluir-se. Este atraso foi devido ao apparecimento de quantidades consideraveis d'agua, tendo-se extrahido 10.000 litros por segundo. São necessarios ainda quatro meses para se terminarem completamente os diversos trabalhos interiores do tunnel.

Belgica

A "Companhia nacional dos Caminhos de ferro Vicinaes" apresentou á repartição dos caminhos de ferro os planos relativos á construcção de uma linha vicinal de Bracquegnies a Havré. A nova via partirá de Bracquegnies, atravessará Strépy, Maurage, Boussoit e chegará a Havré.

Em Bracquegnies, o novo caminho de ferro será ligado ao vicinal de Bracquegnies a Casteau, e em Havré ao de Havré a Mons.

Allemanha

Estão actualmente entabolas negociações entre a administração dos caminhos de ferro da Prussia, e o ministerio dos Caminhos de Ferro da Belgica, ácerca de uma via-ferrea de Aix-la-Chapelle-Louvain, por Tongres.

Se fôr a cabo este projecto, tambem graças a uma segunda linha de Liége a Verviers, se alcançaria a via-ferrea de Herbesthal a Bleyberg.

Hespanha

Em Mondariz acaba de organizar-se uma companhia, composta de varios capitalistas d'allí e de Vigo para a construcção e exploração d'uma linha electrica entre Mondariz e Vigo, passando por Ponteareas, Porriño etc.

A estação geradora será em Porriño junto á estação do caminho de ferro.

A companhia de que faz parte E. R. Peinado, proprietario do Grande Hotel e balneario de Mondariz trabalha com toda a actividade para que esteja a funcionar na proxima epocha balnear.

E' sem duvida um grande melhoramento que muito vae facilitar a concorrencia aquella estancia, que ficará assim ligada pela viação accelerada não só á rede da M. Z. O. V. como tambem á nossa linha do Minho

—



CARTERA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1913

de 1:040 obrigações de 3 % privilegiadas, de 2.º grau.

N.º	129	1.553 a 1.557	3.865	3.868	4.570
5.392	6.799 a 6.804	7.152 a 7.156	7.914	8.765 a	
8.767	10.914	15.453	15.454	16.438	18.352 a
18.370	18.876	19.415	20.836	21.099	21.763
22.378 a 22.381	24.893 a 24.897	24.987	27.270	27.655	
27.656	28.823	28.824	30.672 a 30.678	30.819	31.195
31.196	32.379	32.380	32.780	32.781	35.666
40.021 a 40.024	45.561 a 45.564	45.840 a 45.842	45.997 a		
46.000	46.500 a 46.513	46.632	46.665 a 46.667	46.956	
47.079 a 47.083	50.160	51.855	51.856	52.307 a 52.313	
55.290	56.073 a 56.086	57.471	58.225 a 58.228	60.303	
63.113 a 63.115	63.826	63.827	64.120	64.121	64.569
64.570	65.755	65.756	72.386 a 72.388	72.582	74.546
75.939	76.057 a 76.060	76.164	76.292 a 76.295	76.509	
77.401	77.902	78.891	78.982	78.988	80.495 a
80.500	81.605 a 81.610	82.154	83.149	83.150	84.880
86.448 a 86.450	88.007 a 88.009	88.012	88.013	89.865 a	
89.868	89.974	91.858 a 91.864	93.022	94.025	95.540
96.424	97.419	97.420	97.571	97.572	100.781 a 100.784
112.669	112.675 a 112.677	112.680 a 112.684	113.018	113.148 a	
113.162	113.566	114.990	115.331	115.332	115.459
120.405 a 120.408	123.038	123.234	123.235	124.004	125.405 a
125.413	125.685	125.867	127.368 a 127.372	130.569 a 130.572	
131.885	132.326	132.851	133.599	133.600	134.294 a 134.296
136.281	136.285	139.997	139.998	145.809	145.810
146.473	149.967	152.493	158.732	161.653 a 161.656	162.898 a
162.903	163.261 a 163.264	163.505	163.506	163.621 a 163.624	
165.348	167.430	168.857 a 168.861	170.004	171.013 a 171.016	
171.545 a 171.550	172.694	172.695	173.996	175.997	177.244 a
177.248	177.385	177.631 a 177.634	177.641	177.642	178.208
178.962 a 178.964	179.781 a 179.790	180.824	181.624	181.625	
185.776 a 185.778	186.491	186.785	186.788	186.975	186.976
187.221 a 187.224	189.371	193.720	193.721	196.395 a	196.398
196.567 a 196.571	198.245	198.459 a 198.468	200.482	201.772	
202.744 a 202.746	203.499	206.063 a 206.066	208.276 a	208.278	
209.270 a 209.278	213.407	213.409	213.411	213.413	213.415
213.417	213.419	213.421	213.423	213.425	213.427
213.431	213.433	213.435	213.437	214.546 a 214.549	214.551 a
214.554	215.170 a 215.172	215.534 a 215.536	218.322 a	218.327	
219.021	219.022	219.417	219.851	219.852	220.251
220.911	224.418	224.678	225.686 a 225.706	226.056	226.057
228.356	232.342	233.040	233.970	234.051 a 234.058	234.523 a
234.525	236.242	237.219	238.487	240.247	242.316 a
242.325	243.015	243.294	244.000	244.188 a 244.190	244.995
245.010	245.100 a 245.106	245.260 a 245.264	246.475	246.489	
246.490	248.762	249.991 a 249.997	253.830	255.985 a 255.993	
256.593 a 256.595	258.488	260.339 a 260.363	261.017	261.825 a	
261.839	262.293 a 262.295	262.421	262.422	264.069	266.459

266.460	267.915 a 267.922	271.854	272.928 a 272.952	273.085
274.284 a 274.288	274.360 a 274.363	275.512	276.683	276.699
277.801 a 277.809	277.811	277.958 a 277.972	277.976	277.977
277.980	278.170	283.081 a 283.085	283.090	286.156 a 286.160
287.510 a 287.514	287.809 a 287.811	288.412	288.413	292.477 a
292.509	293.145 a 293.160	296.124 a 296.126	299.527 a 299.537	
301.815	301.816	303.572 a 303.574	304.015	304.020
309.922	311.475	311.612	312.023 a 312.025	312.403
314.846	317.029 a 317.032	317.349	319.683	321.952
329.483	329.885 a 329.887	330.017 a 330.025	332.806	333.835
333.839 a 333.844	337.423 a 337.454	338.868 a 338.870	339.439	
339.140	341.615 a 341.629	341.639 a 341.648	341.652 a 341.680	
341.731 a 341.745	341.747	341.748	342.763 a 342.773	342.783 a
342.787	342.787	343.075 a 343.077	343.195	343.428
345.825 a 345.900	347.483	347.484	348.183	348.186
348.521 a 348.537	354.461 a 354.464	354.598	354.612	355.729
355.898 a 355.900	357.809	362.793	365.250	365.254.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 13 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de Outubro de 1913.

Saiu o relatorio da Companhia de Moçambique, respeitante a 1912, demonstrando possuir em numerario, quantias empregadas em reportes, depositos em diversos bancos, e letras do Tesouro, 1:854 contos, sendo 197 em Africa e 1657 na Europa.

O excesso das receitas sobre as despesas cifrou-se em 195 contos, tendo havido em relação ao anno transacto, uma diminuição de 54 contos.

Segundo o exarado no referido relatorio pela Direcção teria havido, em vez de diminuição, um accrescimo de 40 contos, se não fôra a queda do preço da borracha, e ficado por cobrar 43 contos. — O parecer dos corpos gerentes é que do saldo da conta de Perdas e Ganhos, na importancia de 194 contos, não seja distribuido dividendo, propondo que da referida quantia se retirem 5 % para fundo de reserva, em harmonia com os estatutos da Companhia, 121 contos para diversas amortizações, discriminadas no relatorio e para conta nova o restante: 62 contos.

Esta Companhia tinha distribuido em 1911, o dividendo de 1 shelling por acção.

Realizou-se no dia 25 do corrente mez o sorteio das obrigações 3/º 1905 (sópeirinhas) sendo sorteadas com os principaes premios, as seguintes:

174.684, 5.000\$00—161.711, 450\$00—144.863, 180\$00—126.426
180\$00—252.443, 180\$00—9.341, 45\$00—24.463, 45\$00—40.388
45\$00—111.392, 45\$00—119.462, 45\$00—131.124, 45\$00.

Em consequencia dos ultimos acontecimentos politicos que tanto perturbaram o sossego da cidade, as transacções teem sido quasi nullas; todavia o movimento commercial da nossa praça foi segundo as estatisticas, de 1321 contos.

A exploração nacional, durante o anno findo, foi de 34.324.993 escudos; o quantitavo de 260.204 para mais relativamente ao anno transacto.

Pela estatistica especial respeitante a 1912, o commercio e industria manifestaram desenvolvimento satisfactorio.

As inscrições continuaram conforme os preços antecedentes, tendo regular movimento.

Todos os outros valores do Estado mantiveram grande firmeza.

As obrigações externas conservaram os respectivos preços, sendó da 1.ª serie 67

Não houve mais concursos para compras de cambiaes no corrente anno em consequencia do Sr. ministro das Finanças determinar que o ministerio cuja pasta dirige fornecesse á Junta o quantitativo necessario para os encargos da dívida externa.

*

O cambio durante a quinzena não teve alteração sensivel.

Abriram em 16 do corrente a $75\frac{1}{8}$ -45-preços que quasi sempre mantiveram e compra hoje a £ 5\$31 e venda a 5\$34.

O Rio-Londres foi durante a 1.ª semana d'esta quinzena 16,5 (14,54,5); no sabbado ultimo, e hoje 16 $\frac{9}{64}$ ou 14\$76,9 por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45	$44\frac{7}{8}$	$45\frac{3}{16}$	$45\frac{1}{16}$
» 90 d/v.....	45	$45\frac{5}{8}$	$45\frac{13}{16}$	—
Paris cheque.....	632	635	629	632
Berlim »	260	261	$259\frac{1}{2}$	$260\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque	439	441	438	440
Madrid cheque	990	1000	985	995

Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras

OUTUBRO

Bolsas e títulos	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	—	—	39,40	39,30	—	39,25	39,25	39,30	39,40	—	39,40	—	39,25	39,25
Dívida Interna 3% coupon.....	39,40	39,40	—	—	39,25	39,20	39,20	39,25	39,40	39,45	—	39,35	39,30	39,20
» 4% 1888, c/premios	21\$00	21\$00	21\$00	—	—	20\$15	—	—	—	—	21\$00	—	—	—
» 4 $\frac{1}{2}$ % 1888/9.....	—	—	c55\$50	—	—	c55\$50	c55\$40	—	c55\$50	c55\$40	c55\$40	c55\$30	—	—
» 4 % 1890	—	—	—	—	a50\$00	c49\$90	—	—	a50\$00	—	—	50\$00	—	—
» 3 % 1905 c/premios	—	9\$05	—	9\$05	—	—	—	—	—	9\$00	9\$00	8\$95	—	8\$90
» 4 $\frac{1}{2}$ % 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5 % 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	67\$10	—	67\$00	67\$00	—	67\$00	67\$00	—	67\$10	67\$10	67\$20	67\$10	67\$20	67\$20
» 3 % 2.ª série	—	—	—	—	69\$00	—	—	—	69\$10	69\$20	—	69\$40	—	—
» 3 % 3.ª série	69\$20	69\$20	69\$10	—	69\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	—	—	154\$50	154\$50	—	—	154\$70	154\$70
Acções Banco de Portugal	155\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	135\$50	—	—	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino	—	—	—	99\$00	99\$00	—	—	99\$00	—	99\$00	99\$00	99\$00	99\$00	—
» Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	110\$00	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	5\$60	—	—	—	—	—	—	62\$20	62\$00	61\$50	—	—
Companhia Nacional	—	—	69\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	57\$20	—	—	57\$00	—	—	—	57\$00	—	57\$50	57\$40	—	57\$15
Companhia dos Phosphoros, coupon a 57\$50	—	88\$00	—	88\$20	88\$00	88\$10	—	88\$10	—	88\$20	—	88\$20	88\$20	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	48\$10	—	—	48\$00	—	47\$80	—	47\$80	47\$90	48\$00	48\$10	48\$15	48\$60
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	17\$15	17\$15	—	17\$15	—	17\$15	—	—	17\$10	17\$15	—	17\$20	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	73\$00	—	—	65\$00	64\$00	—	64\$00	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	78\$80	78\$80	—	—	—	88\$50	—	—	88\$50	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	62,80	—	—	—	—	62,75	—	62,95	63	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	291	291	—	296	—	—	—
» Madrid-Cáceres-Portugal	33,25	—	31	32,75	31	30	31	—	—	—	290	320	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante	447	—	445	318	—	446	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	447	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	307	308	306	306	308	306	307	306	306	305	306	305	304	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	228	228	226	226	224	223	224	224	224	224	225	225	227	—
Companhia da Beira Alta	273	273	278	272	273	273	276	276	276	273	276	275	274	—
Madrid-Cáceres-Portugal	167	168	—	169,60	166	162	155	159	—	160	161	161	—	—
Londres: 3% portuguez	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	84	—	82,75	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA		
		1913		1912		1913	1912	Diferença em 1913
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes			
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Caminhos de ferro Rede geral	14 Outubro	1.073	5:406.760\$00	1.073	5:304.465\$00	+102.295\$00	5.038\$91	4.943\$58
Vendas Novas								

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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

(Continuação)

TERCEIRA PARTE

Caixa de Reformas e Pensões

Como nos Relatorios anteriores publica-se em seguida o «Balanco» d'esta Caixa, na data de 31 de Dezembro de 1912, e igualmente a respectiva conta de «Ganhos e Perdas», que em detalhe apresenta quaes as receitas e sua importancia que a Companhia entendeu affectar ao serviço de reformados e pensionistas.

BALANÇO EM 31 DEZEMBRO DE 1912

ACTIVO

Caixa	3:938\$829
Papeis de credito	302:929\$575
Terrenos no Entroncamento	8:691\$908
Immoveis	37:256\$438
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses	42:078\$108
Ganhos e Perdas	20:524\$500

CONTAS DE ORDEM

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses—c/valores em deposito	316:120\$560
Total geral—Réis	731:539\$858

PASSIVO

Contribuintes:	
Joias	76:960\$009
Quotas	322:679\$704
Reembolsos	399:639\$713
Pensões por pagar	6:024\$320
Devoluções	493\$945
Contas a liquidar	29\$060
Caixa de Socorros	2:632\$974
	6:599\$346
	415:419\$358

CONTAS DE ORDEM

Valores em deposito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses	316:120\$500
Total geral—Réis	731:539\$858

GANHOS E PERDAS

EXERCICIOS ANTERIORES

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911	41:872\$233
Deduzindo:	

Operações em 1912 relativas a exercícios anteriores	20:276\$392
	21:595\$841

EXERCICIO DE 1912

Encargos:	
Reformados	39:301\$020
Pensionistas	28:480\$341

Total—Réis	67:781\$361
	89:377\$202

EXERCICIO DE 1912

Receitas:	
Afectas pela Companhia:	
Bilhetes de gare	19:242\$020
Marcação de logares	283\$000
Anuncios nas estações	1:070\$000
Bilhetes gratuitos de circulação	2:395\$460
	22:990\$480
Proprietas:	
Juros de papeis de credito	10:003\$553
Lucro em títulos sorteados	14\$460
Rendimento líquido de casas	260\$349
Aluguer de terrenos	228\$765
Reembolsos de 1907 não reclamados	871\$110
	11:378\$237

Reversão de joias e quotas por falecimento, demissão e reforma d'empregados	9:483\$085
Subvenção da Companhia, relativa a 1912	25:000\$000

Somma—Réis	68:852\$702
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912	20:524\$500

Total—Réis	89:377\$202
------------	-------------

Examinando o Balanço encontra-se no activo sob a rubrica «Immoveis» uma nova conta, que comprehende a antiga «Habitações no Entroncamento» cujo saldo devedor era de Réis 12:027\$948 e que a diferença ou sejam Réis 25:228\$490 representa o custo dos immoveis pertencentes á Caixa de Socorros, que segundo determina o Regulamento de 31 de Dezembro de 1908 passam a ser pertença da Caixa de Reformas e Pensões.

A verba indicada de Réis 25:228\$490 tinha sido amortizada em annos successivos, restando por liquidar pela Caixa de Socorros sob a epígraphe «Construções e Obras a amortizar» a somma de Réis 6:599\$346 que no Balanço figura a credito da Caixa de Socorros, sendo esta somma o verdadeiro custo dos immoveis transferidos, porém como o seu valor real seja o do custo efectivo ou fosse de Réis 25:228\$490, foi este o adoptado, o que fez aumentar o activo realizable de Réis 18:629\$144 em diminuição da conta de «Ganhos e Perdas».

IMMOVEIS

Habitações no Entroncamento	12:027\$948
Escola Camões no Entroncamento	6:931\$398
Armazem de Viveres no Entroncamento	8:452\$368
Dito em Castello Branco	2:074\$472
Dito em Torres Vedras	5:298\$862
Dito em Gaia	2:771\$390
Somma—Réis	37:256\$438

A importancia da contribuição do pessoal n'este anno foi:

por joia	6:250\$795
por quota	31:135\$855
Em total—Réis	37:386\$650

Da analyse da Conta de «Ganhos e Perdas» verifica-se que a Administração da Companhia concorreu em 1912 com as seguintes verbas, para esta Caixa:

1º—Totalidade das receitas affectas a este Serviço.	22:990\$480
2º—Subvenção da Companhia—Exercicio de 1912.	25:000\$000
3º—Augmento do activo por passagem dos immoveis da Caixa de Socorros.	18:629\$144
Total—Réis	66:619\$624

Os papeis de credito, que representam a inversão parcial das sommas com que contribuiu por joias e quotas o pessoal actualmente ao serviço, foram aumentados com a aquisição em 1912 de mais 670 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau, emissão da «Beira Baixa», da nossa Companhia e constam do seguinte quadro:

PAPEIS DE CREDITO

Existencia em 31 de Dezembro de 1912

Designação	Quantidade	Cotação	Réis
Acções da Comp. ^a Real dos Caminhos de Ferro Portugueses:			
de capital	59	71\$100	4:194\$900
de uso fructo	1	5\$100	5\$100
Obrigações da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez:			
de 5%	28	89\$000	2:492\$000
de 4 1/2%	39	85\$000	3:315\$000
Obrigações do Governo Portuguez de 4% (Empréstimo de 1888)	149	20\$000	2:980\$000
Obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguez de 3% 1.º grau (inalienaveis)	1.282	71\$000	91:022\$000
Caminhos de Ferro Portuguez de 3% 1.º	1.134	71\$000	80:514\$000
«Beira Baixa»	1.335	77\$120,88	102:956\$375
de 3% 2.º	268	57\$650	15:450\$200
Representando Réis			302:929\$575

Pessoal inscripto:

Empregados e operarios inscriptos em 31 de Dezembro de 1911	3:077
Inscriptos durante o anno de 1912	290
Reformados durante o anno de 1912	18
Eliminados por demissão em 1912	43
Falecidos em 1912	32
Ficam existindo em 31 de Dezembro de 1912	3:274

Pensionistas:

a) Reformados existentes em 31 de Dezembro de 1911	251

<tbl_r cells="2" ix="2" maxcspan="1"

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

Construcção da linha do Guadiana

Secção de Evora a Reguengos

No dia 4 do corrente mês, pelas doze horas, na séde da secção de construcção em Evora, Rua de Aviz, 5, perante o chefe da mesma secção, se ha-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, ficando assim sem efeito o annuncio de 11 de Outubro de 1913, visto o prazo desde a inserção do mesmo no *Diário do Governo* n.º 239, de 13 do corrente, até o dia que se achava marcado para a arrematação, ser inferior ao determinado na portaria de 12 de Outubro de 1903:

N.º 1. Terraplenagens e obras de arte—Base de licitação 10.659\$40, deposito provisório 266\$49.

N.º 2. Terraplenagens e obras de arte—Base de licitação 6.211\$73, deposito provisório 155\$30.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento do importancia total da adjudicacão.

Os depositos devem ser feitos até as 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 e na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da secretaria da referida secção, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha do Sado

No dia 11 do corrente mês, pelas quatorze horas, e perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se há-de proceder á arrematação das duas empreitadas de construcção de reservatórios, em cimento armado, para tomas de agua, respectivamente nas estações de Torre Vâ, Ermidas, Louzal e ao kilometro 19,150, do lanço do Garvão a Azinheira dos Bairros; e nas estações de Caveira, Grandola e Valle do Guizo, no lanço de Azinheira dos Bairros a Alcácer, da linha do Sado.

Os depositos provisórios são respectivamente de 55\$ e 37\$50, e devem ser efectuados em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás treze horas do referido dia.

O programma do concurso e cadernos de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construcção e estudos, Rua de S. Mamede, 63, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados, todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

Construcção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 18 do corrente mês, pelas doze horas, perante o chefe da secção de construcção do ramal de Portimão a Lagos, em Portimão, se procederá á arrematação de empreitada n.º 17, de construcção de seis casas de guarda e duas do guarda e partido, cuja base de licitação é de 6.101\$86.

O deposito provisório, que deve ser feito em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, ou na estação de Portimão, até ás 11 horas do referido dia 18, é de 152\$55.

O programma do concurso e o caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construcção, Rua de S. Mamede 63, ao Caldas, Lisboa, e na secção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez ás dezaseis horas.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

No dia 5 do corrente mês e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio do agente de leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados, em virtude do art.º 413 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior á 5 de Setembro de 1913, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 4 do dito mês de Novembro inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 3.450 de Malveira a S. Mamede, 98 pacotes de madeira com 5.784 kilos a Silvano Marcellino; 21.752 de Alcantara T. a Caxarias 10 barricas dc cimento com 1.400 kilos a Manuel Ramalho; 65.021

de Coimbra a Lisboa P. 1 caixote de livros com 115 kilos a Felix Horta; 9.923 de Caes do Sodré a Paço d'Arcos, 1 caixa de xaropes com 33 kilos a João Augusto Porto; 78.030 de Lisboa P. a Portalegre, 9 volumes diferentes com 390 kilos a E. Pinto & Comp.º; 5.877 de Leça a Alcantara M, 1 guindaste, e 2 rolos d'arame com 4.270 kilos a João Alves da Silva; 10.632 de Soure a Braço de Prata, 1 (*) vagão com cal em pedra com 5.020 kilos, á Fabrica de Material de Guerra; 80424 de Gaia, a Paialvo, 2 c. de vinho engarrafado com 136 kilos José Martins Jacintho; 16.855 de Ovar a Gaia, 1 (*) vagão de carrasca de pinheiro com 3.840 kilos a José Pereira Valente & Filhos; 79.228 de Lisboa P. a Stº Anna, 1 caixote de oleados com 89 kilos a Antonio Dias Successores.

(*) Estas remessas serão vendidas em leilão nas estações destinatarias no dia 5 do corrente mês.

Fornecimento de óleo de purgueira

No dia 17 de Novembro pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30 toneladas d'óleo de purgueira.

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

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

Fornecimento de barro refractario nacional

No dia 3 do corrente mês pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 40 toneladas de barro refractario nacional, das proveniencias de Oliveira do Bairro e Ovar.

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

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

FREIOS DE VACUO

Harry Edward Gresham e George Kiernan, desejam vender ou conceder licenças para a exploração do privilegio de invenção que lhes foi concedido em Portugal, para «aperfeiçoamentos nos ejectores para apparelhos de freio de vacuo».

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

GRALHOS DE PENNADOS

Critica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

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

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — Rua dos Condes. Sessões todas as noites.

Salão de concertos e cinematographo. Todas as noites *soirées* elegantes. Às quintas, *matinées-rose* com programas 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.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

1.º ADITAMENTO Á CLASSIFICAÇÃO GERAL PEQUENA VELOCIDADE

Desde 1 de Outubro de 1913 a classificação geral em vigor é modificada como se segue:

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
Automoveis armados (Tarifa geral, Capítulo XV).....	—	—	Locomotivas transitando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI).....	—	—
Barcos (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Locomoveis montados.....	I	7
Bombas de incendio armadas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Maquinas agricolas não designadas sobre rodas	I	7
Botes (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Maquinas não designadas sobre rodas.....	I	—
Caldeiras montadas sobre rodas	I	—	Material de incendios sobre rodas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Camions armados (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Objectos de peso inferior a 100 quilogramas por metro cúbico (Tarifa geral, artigo 60.º) não designados	—	—
Canôas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Reparos (artilleria) armados (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Carretas armadas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Tenders armados, carregados sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Carroças armadas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Tenders circulando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI)	—	—
Carruagens (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Trilhadoras de palha, armadas	I	7
Carruagens de caminhos de ferro armadas sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Vagões de caminhos de ferro, armados, carregados sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Carruagens de caminhos de ferro circulando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI).....	—	—	Vagões de caminhos de ferro circulando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI)	—	—
Ceifeiras armadas	I	7	Veículos para transportes terrestres, não designados, armados (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Cilindros compressores armados (galgas)	I	—	Viaturas militares armadas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Debulhadoras armadas.....	I	7	Volumes de peso inferior a 100 quilogramas por metro cúbico (Tarifa geral, artigo 60.º)	—	—
Embarcações (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Zorras armadas.....	I	—
Galgas (cilindros compressores) armadas	I	—	Zorras «Decouville» armadas	I	7
Lanchas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—			
Locomotivas montadas, transportadas sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—			
Locomotivas de via reduzida montadas	I	—			
Locomotivas transportadas sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—			

Nota.— As mercadorias incluidas na *classe especial* da mesma classificação, serão taxadas pela 1.ª classe da Tarifa geral.

Lisboa, 1 de Setembro de 1913.

O Presidente do Conselho de Administração,

José Cupertino Ribeiro Júnior.

AVISO AO PÚBLICO

1.º ADITAMENTO

A

TARIFA DE DESPEZAS ACESSORIAS

Estacionamento de vagões

A intensidade do tráfego nos meses de Agosto a Dezembro excéde em certas ocasiões por tal fórmula o movimento normal, que, para poder atender ás requisições de vagões dos expedidores, se torna indispensável naquela quadra do ano abreviar quanto possível as operações de carga e descarga das remessas de vagões completos.

Dada a demóra que resulta de tais operações serem feitas pelos expedidores e consignatários, demóra que redonda em prejuízo do público, por ter por consequência falta de vagões para os seus transportes, estes Caminhos de Ferro reservam-se a faculdade de, na referida época, proceder **de ofício** á execução daquelas operações, sempre que as cargas ou descargas de conta dos expedidores ou consignatários não tenham sido iniciadas dentro de **uma hora** contada do momento dos vagões serem postos á carga ou descarga.

Quando essas operações sejam feitas pelos expedidores ou consignatários, os prazos para carga ou descarga dos vagões serão, durante os **mezes de Agosto a Dezembro**, ambos inclusivé, os abaixo indicados.

Findos estes prazos, as remessas ficarão cativas do pagamento dos direitos por estacionamento de vagões, previstos no Capítulo IV, artigo 8.º da Tarifa de Despezas Acessórias, em vigôr.

Prazo para carga ou descarga de vagões completos

No prazo de 3 horas deve ficar concluída a carga ou descarga dos 3 primeiros vagões de cada remessa.

Em cada 2 horas seguintes um novo grupo de 3 vagões da mesma remessa deve ficar completamente carregado ou descarregado.

Estes prazos serão elevados ao duplo para as seguintes mercadorias, quando transportadas a granel:

Aduelas, areia, azulejos, batata, barro, cal, carvão, cebola, frutos, garrafas, ladrilhos, louça, mineral, sal, sucata, telhas, terras e tijolos.

Quando as operações de carga ou descarga sejam feitas pelo Caminho de Ferro, cobrar-se-hão os respectivos direitos, 10 centavos por tonelada e operação.

São exceptuadas das disposições d'este Aviso, as remessas de animais, matérias perigosas, veículos e massas de peso indivisível desde 3.000 quilogramas.

As disposições do presente Aviso entram em vigor em 24 de Novembro de 1913

Em tudo que não seja contrario ao que o presente dispõe ficam em vigôr as disposições da Tarifa de Despezas Acessórias, em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 23 de Outubro de 1913.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.262

AVISO AO PUBLICO

Devendo ser já do conhecimento publico o novo regimen de importação em Espanha das mercadorias exportadas de Portugal, que pelo findo Tratado de Comercio ali tinham livre entrada, as disposições do Aviso ao Publico B. n.º 2.260 de 13 do corrente sobre só serem aceites em portes pagos as expedições para Espanha das mercadorias compreendidas na tabela A do referido Tratado, passam a ser restrinidas apenas ás expedições de:

Peixe fresco, mariscos, caça, carnes verdes, aves, leite e hortaliças, legumes verdes e quaisquer generos de facil deterioração, sal e aguas.

Fica pelo presente anulado e substituido o Aviso ao Publico B 2260 de 13 do corrente.

Lisboa, 17 de Outubro de 1913.

B. 2.261

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente 538

950 exemplares

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot