

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio de 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)

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

António Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographic L. d'Alagoaria, 27

NUMERO 640

LISBOA, 16 de Agosto de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa de transporte fluvial entre Lisboa e Barreiro.
Minho e Douro. — Tarifa especial n.º 23 (G. V.).

SUMMARIO

O caminho de ferro de Benguela, em 1913, por J. Fernando de Sousa.....	241
Alguns livros, por Mello de Mattos.....	244
Parte Official — Ministerio do Fomento — Portaria n.º 211.....	246
Os caminhos de ferro em Portugal-X-por A. O. Viagens e transportes.....	246
Companhia Carris.....	248
Favilhões estrangeiros na Exposição Universal de S. Francisco.....	249
A electrificação dos caminhos de ferro.....	250
Linhas Portuguezas. — Valle do Vouga — Sul e Sueste — Minho e Douro.....	251
Linhas estrangeiras. — Brasil — Inglaterra.....	252
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro.....	252
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	253
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório (Continuação).....	254
Companhia da Beira Alta — Relatório (Continuação).....	254
Arrematações.....	255
Agenda do Viajante.....	256
Horário dos comboios.....	256

Anos	Kilometros em exploração	Quantidades		Productos			Total da receita	
		Passageiros	Mercadorias em g. e p. velocidade Toneladas	Passageiros	Mercadorias em grande e pequena velocidade	Diversos		
1909.....	197	30.681	20.295	30:245\$870	39:509\$680	10:709\$020	70:464\$570	
1910.....	227	38.449	41.994	33:584\$050	206:272\$390	40:297\$646	280:154\$086	
1911.....	334	48.606	32.864	49:501\$450	340:004\$379	21:641\$998	381:147\$827	
1912.....	381	50.818	38.475	52:730\$340	349:584\$5570	20:351\$368	422:666\$278	
1913.....	449	63.333	47.524	53:196\$160	371:498\$665	28:240\$818	452:935\$643	
Percentagem sobre 1909		106.42	134.16	162.75	840.27	163.71	342.78	

E' digno de menção o aumento que vae tendo o emprego da linha nas locomotivas e a consequente redução do consumo de carvão.

Durante 1913 fizeram-se varias obras para melhorar a linha, taes como aumento de 36m na ponte-caes do Lobito que ficou com 139m,40 no alinhamento exterior e 90m no interior e 7m60 de largura, permittindo a atracação simultanea de dois navios;

Substituição das travessas metalicas pelas de madeira indígena nos terrenos salgados dos primeiros 6 kilómetros;

Construção de um deposito de agua de 400m³ em Catumbella; e outro de 300m³ em S. Pedro.

Desvio entre os kilometros 15 e 17;

Diversos trabalhos de consolidação de aterros, e defesa marginal no Lobito.

Importaram esses trabalhos em 35.985\$33.

Na construcção propriamente dita merece ser mencionada a notável rapidez com que em 40 dias consecutivos foram assentes 90. kilometros de via, tendo havido que transportar nesse periodo 10:300 toneladas de material.

O seguinte mappa mostra como se decompõem as despesas de exploração:

	1912 Kil. 381	1913 Kil. 449	Percentagens	
			1912	1913
Direcção.....			6:958\$80,7	10:867\$26,6
Exploração propriamente dita.....	Movimento e tráfego.....	58:685\$25,9	60:943\$49,6	18,5 13,39
	Fiscalização e estatística			
	Contabilidade			
	Saude			
Serviços centrais.....	Armazens gerais	31:191\$08,1	30:482\$58,1	9,9 9,69
	Serviço judicial			
Via e obras.....		81:341\$72,2	82:564\$05,8	25,5 26,2
Tracção e oficinas.....		129:049\$42,2	117:652\$49,1	40,7 37,40
Ponte-caes.....		10:625\$69,2	12:067\$60,4	3,3 3,83
		317:851\$98,3	314:577\$49,6	100 100

N'um dos numeros anteriores da *Gazeta* foi dada noticia sumaria dos resultados da exploração da linha de Benguela em 1913, baseada no relatório do Conselho de Administração. Convém desenvolvê-la aproveitando os esclarecimentos subministrados pelo extenso e bem elaborado relatório do distinto Director geral da exploração da linha, o Sr. Mariano Machado.

O movimento das receitas e despesas é lisonjeiro, pois de 1910 a 1913 subiram as primeiras de 280 contos a 453 e desceram as segundas de 347 a 315, tendo sido a despesa kilometrica de 700\$60 apenas descendo o coifficiente de exploração de 0,75 a 0,69.

A despesa de tracção por tonelada bruta desceu de 5,25 em 1912 e 3,76 em 1913.

Os seguintes numeros mostram a importancia da estação de Benguela:

Expedições.....	142:790\$
Chegadas.....	113:123\$

O numero de passageiros cresceu bastante, pois se elevou de 50:818 em 1912 a 63:333 em 1913, com pequeno accrescimo de receitas por effeito das reduções nos bilhetes de ida e volta que só com o tempo farão sentir o seu effeito salutar.

No tráfego de mercadorias pobres nota-se augmento sensivel, tendo su-

O percurso dos comboios foi de 220:865 toneladas, das quais 201:311 de exploração.

O quadro seguinte dá ideia da utilização do material circulante:

	Designação	1913	1912
Percentagem entre a tonelagem kilometrica utilizada.	E a capacidade offerecida em Carruagens.....	24,80	29,15
	Vehiculos de G. V.....	0,73	1,11
	Vehiculos de P. V.....	49,38	50,69
	Comboio medio.....	42,20	42,70
	De P. V. e o peso total robocado dos vehiculos P. V..	48,89	47,15
	Total e o peso total rebocado do comboio medio.....	36,10	34,33
Percentagem entre o peso total do comboio medio e a força de tracção offerecida.....	Total e a força de tracção offerecida.....	48,24	20,23
		50,53	58,93

O preço do carvão ressentiu-se da elevação geral, tendo subido gradualmente de 8\$948 a 11\$084 reis pelo que se substituiram 1:500^t de carvão por 4:842^t com lenha. Esse consumo vae aumentar mediante modificações que se vão introduzindo nas locomóveis.

O material circulante é representado por 9 locomotivas de manobras e de cremalheira e 16 para a linha geral, 16 carruagens e 201 vagões.

As novas locomotivas encomendadas teem o sobre-aquecimento do vapor, sistema Schmidt e tenders de maior capacidade e poderão rebocar de 200 a 300^t conforme as secções de carga.

Os tres tipos de locomotivas mais usados tiveram os seguintes percursos medios em 1913: 15:632 kilometros as de 6.^a classe, 10:498 as de 7.^a, 17:065 as de 8.^a.

A carga rebocada foi de 30.555:120 toneladas kilometricas com o aproveitamento de 54,3 % da tracção e com o trem medio de 134,7 toneladas.

O consumo de combustivel por kilometro foi de 27^{kg},60 representando a despesa de 156 reis, mas n'aquelle preço acha-se englobada a lenha com o carvão.

O consumo de lubrificantes foi de 16^l,66 por 100^{kg}.

E' particularmente elucidativa a parte do relatorio que se refere á economia da região e á influencia n'ella exercida pela nova linha.

Depois de enumerar as providencias adoptadas pelo Governo da província e das quais se destacam as facilidades dadas à concessão de terrenos e a construção de estradas, bem como os melhoramentos do serviço publico a que tem direito uma povoação da importancia do Lobito, pondera o relatorio que a consideravel baixa do preço da borracha, causa principal da crise que Angola atravessa leva muitos europeus a voltarem-se para a agricultura. Assim se vae operando uma transformação que pôde ser estimado beneficio.

«Por toda a parte se veem manifestações de actividade e se fazem pedidos de concessões de terrenos. De 1 de janeiro a 19 de fevereiro de 1914 passaram-se em Benguela 55 licenças para demarcação de terrenos. Em 1913 foram pedidas no Bié 600 licenças para casas commerciaes, no Hambo 400 e no Bailundo 130. Como já ficou dito anteriormente, o transporte dos chamados productos pobres representa um importante aumento em 1913 sobre os transportes de 1912.»

Depois de enumerar as importantes fazendas do interior, em grande parte devidas ao caminho de ferro, o que mostra quanto ha a esperar dos terrenos do Bailundo e do Bié, ferteis e de excellente clima, acrescenta o relatorio :

«A população branca do Bié, que contem homens de grande actividade e rara persistencia, tem vida propria e accentuado espirito associativo; assim, é frequente nos dias de reunião da associação commercial virem os seus socios de dezenas de kilometros de distancia assistir ás sessões, o que em África é caso para menção muito especial. O clima e a relativa facilidade da vida, parece concorrerem para conservar a energia dos europeus alli residentes. Vêem-se alli cultivadas todas as fructas da Europa e da África.

No dia em que a linha chegar ao Bié (Silva Porto) kilometro 627, tudo leva a crer que as propriedades já começadas tomarão grande desenvolvimento, para o que a granja experimental do Governo vae ser um grande incentivo.

Devido naturalmente ás facilidades que o caminho de ferro proporciona e ainda ás estradas a que me referi e a outras, muito transitaveis, que já existiam no Bailundo, foi este anno pela primeira vez um Governador geral ao Bailundo, Bié e mais além. Viajando como Governador geral, só o sr. Paiva Couceiro tinha conseguido chegar até ao Hambo.

Nos meses de outubro e novembro, percorreu o Governador geral Ex.^m Sr. Norton de Matos, com a sua comitiva, cerca de 1.000 kilometros em automóvel, verdadeiro acontecimento para a África occidental portuguesa.

Da mesma forma já foram ao Bailundo: o engenheiro Sr. Costa Serrão (que tendo estudado o caminho de ferro de Benguela em 1895 não deve ter deixado de notar a diferença entre as inclemências que passou durante os estudos e o relativo conforto com que agora fez essa viagem), o chefe do departamento marítimo Sr. Martinho Montenegro, o engenheiro inspector d'obras publicas Lopes Galvão, o director da agrimensura major Mimoso Guerra e ainda ultimamente o engenheiro Scraeyens, da Companhia do caminho de ferro da Catanga.

Na Catumbella estabeleceu o Governo um campo experimental da cultura do algodão, cujos resultados excederam todas as expectativas, o que não surprehenderá quando se souber que na época das maiores chuvas, outubro de 1913 a fevereiro de 1914, só ali choveu duas vezes, e tão pouco que o pluviometro não chegou a marcar chuva.

A «Sociedade assucareira do Cassequei» começou em abril de 1913 os debravamentos para a cultura da canna, estando em fins de janeiro de 1914 lavrados cerca de 600 hectares e plantados 400 e a fazer-se com toda a regularidade a montagem da fabrica que deve começar a funcionar em outubro de 1914. A fabrica tem capacidade para produzir 7.000 toneladas de assucar por anno».

Pelo que respeita a carvão, refere-se o relatorio ao jazigo de Zenza de Ytombe, a 200 kilometros de Loanda e a 10 da respectiva linha ferrea, tendo uma camada reconhecida de 1^m,80 de possância e 10^m de profundidade. O carvão produz 6.000 calorias por kgr. e não tem enxofre.

Merecem ser citadas as seguintes ponderações acerca da colonização da província :

«Enquanto se não estabelece para a colonização d'Angola uma corrente de emigração branca cuidadosamente orientada, muito conviria aproveitar os elementos locaes, continuando o que as missões teem feito, espalhando escolas d'artes e ofícios e campos experimentaes de agricultura, ensinando os indigenas que estão anciós de aprender, como se conclue do facto de o inspector da agricultura ser diariamente visitado por chefes indigenas que lhe pedem as mais minuciosas informações. O professor de Benguela Dr. José Gregorio diz que lhe é de todo impossível attender, por falta de tempo, os muitos indigenas que o procuram na ancia de aprender.

Devido á iniciativa do actual Governador geral alguma coisa se está fazendo n'esse sentido, mas os sens esforços encontram obstaculos provenientes da difícil situação financeira d'esta província.

Os indigenas civilizados que estão ao serviço do caminho de ferro, e os artistas de cér que encontramos na costa e no interior são todos educados nas missões.

E', por is-o, da mais alta conveniencia que, enquanto se não poder diffundir a instrução pelos indigenas, creando grande numero de escolas de artes e ofícios, se imite o que se faz no Congo belga, abrindo-se o distrito de Benguela ás missões e auxiliando-as por todos os meios para que os indigenas sejam tirados do estado de ignorância em que se acham.

Existem no distrito de Benguela 22 missões protestantes e católicas ao passo que no Congo belga existiam em 1911, 56 missões católicas e 41 protestantes.

Esta eloquencia dos factos não conseguirá porém sobrepurar o sectarismo de vistos curtas que domina as regiões officiaes e se traduz na guerra surda ou aberta ás missões católicas portuguesas em proveito de uma desnacionalização das missões protestantes.

A seguinte estatística accusa as vicissitudes por que tem passado ultimamente o commercio de Angola:

Anos	Província		Benguela		Lobito	
	Valores	Direitos	Valores	Direitos	Valores	Direitos
1908...	10.211.181\$13	845.542\$00	2.631.240\$30	231.961\$79	1.528.387\$90	128.352\$46
1909...	12.406.100\$33	1.100.781\$55	3.413.526\$83	290.658\$68	2.306.281\$75	229.799\$33
1910...	18.785.881\$16	1.822.201\$62	4.785.713\$70	392.473\$71	4.503.008\$85	384.760\$27
1911...	12.988.229\$28	1.395.303\$21	2.839.858\$77	445.209\$59	2.617.279\$91	234.589\$65
1912...	13.780.561\$81	1.378.355\$93	3.696.585\$59	400.272\$64	2.116.435\$21	220.818\$13
1913...	13.289.936\$26	1.144.549\$68	2.939.512\$30	266.046\$30	2.140.102\$45	157.679\$13

A importancia do movimento de Beguella e do Lobito, resulta ainda mais claramente do seguinte mappa comparativo:

Anos	Benguela e Lobito		Restantes alfandegas da Província		Percentagem do rendimento do Distrito de Benguela em re- lação aos outros
	Valores	Direitos incluindo imposto municipal	Valores	Direitos incluindo imposto municipal	
1908....	4.159.628\$20	503.635\$45	6.051.552\$93	550.51\$45	73,3 %
1909....	5.419.811\$58	574.662\$03	6.986.288\$75	667.017\$52	86,2 %
1910....	9.288.724\$53	1.070.352\$51	9.497.156\$61	949.968\$51	112,6 %
1911....	5.567.138\$68	753.312\$79	7.521.090\$60	789.986\$45	95,3 %
1912....	5.813.020\$80	670.570\$44	7.967.541\$01	849.579\$86	78,9 %
1913....	5.079.614\$75	464.657\$82	8.210.321\$51	805.142\$09	57,7 %
	35.227.938\$56	3.937.191\$04	46.233.951\$41	4.612.255\$58	85,3 %

Ainda reproduzirei outro mappa que dá ideia das variações que tem tido ultimamente o commercio da borracha e a consequente diminuição da importação de algodões nacionaes:

*O valor e direitos da borracha exportada pelas alfandegas de Benguela e Lobito foi:

Anos	Toneladas exportadas	Valor	Direitos	Valor medio por kilo
1910....	2.438	4.422.039\$00	397.983\$00	1.581,3
1911....	1.968	2.389.000\$00	195.010\$00	1.521,3
1912....	2.188	2.930.672\$00	265.762\$00	1.534,1
1913....	1.489	1.526.780\$00	115.290\$00	1.521,1

*A importação de algodões nacionaes pelas alfandegas de Benguela e Lobito foi:

Anos	Valores
1909....	1.120.170\$00
1910....	1.333.572\$00
1911....	729.028\$00
1912....	637.083\$00
1913....	497.596\$00

Varios esforços se estão envidando para melhorar a qualidade da borracha, que contribue para a depressão dos preços, empregando-se machinas para a limpeza da borracha.

Os caminhos de ferro concederam importantes reduções de preço para facilitar a exportação.

Em vista do sobressalto que no espirito publico determinou o decreto de 17 de novembro de 1913 chamado de *porta aberta*, que facilitou o transito de mercadorias através de Angola, convem tornar conhecido o juizo que d'esse diploma faz o Director do caminho de ferro de Benguela, a cuja opinião ninguem contestará auctoridade:

Levantou injustificada celeuma o decreto de 17 de novembro de 1913 que auctorizou o transito através da província de Angola de mercadorias destinadas ás colonias estrangeiras limitrophes ond'ellas procedentes. Esse decreto longe de constituir um perigo para o commercio angolense sera um elemento de riqueza para a região. O transito que elle auctoriza produzira: augmento de movimento nos portos marítimos com o correpondente accrescimo de receitas para o Estado; trabalho permanente para os trabalhadores empregados nas cargas e descargas; occupação para numerosos intermediarios; avultada tonelagem de mercadorias para transporte nos vapores no caminho de ferro; e portanto um fin-

portante movimento que será mais um elemento de actividade e riqueza local. O transito da Rhodesia pela Beira e o transito do Transwaal por Lourenço Marques, longe de prejudicar o commercio d'esses portos tem concorrido largamente para o seu desenvolvimento.

O decreto de que se trata, logo que seja posto em execução, permitirá aproveitar em beneficio da província de Angola o movimento commercial da região do Cassai e da zona fronteiriça do Congo belga (Catanga). A unica via actualmente praticavel de Angola para aquelles pontos é a que segue da testa actual do caminho de ferro de Benguela (kil. 520) para a fronteira pelas estradas conhecidas que atravessam uma região onde não ha mosca tzé tzé e seguem pela linha divisoria das aguas dos rios Zaire, Zambeze e Quanza. Enquanto se não fizerem dispendiosas obras d'arte sobre muitos rios que sulcam o territorio d'Angola, não poderá haver outro caminho para os referidos pontos.

Foi esse o caminho seguido pelo Sr. Cunningham para levar mercadorias ao Rwe, no interior da Catanga, e para trazer no regresso, quarenta toneladas de cobre em barras que em 1908 foram embarcadas no Lobito com destino a Londres. Teem sido feitas varias tentativas para abertura de novos caminhos para a fronteira, mas sem resultado; em 1912 um importante negociante tentou com carros boers, seguir de Malange para a fronteira; perdeu 1.062 bois e foi obrigado a abandonar os carros.

Os transportes para a Catanga pelo caminho acima indicado custam hoje 200\$00 a 240\$00 escudos por tonelada e são mais rapidos e economicos do que pela via Beira-Cambove ou Matadi Stanley-Pool. Todos os negociantes afirmam ser actualmente mais caro o frete de uma tonelada de mercadorias desde a nossa fronteira a Cambove com destino à Beira, ou a qualquer ponto do rio Zaire para seguir para Matadi, do que o frete d'essa mesma fronteira a Benguela. Os transportes desde os terminus actuaes d'esses caminhos de ferro são muito dificeis por causa da abundancia de mosca tzé-tzé e da falta de estradas e carregadores.

Segundo opiniao geral, a exportação de borracha, cera e outros productos explorados na região de Cassai e na zona fronteiriça da Catanga e a importação alli de mercadorias em geral, serão feitas pelo territorio portuguez enquanto a via Benguela for como é hoje, mais economica. Uma vez estabelecidas as relações commerciaes pelo nosso territorio, mais facil será a competencia — mesmo quando os fretes por outra via venham a ser egaes aos da via Benguela em consequencia do barateamento das comunicações com a Catanga — pois todos sabem quanto é dificil desviar correntes commerciaes estabelecidas.

Tem-se argumentado contra o decreto de 17 de novembro de 1913 com a possibilidade de se subtrahirem as mercadorias ao pagamento dos direitos e com a impossibilidade de crear ao longo dos caminhos postos suficientes para o impedir. Mas já actualmente existe um movimento muito importante de carros boers e carregadores que seguem pelo unico caminho actualmente possivel, do Chinguaro (kil. 520) a Bihe — Quanza — Matola — Moxico-Dilolo ou Nana — Candundo. Muitos proprietarios de carros tomam inteira responsabilidade pelas cargas: citarei os nomes, que me ocorrem, dos Srs. Felisberto Guedes, Gordon, Chapman, Mayer, Candeias & Irmão, Miranda, Van-der-Merbe e Almeida da Chibia, que como outros de igual respeitabilidade, garantem qualquer carga que sejam encarregados de transportar através do distrito de Benguela, e que ha annos fazem esse trajecto com os seus carros a contento dos negociantes.

Para distrair qualquer preocupação a respeito da possibilidade de subtracção de mercadorias ao pagamento de direitos basta que se estabeleça a regra de que a importancia dos direitos depositados na alfandega só serão restituídos depois da apresentação do documento comprovativo de terem salido pelos postos alfandegarios da fronteira, podendo ainda ser exigido, se tanto se julgar necessário, que os importadores provem ter pago os direitos d'essas mercadorias nas alfandegas do territorio belga ou inglez fronteiriço.

Para verificação da sabida das mercadorias pela fronteira será necessaria a criação de tres postos alfandegarios por onde devem passar as mercadorias: Caianda, Luau e Chicongo.

Caianda fica a nordeste de Nana-Candundo, nas proximidades da carreteira Bihé-Nana-Candundo. E o ponto obrigatorio de passagem dos carros boers para o Congo belga; residem ali muitos negociantes portuguezes. Essa carreteira segue approximadamente o tracado do caminho de ferro, onde existem já diversos postos como são os do Quanza, Sec-Sec Munhang, Calunga, Moxico, Ca-lunga-Cameia e Dilolo. O caminho de carros segue junto ao Cas-

sai, desviando-se de alguns postos sem comodo passar a grande distancia d'elles.

Luan (junto ao rio Luau), é o ponto em que a estrada carretera atravessa a fronteira para entrar novamente no territorio portuguez; o caminho é pouco seguido porque a regiao do Dilolo, que atravessa em territorio belga, é mortifera para o gado.

Chicongo (junto do rio Ninda), é destinado a servir o caminho de transito Bihé-Matota, que deverá descahir para o sul de maneira a tocar a fronteira de leste proximo do paralelo 15. O caminho não deverá ser Bihé-Matota, mas sim Bihé-Cangamba (sede da capitania-mór dos Luhases) que é o mais curto e aquelle que percorrem todos os carros que vão á fronteira ingleza. De Bihé a Cangamba e até á fronteira não ha postos, mas tambem não ha exemplo, pelo menos nos ultimos annos, de o gentio ter atacado os carros. É esta a opiniao do Sr. Manuel de Espregueira Goes Pinto, governador do districto de Benguela que, antes de o ser, viajou muito pelo interior.

O ponto em que a carretera atravessa a fronteira é proximo de N'Jamba (grande povoação indigena que d'ella dista oito kilometros). Como N'Jamba é muito doentia por a regiao ser pantanosa, deve o posto ser estabelecido em Chicongo, junto do rio Ninda, que é ponto salubre.

A influencia que o nosso caminho de ferro já tem no districto de Benguela e a que é de suppôr virá a ter á medida que fôr avançando está bem demonstrada, nos numeros que contém este relatorio.

Oxalá que o optimismo d'este juizo seja confirmado pelos factos, e que a espoliação planeada, como é notorio, não vingue, apesar da tenacidade tedesca com que tem de desfrutar-se o nosso dominio colonial.

J. Fernando de Souza.



ALGUNS LIVROS

(019.41) + (55) + (63.4) + (658)

Quando os periodicos só nos dão noticias de que os homens regressam à selvageria que após vinte seculos ainda não conseguiu fazer admittir que todos são irmãos e como irmãos se devem amar, não é sôra de proposito que nos refugiemos entre os livros, n'um egoísmo de quem se não quer convencer de que a civilização é um vão phantasma que se esvae ante o troar dos canhões, o tropejar dos cavallos ou o bater de azas dos aviões.

Por isso, fechando os olhos ao quadro pavoroso das chacinas que vão junto das margens do Danubio, ao pé do Mosa, nos campos que banha o Rheno, nas planuras que orlam o Vistula talvez, cerrando os ouvidos aos ruidos da guerra, não fallando sequer na incontestavel derrota positiva que acaba de sofrer a chamada diplomacia, mergulhemo-nos nas paginas de papel ennegrecido que aguardavam ensejo de ser lidas e de ser meditadas.

* * *

Preciosos são os serviços que a geologia presta a todas as formas do saber humano e até quando se consagra a assumptos de natureza essencialmente scientifica, os seus cultores logram dotar a humanidade com riquezas incontaveis e incontestaveis, que não custam sacrificios de vidas humanas.

Não é para alludir ás pesquisas diamantiferas, que os geologos da All-mancha fizeram, baseados em deducções theoricas, que se traçaram as linhas admiraveis que acabam de ler-se, porque essas riquezas que talvez sejam causa da perda do Togolandia, são por certo talvez inuteis quando a humanidade menos pensar no seu valor estimativo do que na sua falta de utilidade practica.

Tal não sucede porém com os thesouros que se depararam a Philippe Thomas na sua missão scientifica na Tunisia.

Tiuha-se revelado este geologo em estudos meramente scientificos, quando em 1882 descobriu os jazigos de phosphatos no eocene da colonia que a leste confina com a França do sul do Mediterraneo.

Presidindo á sessão annual da Sociedade geologica da França vinte annos depois d'aquelle descobrimento, disse o sabio professor Lacroix: «Centenas de milhões de franceses já resultaram e ainda hão-de resultar d'esta descoberta, que mostrou até que ponto os governos teem interesse em favorecer estudos de geologia theorica e quanto podem aproveitar ao interesse geral os subsidios parimoniosamente consagrados ao estudo do solo nacional.»

Da phosphorite para a agricultura facil é a transição e menos difícil ainda a passagem d'esta para a arboricultura.

Não admira pois que se faça uma ligeira referencia á allocução que o illustre sabio portuguez Sr. Dr. Ferreira da Silva proferiu na «Festa da Arvore» da terra da sua naturalidade.

Segundo um costume portuguez muito velho e muito inveterado, em tudo se mette a politiquice que a si propria se chismou de politica, persuadida, como certos maledrins, que, mudando de nome, pôde illudir gente honesta. A proposito pois da festa da arvore a tal cavalheira desatou a fazer uma propaganda que provocaria dô se não causasse nauseas.

Certo é que se bem procurarmos a razão de esse odio á arvore, devemos encontrá-lo no substratum arabe ou berbêre que em nós existe.

Quem isto escreve ha mais de um quarto de seculo dirigia obras de hydraulica agricola e procurou defender uns terrenos contra a violencia das cheias do Vouga.

De annos a annos era preciso dispendar grande somma de dinheiro com a construcção de um muro de defesa n'um sitio denominado «Barreiras da Horta.»

Claro está que as areias carrejadas pela corrente iam encostando-se ás pedras. N'isto surgia uma cheia; as Aguas galgavam a crista do muro ou dique e, despenhando-se para um terreno em nível inferior ao leito do Vouga, estabeleciam uma violenta corrente para a Valla do Arrujo, infra-excavavam as terras e, como consequencia, atiravam em terra com a defesa de pedra tão improposita como dispendiosa.

Só havia uma maneira de attenuar a violencia torrencial que assim se estabelecia e isso se fez.

Reconstruiu-se o dique para, ao abrigo d'elle, se fazer uma espessa plantaçao de salgueiros e amieiros, que se contava ir mergulhando nos annos segunites, de modo que enfeltrassem o terreno com o raizame e offerecessem com a sua ramaria uma barreira através da qual a agua se escoaria vagarosamente, quando viesssem de novo as cheias a destruir o dique, que deixaria depois de isso de se reconstruir.

No campo de Coimbra, debaixo da sabia direcção do engenheiro Adolpho Loureiro, eram inumeros os exemplos de este genero de defesa, e em todos os paizes elles se empregam sempre com exito, quando os povos possuem a comprehensão do que convém ao homem civilizado.

Não se fazia portanto senão reproduzir o que era capaz de defender os campos contra a bruteza das Aguas de um rio que transbordando se transforma em torrente.

Completo-se a obra, fez-se uma plantaçao de mais de um milheiro de tanchas de salgueiro e depois de tudo completo, quando só era preciso que a natureza completasse a obra do homem, os habitantes de um povoado vizinho chamado Horta e situado nas proximidades do Eixo e de Eirol, durante uma noite, arrancaram todas as tanchas, empilharam-nas, deitaram-lhes fogo e ergueram uma forca de onde dependuraram um boneco de palha com um bonné e armado de uma foice, symbolismo explicável quando se saiba que os guardarios ou cantoneiros do serviço fluvial no Mondego, Vouga e Liz andavam ao tempo sempre com um distintivo metallico no bonné e com uma foice.

Escusado será dizer que as autoridades administrativas nunca descobriram os autores da estupida proeza.

Dois ou ou tres annos depois vinham os mesmos povos requerer a reconstrucção do dique das «Barreiras da Horta». O rio destruira umas poucas de jeiras de terra, esgaivara os terrenos, levara pastagens e gados.

Narrei em informação oficial o que se passara, puz em relevo o desleixo das autoridades administrativas em descobrirem o que só muitas pessoas combinadas eram capazes de praticar e concluir que sem as plantações, que n'outros locaes do Vouga tinham dado excellentes resultados, era impossivel defender os terrenos a não ser com uma obra que custaria mais que o dobro de elles.

E' bem provavel que a politiquice, em epochas eleitorais tenha mandado reconstruir a defesa de pedra que é derrubada pelas aguas, assim de dar votos na eleição seguinte.

Por isso, na erudita oração que proferiu em 9 de marzo ultimo, o Sr. Dr. Ferreira da Silva diz com razão que «a festa da arvore é a propaganda viva e insistente feita pelo exemplo, à sombra de todas as forças vivas das localidades e com o concurso alegre das creanças, para que se organizem sociedades florestaes e protectoras do arvoredo, assim de se conservarem as florestas existentes no nosso paiz e formarem outras, onde sejam precisas, augmentando assim a nossa riqueza publica e particular».

Através de 18 paginas de texto e quatro outras de notas, o illustre chimico defende com razões ponderosas a festa da arvore, falla das suas applicações industriaes, refere-se ás arvores da Palestina, ás riquezas botanicas do valle do Amazonas, embora muito ao de leve como é natural, e, entrando na sciencia em que hoje tem nome respeitado e conhecido dentro e fóra de Portugal, enumera os elementos que constituem o vegetal, «em numero bem menor do que o das letras do alphabeto», escreve.

E' precisamente esta a passagem mais interessante do bello discurso do Dr. Ferreira da Silva, especialmente quando allude ás variadas transformações de dez corpos simples, de onde vem ou a alimentação, ou o veneno, a perfumaria ou a coloração, uma materia plastica sem a qual não se pôde conceber hoje a industria, a borracha, «e todas estas reacções e syntheses tão variadas dão-se silenciosamente, brandamente, á temperatura ordinaria e unicamente sob a influencia estimuladora dos raios do sol», diz e muito judiciosamente, para recordar a beleza das paisagens minhotas, a importancia hygienica das arvores e os desastres economicos que produzem, referindo um exemplo de casa.

Bem o conheço por infelicidade minha e dos meus, e recordo-me de que bem creança vi proceder dentro dos limites de uma propriedade a ensaios seguidos de rearborização da serra da Estrella, realizados com exito per um dos individuos de mais arraigadas crenças religiosas que tenho conhecido.

Era um bom e santo velho que militara nas hostes de D. Miguel, mas um espirito aberto a todos os grandes ideaes e a todos os progressos, e prompto a reagir quando se tratava das regalias e da honra de Portugal. A um ministro do constitucionalismo que defendia a attitude servil que tomaramos perante a recusa da confirmação de um bispo eleito para uma das dioceses do sul do paiz, disse-lhe «Em quanto a schismas... eu, antes de ser catholico, nasci Portuguez».⁽¹⁾

Muitas e muitas dezenas de annos antes que o Governo se mexesse para pensar na rearborização da Serra da Estrella, trabalhara elle n'ella.

Em fins de 1877, o falecido lente de Economia Politica da Universidade de Coimbra escrevia «Estas tres ribeiras (Carpinteira, Degoldra e Agua d'Alto) teem todas sua origem na magnificente Serra da Estrella. Foram outrora fortissimas, quasi rios: hoje porém correm-lhes minguadas

as aguas que mal chegam para as necessidades da industria e tambem da agricultura... Conduziu a tão lamentavel pobreza a devastaçao das mattas virgens que desde a crista até ás faldas vestiam a serra toda. O consumo desalumiado da sciencia e por isso cego, fatal e sem lei, foi satisfazendo as necessidades do momento, sem se lembrar do futuro, e, a troco de alguns grãos de centeio, matou-se aquella magnifica gratuitade da natureza... encalvecceu-se a serrania para dar areias em vez de aguas ao rio Zezere... Ha longo tempo que a Covilhã pensa em aproveitar a immensa riqueza florestal e fluvial que está promettendo aquella importante parte da serra da Estrella áquelles que a exploraram. Tomou a iniciativa no levantado projecto o Sr. Gregorio Nunes Geraldes, convidando, já como vereador, já como industrial, os seus conterraneos a porem homens á empresa. Convocou para isto uma grande reuniao de industriaes... reservando-se prosseguir depois no acabamento do plano pela arborização da serra, a qual devia segurar os resultados obtidos pela exploração das aguas.

Começara com bons auspicios as obras, por elle mesmo presididas, para o que não poupava nem trabalho, nem dinheiro... Breve porém se viu abandonado de quasi todos os seus cooperadores na empresa patriotica e util: e teve de ceder deante da inercia... Vingou-se então o Sr. Gregorio Geraldes em fazer como particular o que não podera levar a cabo como municipio covilhanense; e grandemente ajudado de seus consocios, cuidou de arborizar todos os terrenos adjacentes da Fabrica Velha, comprou outros de novo, dando-lhos igual destino...»⁽¹⁾

Os resultados eram palpaveis, o exito seguro, mas uma empresa que necessitava de capitais para o seu giro industrial não podia immobilizá-los na aquisição de terrenos para rearborizar.

Com o egoismo dos espiritos mesquinhos, os outros industriaes covilhanenses viam os esforços de Gregorio Geraldes, observando os beneficos effeitos do emprehendimento. Em logar de concorrerem para que elle se expandisse para além dos limites das propriedades que ia adquirindo a firma Campos Mello & Irmão, com quem estava associado Gregorio Geraldes, acharam preferivel que lhes comprasse terrenos escalvados para que aquelle industrial os arborizasse á sua custa. O caudal da ribeira da Carpinteira augmentaria, obteriam assim o correlativo accrescimo de força motriz, e, ao passo que tudo esperavam do esforço alheio...

Mas para onde ia esta digressão de quem já conta quasi que só cabellos brancos e por isso recorda o passado, onde não vê porém a saudade dos tempos idos, mas os egoismos que proseguem inconsideradamente destruindo as arvores, como imprevidentes selvagens que olham, com desprezo talvez, para os nossos vizinhos das bandas do norte e de leste.

De elles porém nos cita o Sr. Dr. Ferreira da Silva na sua allocução um exemplo frisante de uma festa da arvore a que concorreram em grande copia prelados e representantes do clero romano.

N'um commovido final do seu discurso, o Sr. Dr. Ferreira da Silva falla do cemiterio á sombra de cnjas arvores deseja repousar junto de seu pae, terminando por exhortar os seus ouvintes com as seguintes palavras: «Ainæ as arvores, festejæ as arvores, é justo. Mas adoræ o Creador de ellas e de tudo quanto existe—é tambem o vosso dever.»

Esta oração tão convicta e tão cheia de amor foi proferida n'uma das terras do Norte, onde maior predominio tinham nos ultimos annos do passado regimen os representantes das ordens religiosas.

Bem fez portanto o grande chimico que rege com todo o brillantismo uma cadeira na Universidade do Porto,

⁽¹⁾ Dr. Manuel Nunes Geraldes: Cathecismo nacional de Philosophia do Trabalho, vol. 1º pag. 103 (nota).

⁽¹⁾ Dr. Manuel Nunes Geraldes, obra cit. pag. 91, a 93 nota.



orientando o seu discurso de modo que bem provasse que a festa da arvore só tem intutos civilizadores, scientificos até, porque ensina a amar a natureza, e no estudo de ella é que se apprende a ser tolerante, a respeitar todas as opiniões que são sinceras, porque todas imaginam ser as unicas possuidoras da verdade.

Precisamente por ser sincero e convicto no seu apostolado de fazer reviver uma lingua que soubera trazer sentimentos effectivos ás que do latim derivam, é que Mistral tornou a dar foros de linguagem culta ao provençal e n'um dos seus poemas se nos depara um dos mais vibrantes cantos em favor da arvore.

«Porém as arvores das cumiadas, ellas que sinceras, tranquillas e rígidas, a despeito dos ventos de todos os quadrantes, erguem as suas frondes; elles sobre quem menos pesam os annos do que as aves de passagem; elles a quem ao contrario de nós outros torna mais fortes e mais bellas a muita vetustez; elles, solemnnes frantas que o vento do norte faz cantar em pleno som como orgãos; elles, boas e opulentas, que derramam a frescura e a sombra desde ha annos sem conta; elles, cabelleira sombria da terra e madrinhas dos mananciaes e das fuentes, que vivam! Deixa-as viver! porque profusamente brota a seiva dos seus troncos; pois são as filhas amadas, as inseparaveis creanças de mamma, o goso, a gloria colossal da nutritora do universo! Deixa-as viver, e a grande chocadora cobrindo-as com as suas azas, cacarejará alegre! Ah! a Natureza! Se escutasseis a sua linguagem, se a cortejasseis em lugar de a combaterdes perfidamente, dos seus peitos manariam dois jorros de leite soberanamente doce e entre as estevas correria o mel para vosso alimento!

«Oh! mas se a ultrajaes, se sois a causa de correr o pranto pelo seu bello rosto, violando-o e cortando-o e esgalhando a virgindade das suas florestas, oh! não imaginéis que escapaes á fixidez terrivel da sua pupilla implacável! Dos contrafortes e das brechas das suas collinas fará que loucamente brotem as aguas e cresçam os rios, e sabes o que então verás? Berços de creanças fluctuando sobre a onda, as casas brancas e as loiras terras afundando-se com o fragor das avalanches e por toda a parte um horrivel pedregal»

Mal pôde esta descórada traducção do final do setimo canto de *Calendas*, dar sequer uma ideia do sentimento pantheista que se revela através do verso solto do poema publicado ha quasi meio seculo.

Quanto não vem todavia a propósito esta transcrição, que mais não seja para mostrar aos que imaginam que toda a grandeza existe nas pugnas politicas, que os discursos que elles fazem, os artigos que escrevem, as apostrophes que proferem e as luctas em que se envolvem, nem sequer lhes sobrevivem; ao passo que os que se consagram ao culto eterno da belleza, passando ao lado da politica, sem darem sequer pela sua existencia, esses dominam no tempo e no espaço e emocionam ainda largos annos depois de commovidamente confiarem ao papel os sentimentos que lhes agitaram a alma e que lhes fizeram vibrar o espírito.

E a lição que se tira da vida de Mistral, é o exemplo que deveria orientar-nos em presença de um paiz que precisa de dedicação e onde sobram ambições, e onde se rende pouco ou quasi nenhum culto à sciencia.

Mello de Mattos.

Foto

PARTE OFICIAL MINISTÉRIO DO FOMENTO Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia

Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao 2.º semestre do ano económico de 1913-1914, está nos termos de ser aprovada.

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 23.262\$44.

Paços do Governo da República, em 4 de Agosto de 1914.—O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Foz-Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao 2.º semestre do ano económico de 1913-1914, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 22.448\$29 como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 4 de Agosto de 1914.—O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao segundo semestre do ano económico de 1913-1914, está nos termos de ser aprovada, manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de construção aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 47.835\$96, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 4 de Agosto de 1914.—O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

Atendendo a que se encontram concluídos os trabalhos de construção do trôço da linha do Sado compreendido entre Garvão e Alvalade: manda o Governo da República Portuguesa que a Comissão de Verificação da Resistência das Pontes e Construções Metálicas, que tem de proceder à vistoria do taboleiro metálico da ponte sobre a Ribeira de Garvão, proceda também à vistoria do mesmo trôço.

Paços do Governo da República, em 11 de Agosto de 1914.—O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

PORTARIA N.º 211

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho de Tarifas, que o prazo concedido pelas tarifas em vigor, para os transportes em grande e pequena velocidade nos caminhos de ferro do continente da República, seja temporariamente elevado ao dobro.

Esta disposição é aplicada a todas as linhas férreas do Estado e as exploradas por Companhias que dela queiram usar, ressalvando-se as remessas dos artigos sujeitos a deterioração.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 11 de Agosto de 1914.—O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

Foto

Os caminhos de ferro em Portugal

X

Assignado o contracto de cujas principaes disposições démos notícia no artigo anterior, tudo levava a crer que nos fins de 1861 estaria feito o caminho de ferro de Lisboa ao Porto. Mais uma vez, porém, esse importante melhoramento encontrou embaraços que demoraram a sua realização.

A crise financeira originada pela guerra da Crimeia e aggravada pela febre das especulações commerciales e pelo exagerado desenvolvimento das obras publicas, manifestou-se com grande intensidade em todos os mercados da Europa e da America, durante os annos de 1857-1858, tornando impossivel a organização da Companhia com que Sir Morton Petto contava para ter á sua disposição os capitaes indespensaveis á construção da linha ferrea.

Em tales circunstancias, o governo foi admittindo tacitamente a prorrogação do prazo marcado para a formação da Companhia, e, afinal, em julho de 1858, Sir Morton Petto, perdendo as esperanças de a poder constituir, propôz varias alterações ao seu contracto com o fim de

deixar para mais tarde a execução da parte mais difícil e mais dispendiosa do caminho de ferro.

Segundo essa proposta, ficava obrigado a apresentar até ao dia 1º de novembro todos os planos relativos à secção da linha ferrea entre a Ponte de Asseca e Thomar e até ao 1º de janeiro do anno seguinte os da secção comprehendida entre Pombal e a margem esquerda do Douro, e bem assim a construir essas duas secções de modo que podessem começar a ser exploradas, a primeira dois annos e a segunda tres annos depois dos planos serem aprovados pelo governo, mas sendo a estação de Coimbra e a da margem do Douro provisórias.

A subvenção mantinha-se em 5:500 libras por kilometro, mas passava a ser paga mensalmente durante os dois e tres annos da construção.

Para abreviar a conclusão das obras entre Thomar e Pombal, abriria os poços necessarios para o tunnel ao pé do Abiul, os quaes deveriam ficar promptos ao mesmo tempo que a secção da Ponte de Asseca a Thomar.

O concessionario assegurava que empregaria os maiores esforços para organizar uma Companhia que completasse o caminho entre Thomar e Pombal e cumprisse todas as clausulas do contracto de 1857, obrigando-se o governo, pela sua parte, para facilitar a constituição da Companhia, a obter das Córtes, na sessão legislativa que estava aberta, que o sistema de remissão estabelecido n'aquelle contracto fosse substituido pelo adoptado nos contractos feitos ultimamente em França para construção de caminhos de ferro.

Se a Companhia se formasse antes de concluida a parte Asseca-Thomar, todas as obrigações estipuladas em agosto de 1857 seriam por ella satisfeitas dentro do prazo de tres annos contados da data em que aquella secção ficasse prompta.

Se até aquella epocha Sir Morton Petto não conseguisse, porém, organizar a companhia, o governo ou qualquer Companhia, com approvação d'este poderia tomar posse das duas secções construídas e das obras feitas entre Thomar e Pombal, pagando ao concessionario 3:500 libras por kilometro de cada uma d'aquellas duas partes da linha.

Poderia tambem o governo ajustar a construção da parte entre Thomar e Pombal com Sir Morton Petto, que se obrigava a, no prazo de tres annos, entregá-la prompta ao Estado para ser por elle explorada.

Quer n'este ultimo caso, quer no do governo querer adiar a construção d'essa secção, o Estado exploraria por sua conta a parte Asseca-Thomar e Sir Morton Petto a parte Pombal-Douro, podendo o governo em qualquer occasião adquirir a posse das duas secções, pagando 3:500 libras por kilometro e sendo obrigatoria essa remição logo que passassem sete annos desde a abertura ao transito da parte Pombal-Douro.

O governo, a 10 de agosto, pediu ás Córtes auctorização para fazer novo contracto, aceitando estas modificações; mas depois retirou o pedido em vista de novas propostas do concessionario, que se foram sucedendo com muitas variantes. Afinal, apresentou uma, acompanhada de declarações de varios capitalistas ingleses e franceses, que se comprometiam a cooperar com elle na organização da Companhia e na emissão das acções, se no contracto primitivo fossem introduzidas diversas emendas que apontavam.

N'estas circunstancias, o governo, de acordo com aquellas indicações, formulou nova proposta de lei que apresentou á camara dos deputados na sessão de 16 de fevereiro de 1859, pedindo para celebrar novo contracto, alterando o de agosto de 1857, nos seguintes pontos:

O Governo poderia remir o caminho de ferro, desde que tivessem decorrido quinze annos a partir da conclusão d'elle, pagando á Companhia, durante os annos que faltassem para completar o tempo da concessão, uma an-

nuidade calculada pela media do producto liquido dos sete annos imediatamente anteriores, excluidos os dois de menor rendimento, não podendo, contudo, ser inferior nem ao producto liquido do ultimo d'esses sete annos, nem a 6 1/2 % do capital da Companhia, sendo este computado á razão de 6:600 libras por kilometro e em relação a 328,5 kilometros.

A subvenção de 5:500 libras estipulada no contracto de 1857 seria reduzida a 4:400 libras; mas, álem d'isso, o Estado garantia o juro de 6 1/2 % em relação ao capital da Companhia, computado como dissemos, sendo as importâncias devidas pagas aos semestres, e á Companhia era dada a faculdade de emitir obrigações ou acções com qualquer juro, contanto que o termo medio d'este em relação ao capital assim levantado não excedesse 6 1/2 %.

A garantia do juro começaria em relação aos 68 kilometros de Lisboa á Ponte de Asseca, um anno depois da Companhia ter tomado posse da linha de Lisboa a Santarem e executado obras de valor igual ao da somma que ella tinha de pagar por essa parte, podendo o governo até que esta circunstancia se verificasse abater a importância das obras não feitas.

A garantia do juro iria sendo applicada successivamente a 125 kilometros, quando fosse aberta ao transito de passageiros e mercadorias a parte entre a Ponte de Asseca e Thomar, a 283 kilometros quando isso se fizesse na parte comprehendida entre o Douro e Pombal e a 328 quando a exploração se extendesse a toda a linha.

A somma que o governo tivesse a receber pela secção da linha de Santarem seria satisfeita em duas prestações iguaes: a primeira um mez depois da Companhia tomar posse d'essa secção e a segunda d'ahi a seis meses.

Os trabalhos começariam um mez depois de aprovados pelo governo os primeiros planos, que lhe seriam submettidos no prazo de 30 dias, a partir da constituição da Companhia, e esta iria apresentando o resto dos planos com a antecedencia precisa para as obras seguirem com a devida regularidade.

O governo teria o direito de fiscalizar a escripturação da Companhia, e se tres mezes depois de publicada a lei que approvasse esta modificação, a Companhia não estivesse constituída, ficaria *ipso facto* rescindido o contracto de 1857, e Sir Morton Petto perderia o deposito de 40:000 libras em fundos portuguezes que, para garantia da execução d'esse contracto, tinha feito no Banco de Inglaterra.

As commissões de Fazenda e de Obras publicas da Camara dos deputados, reunidas para apreciar a proposta do Governo, formularam um parecer de maioria e outro de minoria, rejeitando aquella a proposta, pelo que o ministerio cahiu, succedendo-lhe outro em que a pasta das obras publicas foi dada a Antonio de Serpa Pimentel e a da fazenda a Fontes.

Entrando em discussão os dois pareceres, depois de acalorados debates, a Camara rejeitou a proposta e votou que o contracto de 1857 fosse rescindido e que n'essa occasião era conveniente não fazer contracto algum de caminhos de ferro, sem comprehender n'elle a linha que havia de ligar-nos com a Hespanha, e tambem que, para a construção de caminhos de ferro, era preferivel recorrer ao concurso publico, assente sobre bases determinadas.

Em virtude d'estas resoluções da Camara, o Governo fixou o dia 31 de maio para termo definitivo da prorrogação do prazo, dentro do qual Sir Morton Petto se obrigava a formar a Companhia e a emitir as acções d'ella, e declarando o representante d'esse concessionario em Lisboa que não o tinha conseguido, por decreto de 6 de junho foi rescindido o contracto de 1857, ficando assim baldado tudo quanto nos dois ultimos annos se tinha feito para tornar n'uma realidade o caminho de ferro entre Lisboa e Porto.

A. O.

VIAGENS E TRANSPORTES

Novos horarios

O receio da falta de carvão, por motivo da guerra, determinou, em plena época de verão, uma redução geral no serviço de todas as linhas ferreas, diminuindo consideravelmente o número de comboios em todos os sentidos—justamente no período em que o movimento de passageiros é maior, por haver mais gente que passa a viver em estações de verão e praias, pelos que leem que ir a banhos e pelos que realizam excursões.

E para mais, pelo mesmo motivo, muitas famílias que se ausentavam para o estrangeiro, não podendo fazê-lo este ano, vão para as nossas águas, e assim aumentam o movimento dos comboios que circulam completos, a transbordar, oferecendo menos commodidade.

Deu-se isto quando justamente o nosso serviço de comboios attingira uma grande perfeição que o tornava digno de nota.

O público queixa-se, mas reconhece que só imperiosas circunstâncias e uma medida de prudente prevenção foi causa forçada d'esta alteração, com a qual os mais prejudicados são os próprios caminhos de ferro que sofrerão certamente nas suas receitas os resultados d'essa diminuição de serviço.

Todos temos que nos conformar com a fatalidade que assolou a Europa!

O nosso horario—pag. 256—vae ajustado, como sempre, ao novo serviço, com as horas pelo sistema antigo por ser de mais fácil leitura.

Bilhetes circulares

A época de verão deu grande desenvolvimento aos losso bilhetes de excursão. Famílias inteiras d'elles teem aproveitado, visto o chefe da família ser nosso assignante.

Também o comércio os tem tomado para os seus caixeiros viajantes, e alguns ha que nos declaram que acham os nossos bilhetes tão vantajosos que não querem outros.

As festas da Senhora da Agonia em Viana do Castello

Viana do Castello é uma das mais lindas terras da mais linda província de Portugal: o Minho. Reclinada na margem direita do poético Lima, que a beija n'uma constante e amoruda carícia, a sua casaria extende-se em enorme plano riscado por arejadas e bem tratadas ruas. Os seus arredores são encantadores, oferecendo paizagens deliciosas. A vista perde-se ao percorrer os numerosos casas ostentando a branca casaria e os massiços verdejantes das bem cuidadas hortas, e o espírito expande-se na contemplação d'esses quadros impregnados do mais intenso bucolismo. Aqui corre uma levada, além trabalha uma azenha, sobre cuja roda a água espadana em fios de cristal; mais além um pequeno regato murmura por entre os canaviaes e aos ouvidos chegam-nos os sons gemebundos e dolentes de uma nora.

Viana do Castello prepara-se para festejar nos dias 18 e 20 do corrente mês, a Senhora da Agonia, cuja invocação provoca estremecções de alegria em dezenas de leguas ao redor; não ha Minhoto que a desconheça e consequentemente que para ella se não sinta atraído.

E justificada é a sua fama, pois trata-se de uma das mais importantes, se não a mais importante, das festas que no norte do país se realizam. Não se descreve, vê-se. E vale bem a pena alli ir, ver bem de perto aquelles cos-

tumes tão típicos e aquelle trajes tão característicos, mórmamente das suas mulheres de uma formosura afamada e que nós só conhecemos pelos... postais ilustrados!

Com o fim de alli levar o maior número de forasteiros, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acordo com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, estabeleceu um serviço especial a preços reduzidíssimos, custando os bilhetes respectivamente em 2.^a e 3.^a classe, ida e volta:

Lisboa-Rocio.....	5\$50	3\$92
Santarem	4\$34	2\$12
Torres Novas	4\$08	2\$94
Abrantes.....	4\$30	3\$10
Portalegre.....	5\$50	3\$92
Elvas.....	6\$10	4\$42
Paialvo.....	3\$92	2\$82
Pombal	3\$46	2\$50
Coimbra e Coimbra-B.....	3\$40	2\$46
Coruche.....	5\$14	3\$48
Vendas Novas	5\$60	4\$02

E assim terá muita gente ocasião de visitar Viana do Castello, uma das mais lindas terras da mais linda província de Portugal: o Minho!

Tarifa para transmissão de telegrammas

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acaba de publicar a sua tarifa especial interna n.^o 6, de grande velocidade, que substitue a do mesmo número de 10 de agosto de 1913, destinada à transmissão de telegrammas.

As suas bases estipulam que até 20 palavras, incluídas as indicações do nome e morada do destinatário e a assignatura do expedidor, o custo é de \$42 e cada 10 palavras mais \$21.

Também indica taxas para a condução a domicílio dos telegrammas em Lisboa e fóra de Lisboa.

Com este número distribuimos esta tarifa.

Animaes, instrumentos, etc., para concursos agrícolas ou exposições officiais, cavalos para concursos hippicos.

O Minho e Douro pôz em vigor uma nova tarifa sob o n.^o 23 de grande velocidade, que, à ultima hora, juntámos ao presente número.

Prazos de transporte em pequena velocidade

Em conformidade com a auctorização dada pelo Governo, em portaria que publicamos no logar respectivo, as Companhias Portuguezas e Beira Alta resolveram que, com o fim de realizar a maxima economia no consumo de combustível pelo melhor aproveitamento da capacidade e da tracção dos comboios, desde 15 do corrente e até aviso em contrario, são elevados ao dobro os prazos regulamentares consignados na tarifa geral e em quaisquer tarifas especiais para expedição, transporte e entrega de mercadorias em pequena velocidade.

Passageiros entre as estações e apeadeiros de Porto a Aveiro

Segundo aviso que acabamos de receber o comboio n.^o 18 faz serviço de tramway entre Porto e Aveiro, sendo portanto validos para este comboio os bilhetes das tarifas n.^o 3 e P 10 de grande velocidade nas condições indicadas no Aviso ao Público B. 2.350 de 23 de Junho proximo passado.

Companhia Carris

Não é certamente também collocando-se n'uma intranigencia absoluta com os desejos da Companhia, que até certo ponto, vão d'accordo com os da cidade, que a Camara pôde obter, para esta, vantagens que ella desde muito exige e a que tem direito.

Ha muito — muito — que fazer para melhorar o serviço de viação accelerada na nossa capital; e apesar dos contractos leoninos em que a companhia se estriba, ella não duvidará, no seu proprio interesse, fazer certas concessões que podem modificar, de uma forma importante, as condições em que ella hoje explora esse serviço.

Tomando por base o projecto de contracto ultimamente feito, vejamos se d'uma e d'outra parte se podem fazer n'elle modificações que o tornem aceitável. Sigamos para isso a ordem das considerações do relatorio da comissão que o examinou:

Ajuste e liquidação de contas. — Pareceu à comissão bem arrumada esta questão; não ha, pois, que modificar o que se concordou; e já esse acordo é uma boa base para que as duas entidades se entendam, pelo passado e pelo futuro, deixando de haver questões prejudiciaes para ambas e para a boa harmonia que entre ambas deve subsistir, para o fim que a Camara deve ter em vista. Os n.^{os} 1 e 2 do relatorio seriam, pois, aprovados.

Concessões. — A de transporte de mercadorias não pode evidentemente ser feita nas mesmas condições que a Companhia tem para o transporte de passageiros.

Nada impede, porém, que á Companhia possa ser concedido fazer esses transportes, sem exclusivo e pagando á Camara as taxas de licenças a que estão sujeitos os vehiculos d'este genero pertencentes a empresas particulares.

O reconhecimento da Companhia como «de utilidade publica para todos os effeitos legaes» levaria tão longe que á simples vista se reconhece que era uma concessão enorme, incomensurável, perfeitamente inadmissivel.

Pois se importantes redes de caminhos de ferro que servem afastados pontos do paiz, que nos põem em relações com o estrangeiro, que tornam a nação centro de transporte e de irradiação para a Europa; se, sem mais longe ir, temos a Companhia Portugueza, que liga a capital com as principaes cidades e as principaes fronteiras, e extende a sua rede por 1:200 kilometros, e além de enormes benefícios no paiz dá ao Thesouro, em impostos e contribuições, centenares de contos annuaes, cuja capital se eleva a 70.000 contos, não gosa d'esse pomposo titulo, como se explica que a uma companhia de serviço urbano elle se desse?

E puramente pasmoso que uma tal concessão chegassem a ser consignada no contracto, tanto mais que nas negociações d'elle por parte da Camara, entraram algumas capacidades cuja intelligencia não admite duvidas. Não percebemos, pois, como isso foi!

E estamos certos de que os negociadores por parte da Companhia muito se hão-de ter rido de conseguirem introduzir, e fazer passar, esse principio no celebrado projecto.

E, quanto ás consequencias d'essa introducção, não estamos d'accordo com a comissão que deu parecer sobre o projecto, de que uma d'ellas seria a Companhia ficar com o direito de collocar nos predios rosetas para segurar os seus cabos, sem auctorização dos proprietários. A esse ponto não chegaria ella, porque elles não lh'o consentiriam, fosse ella de quantas utilidades publicas fosse. Mas havia de servir-lhe para coisas mais importantes: para alterar o leito das vias publicas; para fazer passar as suas linhas em locaes onde embaraçasse o trânsito; para impedir alargamento de passeios ou reduzir a largura de outros; para atravessar até, pelo centro, praças publicas, etc. etc.

Onde essa concessão iria, nas mãos d'uma companhia que só porque um dos seus contractos falla em vehiculos de carga, já se considera com direito a monopolizar o transporte de mercadorias!

A concessão para poder explorar carros circulando fura dos carris, nem sequer explicava que se referia a automóveis ou carros de tracção mecanica.

Isto é: a Companhia não quer que outros vehiculos lhe façam competencia, embora sujeitos a posturas e ao pagamento de impostos; e queria para si — e era-lhe dado — o direito de fazer ella competencia aos outros *isenta* d'esses impostos e do cumprimento d'essas posturas!!

Não fazemos commentarios.

Uma nova combinação pôde porém ser feita com vantagem para as duas partes, dando-se á Companhia a concessão de estabelecer as linhas previstas no art. 3.^º do projecto, com excepção unica das ruas do Carmo, S. Nicolau, Nova do Almada e Garrett, e mais a concessão de abrir um tunnel da Praça do Municipio ao Largo do Corpo Santo ou do Rocio (angulo da rua 1.^º de Dezembro) áquelle largo, podendo n'essas galerias cobrar uma determinada taxa de passagem, durante um certo numero de annos, aos vehiculos de passageiros pertencentes a particulares.

A solução Rocio-Oeste da cidade ficava dada.

A ligação Rocio-Estrella está achada desde que a Companhia é proprietaria do ascensor da rua Aurea, servindo elle para a subida ao Carmo, e d'ahi a linha poderia seguir pela travessa e rua Nova da Trindade ao largo das Duas Egrejas, além da ligação que actualmente existe alli para a linha de Campolide.

E se a Companhia precisa de uma ligação no sentido Leste-Estrella, não vemos inconveniente em que se lhe concedesse o prolongamento da actual linha da rua da Conceição, pela calçada de S. Francisco e ruas Victor Cordon e Paiva d'Andrade, ao largo das Duas Egrejas, tanto em sentido descendente (como ella pede) como no ascendente.

Resta-nos o terceiro ponto que interessa á cidade — e só d'estes pontos devemos tratar aqui — o que se refere aos preços de passagens e á fixação do numero de carreiras.

Na impossibilidade (não vamos até esse exagero de exigencias) de se estabelecer uma só zona dentro da cidade, como, e até fóra d'ellas, se faz em muitas cidades estrangeiras, a fixação de zonas para uma rede tão complicada, de malhas tão apertadas e tão diversas, com perfis diferentes, com interpolation de ascensores, como á de Lisboa, é uma tarifa difícil e só poderia conseguir-se presidindo ao seu estudo um espirito muito liberal, muito largamente disposto a reconhecer a justiça com que o publico da nossa capital reclama a reducção dos elevados preços de transporte que está pagando.

Esse espirito nuaca o teve nem o tem a Companhia, e escudada n'uma peregrina interpretação do seus contractos, trata de defender-se de aceitar como principio que a Camara possa tocar n'esse escandaloso baluarte da liberdade de tarifas de que ella se arroga o direito.

Resta, pois, negociar com ella por mutuas concessões.

Ora estas devem ser tendentes a beneficiar o maior numero, e não se percebe como, no tal projectado contracto, se fazia o contrario.

A Companhia considera como uma grande concessão, actual, os bilhetes de assignatura; e tem razão, quanto a nós. Realmente não se percebe que n'uma tão vasta rede, onde, mesmo sem a percorrer de um a outro extremo, o publico paga 90 réis por uma carreira simples de um extremo até ao centro da cidade, exista um bilhete que custa apenas 137 réis por dia, isto é, o preço de uma só viagem de ida e volta, ainda com 25 % de abatimento, ficando gratis todos os percursos que o assignante faça durante o dia.

E não nos venham dizer que pelo projecto, as carreiras ficavam mais baratas, porque a diferença pouca era e

quem com bilhete de assignatura viesse do Lumiar ou do Dafundo, uma só vez por dia ao centro da Baixa e voltasse, pagava mais do custo diario da assignatura.

E portanto de toda a justiça que, para mais alargando-se consideravelmente as redes em que os bilhetes ficariam sendo validos, pela construcção de novas linhas e pela inclusão, na rede geral, das linhas dos ascensores, o seu preço seja, desde já elevado, em 50 %, mais, com a faculdade de passar ao duplo logo que a nova rede concedida esteja completa.

Não sabemos — porque não temos elementos da Companhia — quantos bilhetes de assignatura existem em circulação; mas diz-nos o relatorio da Camara que elles produzem «mais de 200 contos annuaes». Serão portanto 4.000 a 5.000. Tomando o minimo (porque, aumentando o preço, o numero diminuiria) a Companhia teria:

um aumento de receita *anticipada* de 200 contos annuaes;

outro aumento proveniente das passagens dos actuaes assignantes que deixassem de o ser e que em todo o caso dispenderiam mais de 137 réis por dia.

Estes aumentos compensariam a diminuição nas receitas proveniente do abaixamento das tarifas, diminuição que seria transitoria porque a reducção de preços produziria o aumento do numero, tanto maior quanto mais larga fosse essa concessão.

Juntam-se a isso os 50 passes que pelo projecto eram dados, a mais, à Camara, e de que esta deve prescindir, para que não se diga (o que é vulgar) que ella, n'essas negociações, tratou, mais que dos interesses da cidade, dos seus proprios e dos dos seus empregados.

Chegar-se-hia assim a uma uniformização, n'uma só zona, de toda a rede, a que podemos chamar *pequena circulação*, comprehendendo todo o círculo fechado pelas linhas Santos, Rato, Rotunda, Bairro Calmões, Arroios, Intendente e Caminho de Ferro. Além d'esta zona, as linhas até Alcantara, Estrela, Campo d'Oribe, Campolide, Paillavá, Areo do Cego, Areeiro, Graça e Xabregas, poderiam constituir uma segunda zona; d'ahi em diante se fixariam zonas, em cada linha, não inferiores a 1.500 metros.

Mas esta combinação desagrada aos actuaes assignantes? Certamente; mas estes são quatro mil, e a população de toda a cidade e os seus visitantes não devem pagar mais caro o seu transporte para que um relativamente pequeno numero de interessados beneficie de regalias extraordinarias.

Cansaria esta nova tarifa grandes diminuições de receitas á Companhia? Não o cremos.

Depois, sendo todos os trajectos da rede central a 20 réis, e dado que as carreiras não são tão successivas, para varios pontos, como, em geral, o são as de viação mecanica em toda a parte: dado que estamos acostumados a esperar 10 minutos pelo carro e a gastar 30 réis para irmos de um a outro ponto; não faltaria quem, para poupar tempo, tomasse o primeiro carro para o ponto de encontro de outro que o levasse ao seu destino; e assim a Companhia receberia 40 réis pelo percurso n'uma só zona.

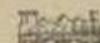
Estas facilidades dadas ao publico augmentariam extraordinariamente o movimento nos carros, e levariam a Companhia a augmentar tambem o numero das carreiras.

E um facto que elias hoje, para certos pontos precisam de ser mais frequentes; mas a Companhia justifica-se da falta dizendo que não ha publico para encher mais carros.

Se a tarifa mais barata haverá publico à farta e essa razão deixaria de subsistir.

E a Companhia sabe bem que, diminuindo os preços, a affluencia do publico lhe compensa o sacrificio; haja em vista o serviço para a Avenida Almirante Reis, que ella espontaneamente estabeleceu, logo de principio, com «carros do povo» e que tão bons resultados lhe tem dado, a ponto das carreiras serem successivas.

Nas condições que deixamos expostas, ou com leves modificações, estamos persuadidos de que as negociações entre a Camara e a Companhia poderiam ser levadas a bom fim, podendo esta desenvolver todo o serviço de que é compativel, sua rede a que já hoje mede cerca de 60 kilómetros e ficaria em mais de 80 com as novas concessões; lucrando o publico com a melhoria e barateamento do serviço, e a Camara com a parte que lhe cabe nas receitas da exploração.



Pavilhões estrangeiros na Exposição Universal de S. Francisco

Extractamos, com a devida venia, da «Gaceta de los Caminos de Hierro», de Madrid, o seguinte artigo, firmado pelo Sr. N. Orestes Guille.

«Se os palacios construidos pela Companhia da Exposição Internacional de S. Francisco, para 1915, em comemoração da abertura do Canal do Panamá ao commercio do mundo, constituem já uma verdadeira e interessantissima exposição de architectura, escultura, pintura decorativa e jardinagem, os edificios que se estão erguendo em grande numero e com febril actividade no recinto destinado aos pavilhões officiaes das nações que vão tomar parte na grande festa do proximo anno, correspondendo devidamente ao convite dos Estados Unidos e attendendo simultaneamente á defesa dos seus interesses commerciales, formarão uma das partes mais interessantes e notáveis do grande certamen, destacando-se pela sua variedade do corpo principal da Exposição, em contraste com a monotonia de construção que a esta preside em todos os seus detalhes e constituindo assim a característica que a separa de todas as Exposições Universaes realizadas anteriormente.

A area destinada aos pavilhões estrangeiros mede aproximadamente vinte e seis hectares, que se extendem em forma de ferradura e em declive, por detraz e a oeste do Palacio das Bellas-Artes, atravessados por varios arruamentos e avenidas, formando um conjunto semelhante a uma mó de residencias principescas, que, quando concluido, apresentará certamente uma perspectiva sumptuosa e animada, destacando-se da massiva sumptuosidade do corpo central dos palacios da Exposição.

Muitos dos pavilhões estrangeiros estão já em construção e alguns totalmente construidos, como o da Republica do Honduras. Entre os que se estão construindo chama a atenção, por sua grandiosidade e beleza, o palacio do Canadá; e, entre os projectados e cuja construção vae ser feita imediatamente, ha-de levar a palma o pavilhão italiano, mal chamado assim, pois não se trata de um só edificio, mas de uma pequena *città* artística, delineada com engenho pelo seu auctor, o celebre architecto romano Marcello Piacentini.

A area total concedida á Italia excede quinze mil metros quadrados, dos quais os pavilhões ocupam quatro mil, os porticos mil, sendo o restante destinado a praças e jardins. Dada a importancia que vae ter a secção italiana, julgamos interessante darmos nma permenorizada descrição do projecto.

A seguir á entrada principal formada por uma ampla avenida e por uma escadaria, adornada ao alto com duas estatuas colossaes, encontra-se a «*Gran-Piazza*» em forma de trapezio, limitada dos tres lados principaes por tres corpos de edificio; á esquerda, o severo palacio em estylo umbrio (inspirado pelo palacio municipal da Peruza), com escadaria exterior até ao andar nobre e com uma torre medieval; em frente, o Palacio Veneziano, de marmore branco, coroado de estatuas; á direita, o palacio em estylo lombardo, em cujo vestíbulo brilharão duas artisticas esculturas symbolicas: o «*Genio*» e as «*Artes*». Estes tres

corpos estarão unidos por duas pontes: uma, com nma columnata de tres arcos, e a outra com um arco unico; e serão destinadas, respectivamente, ás artes Liberaes os dos flancos, e a Pavilhão-Real o da frente.

O Pavilhão Real será o ponto de concurso dos visitantes, e é onde se installará a secretaria da Comissão italiana da Exposição. O interior, composto de varios salões, estará mobilado e decorado por forma a constituir de per si uma verdadeira exposição de artes sumptuarias.

Atraz, e á esquerda do Pavilhão-Real, passando pela ponte que o une ao palacio lombardo, entra-se n'um salão cinematographico, de acesso gratis, onde se exhibirão vistas panoramicas e scenas demonstrativas de todas as bellezas naturaes e artisticas da Italia, bem como a representação dos feitos mais salientes da sua historia e dos trajes e costumes populares das suas diversas regiões.

Passando pela outra ponte, chega-se a uma «Piazzetta» rectangular, com porticos, tendo ao fundo um catafalco em forma de pequeno templo octogonal, d'onde se fará a exhibição de scenas allusivas ás descobertas italianas, por mar e por terra, desde Colombo ao Duque dos Abruzos.

O portico da esquerda da «Piazzetta» corresponderá, em toda a sua extensão, á chamada «Casa Italiana»; para a qual ha tambem acesso directo pelo Pavilhão-Real. A «Casa Italiana» será um esplendido mostruário de mobiliario e de decoração de todos os estylos classicos italianos.

Desde a antecamara, que representará uma sala-d'armas medieval, até á sala de jantar do seculo XV, ao grande salão do seculo XVI, á sala de musica do XVII e ao mimoso toucador (*boudoir*) do XVIII, todos estes estylos estarão representados, tanto na architectura dos diversos compartimentos, como nos respectivos mobiliario e decoração.

Para a realização de tão grandioso projecto, dispôz a Italia da importante somma de dois milhões de liras (400:000\$), tendo comprehendido a influencia que para o seu commercio e para a sua industria ha-de ter a demonstração, perante o mundo, do estado de desenvolvimento em que se encontram, destruindo-se para sempre a crença erronea, romantica e pictoresca, de que a Italia é sómente o paiz do *bel canto* e dos bandidos calabrezes.

Perto da secção dos pavilhões estrangeiros encontram-se os dos Estados-Uninos do Norte, entre os quaes tem capital importancia, pelas suas dimensões e architectura, o palacio dos Condados da California, no estylo das antigas missões hespanholas. Cobrirá a area de dois hectares, terá dois andares e o custo de mais de quinhentos mil dollars (500:000\$).

Este edificio, além de servir de mostruário para os productos da California, terá salões de recepção com todo o conforto para se converterem no verdadeiro *Casino* da Exposição. A comissão de senhoras d'esta encarregou-se do seu adorno e administração, e d'ella formam parte, além da distincta comissão de S. Francisco, outras comissões auxiliares de cada um dos condados da California e outras distinctas senhoras de todas as nacionalidades, para poderem receber e acompanhar as famílias compatriotas que visitem a Exposição.

Tecnic

A electrificação dos caminhos de ferro

Eis, pelo que respeita á França, um certo numero de quadros estatisticos, com a nomenclatura das linhas electrificadas, tanto nas redes das grandes companhias francesas, como na do Estado francez:

1. ^o — P.-L.-M.: Le Fayet a Camonix e a Vallorcine.....	36 kilom.
2. ^o — Orléans: Paris a Juvisy.....	23 "
3. ^o — Midi: Perpignan a Bourg-Madane.....	103 "
4. ^o — Estado: Paris-Invalidos a Versailles	18 "
Somma.....	180 kilom.

Em estudo ou em via de realização:

1.^o — Linhas em exploração: — 1.^o *Midi*:

Montrejean a Luchon.....	36 kilom.
Montrejean a Pau.....	112 "
Lanne-mezan a Arreau.....	26 "
Tarbes a Bagnères-de-Bigorre	22 "
Lourdes a Pierrefitte.....	21 "
Pau a Bedou.....	60 "
Bouzy a Laruns.....	19 "

Somma..... 296 kilom.

2.^o Estado:

Paris a Autenil e ao Campo de Marte.....	14 kilom.
Paris a Versailles R. D. e Versailles-Chantiers.	26 "
Saint-Cloud a Etang-la-Ville.....	16 "
Paris a Saint-Germain (Grande-Cintura).....	23 "
Asnières a Argenteuil.....	5 "

Somma..... 84 kilom.

2.^o — Linhas em construcção: — *Midi*:

Auch a Lannemezan.....	38 kilom.
Castelnau-Magnoac a Tarbes.....	52 "
Arreau a Saint-Lary	11 "
Hagetman a Pau.....	54 "

Somma..... 155 kilom.

3.^o Concessão dependente do Parlamento: — *Midi*:

Quillan a Belesta.....	26 kilom.
Villefranche, Vernet-les-Sains a Sahorre	9 "
Montlouis-la-Cabanasse a Quillan.....	87 "
Bourg-Madame à fronteira	6 "

Somma..... 128 kilom.

Quanto á America, do começo de 1909 ao começo de 1912, construiram-se nos Estados-Unidos 14 linhas ferreas, na extensão de 1.128 kilometros, explorados electricamente na tensão de 1.000 a 2.500 voltas, não existindo nenhuma antes de 1909.

As primeiras linhas estabelecidas na Europa datam de 1903, e são as de Saint-Georges-de-Comiers a La-Mure, de Grenoble a Chapareillan, e de Tabor a Béchyne, as duas primeiras construídas por Thury em Genebra e a terceira por Krizik em Praga.

Depois veio a linha de Moselhütte (1906), construída por Siemens-Shückert.

A mais alta tensão nos motores, 1.200 voltas, effectuou-se na via ferrea Biasca-Acquarossa (Brown-Boveri & C.º).

Contam-se actualmente na Europa 651 kilometros de via-ferrea de corrente continua, com tensão de 1.200 a 2.500 voltas, e distribuidos como segue:

Suissa	21 %	Austria-Ungria..	24 %
França.....	11 "	Allemanha.....	19 "
Italia	20 "	Hollanda	5 "

Locais



Valle do Vouga. — Está-se procedendo à ampliação do cais de mercadorias da estação de S. João da Madeira.

Sul e Sueste. — Está sendo montado o ultimo tramo da ponte do Barreiro, no caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas.

Minho e Douro. — Já entraram em serviço na linha do Douro as novas ambulancias-postaes, construídas nas officinas da Companhia Portugueza.



Brasil

Uma nota recente do presidente Hermes da Fonseca annuncia que a rede ferroviaria do Brasil foi aumentada, em 1913, com 2.303 kilometros, o que eleva o comprimento total da rede brasileira a 24.590 kilometros em trânsito, dos quais 3.521 kilometros administrados pelo Governo da União, 9.218 kilometros, concedidos por esse governo a particulares, 5.558 kilometros concedidos pelo governo federal a empresas particulares e finalmente 6.282 kilometros concedidos pelos Estados.

Esta rede elevar-se-há a 30.000 kilometros quando estiverem concluídas as linhas em construção (5.543 kilometros) as quais tem estado paradas ou demoradas por causa da crise. Além disso já foram estudados e aprovados mais 7.255 kilometros.

O custo total dos caminhos de ferro construídos eleva-se a 595.291.553 mil réis.

Em 1912, a importância em ouro para garantia dos interesses dos caminhos de ferro, elevou-se a 949.592 libras esterlinas e em papel subiu a 862.099 mil réis.

As receitas dos caminhos de ferro, pertencentes à União, elevaram-se em 1912 a 83.834 contos, tendo sido em 1911 de 73.342, e as despesas subiram em 1912 a 83.752 contos, e 74.127 contos em 1911.

As receitas dos caminhos de ferro concedidos pela União elevaram-se em 1912 a 69.359 contos, tendo sido em 1911 de 60.144 e as despesas respectivamente de 47.710 contos e 41.640.

No quadro seguinte vê-se em contos de réis a receita e a despesa totais dos caminhos de ferro concedidos pela União e submetidos à fiscalização da inspecção geral:

Caminhos de ferro arrendados

	Receita	Despesas	Excedente
1910.....	32.184	26.300	+ 5.882
1911.....	35.923	29.102	+ 6.820
1912.....	43.440	32.712	+ 10.727

Caminhos de ferro concedidos com garantia de juros

1910.....	7.249	7.872	- 622
1911.....	9.225	9.664	- 439
1912.....	11.862	11.254	+ 608

Caminhos de ferro concedidos sem garantia

1910.....	43.343	27.354	+ 15.989
1911.....	50.918	32.254	+ 18.663
1912.....	57.623	36.778	+ 20.955

Deste resumo, deprehende-se claramente que os caminhos de ferro do Estado ou garantidos pelo Estado dão os piores resultados, ao passo que os caminhos de ferro construídos directamente a cargo da União e concedidos a empresas particulares, assim como os caminhos de ferro concedidos sem garantia, dão lucros importantes.

O Tesouro federal ao passo que tem em déficit as linhas que possue e explora, e que tem sobre si um encargo considerável que lhe é imposto pelos caminhos de ferro garantidos, recebe já de todas as outras linhas um rendimento de 4.657 contos.

Inglaterra

Realizou-se, em Londres, um banquete presidido por Sir Herbert H. Raphael, no decorrer do qual se fez um brinde unânime, por terem sido tomados em consideração pelo governo inglez os votos da maioria do Parlamento e das câmaras do commercio inglez, para a construção rápida do túnel sob a Mancha.

A comissão parlamentar do commercio francês, criada em Paris pelo modelo do «commercial committee» da Câmara dos Comuns, fez-se representar pelo seu vice-presidente, o senador Bandet; M. de Langenhagen, senador; M. Ch. Leboucq, deputado por Paris, e M. Lucien Coquet, conselheiro do commercio.

Os discursos pronunciados pelos membros do Parlamento francês versaram principalmente sobre o facto de que a opinião francesa foi sempre favorável à ideia do túnel sob a Mancha e que pertence à opinião ingleza pronunciar-se com toda a liberdade sobre o assunto.

M. Arthur Fell, presidente da comissão inter-parlamentar do túnel; Sir Francis Fox engenheiro; o barão d'Erlanger, presidente da Companhia ingleza do túnel, recordaram os importantes trabalhos realizados em França sob a direcção de M. Sartiaux, engenheiro-chefe da Companhia do Norte.

M. Arthur Fell declarou que diminuiam muito as objecções que da parte da administração militar ingleza se oppunham à abertura do túnel.

O presidente do «commercial committee», Sir John Randles, resumiu a discussão congratulando-se por que, ao lado dos membros do Parlamento inglez, numerosas câmaras de commercio inglezas aprovavam o projecto de abertura do túnel, que amanhã deverá ser uma realidade.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Agosto de 1914.

Se a propagação d'esse horroroso incêndio que os ventos do oriente europeu sopraram por toda a Europa, e cujas labaredas ameaçam torná-la um montão de destroços, não chegou até nós, não é menos certo que as suas consequências nos afectam, porque necessário seria estar fora do mundo para não se lhe sofrer os perniciosos efeitos.

A guerra europeia, «a conflagração mais horrível que o mundo tem visto» segundo as próprias palavras do imperador da Alemanha no seu telegrama ao tzar da Russia era, desde muito, temida; e não se pode bem dizer prevista, porque os que, à vista dos formidáveis preparativos em que os grandes países se empenhavam há longos anos, prediziam que, um dia, essa situação de incessante aumento de forças bellicas, terrestres e marítimas, do aperfeiçoamento dos engenhos de matar, produziria o grande embate de supremacias na disputa da hegemonia germanica ou latina, eram sempre classificados de pessimistas, e, não poucas vezes, explicado o seu prognóstico como o de... jogadores de fundos.

Não se podia crer que a Europa, a parte desde mais longos séculos civilizada no mundo, dêsse esse exemplo de barbarismo, lançando-se países e raças numa carnificina medonha que parece querer riscar do mundo a palavra humanidade.

Afastados, n'este extremo ocidental, do enorme palco onde essa tragédia horrorosa se vai desenrolando, desde o 1º d'este mês, tão grande ella é que não podemos ser meros espectadores. Longe do primeiro plano, temos que nos resignar ao papel de comparsas e figurar também — não estivemos nós no mundo — entre as vítimas, indirectamente imoladas às ambigüezes insossibilizadas das primeiras figuras.

A guerra europeia nada e ninguém poupa nos seus efeitos imediatos ou longínquos, e a primeira consequência, para nós, foi o encerramento dos grandes bancos estrangeiros que colocaram os nossos mercados, o nosso commercio e até os simples particulares, n'uma situação crítica que nos vai ameaçando da miséria.

O commercio e a industria que vivem em grande parte da importação, caminham velozmente, para a paralisação, e concebem-se, com desespero, as consequências que advirão da falta de trabalho nas fábricas, pela carença da matéria prima e do combustível; aos que trabalhavam para exportar não melhor perspectiva se lhes depara, porque os mercados consumidores estrangeiros se lhes fecharam.

Os simples particulares que, muitos, tinham os seus baveres em negócios ou propriedades no Brasil, em títulos estrangeiros não tem desconto para os valores que recebem.

E se esses pretendessem recorrer à venda de títulos na nossa bolsa, ella está fechada, e particularmente só conseguiram qualquer operação por preços irrisórios.

E a miséria — não o occultemos — a bater-nos á porta, com todos os seus horrores, e sem que possamos encontrar no interior ou no exterior, meio de a evitar!

Diz o proverbio «para grandes males, grandes remedios» mas elle não previu que podesse haver, como este, um mal tão extraordinariamente colossal, que, para elle não houvesse remédio.

Para as pequenas manifestações da doença: — o receio da inconvertibilidade do papel; a corrida aos depósitos do Monte-pio; o encarecimento dos géneros alimentícios — o governo tem adoptado sensatas providências.

A aflição aos bancos eliminou-se imediatamente e a triste ideia de se trocar papel por prata, também felizmente desapareceu.

O próprio Monte-pio Geral que nos primeiros dias de crise, quasi foi assaltado por uma multidão de veras heterogênea que pretendia levantar os seus depósitos, desejando o pagamento em prata, voltou á normalidade, e os seus sólidos depósitos imediatamente readquiriram o aspecto normal.

Consta que o Governo, usando das faculdades que lhe foram arbitradas pelo Congresso, pensa em elevar a circulação fiduciária a 100 ou 110 mil contos, afim de facilitar os descontos, bem como os empréstimos garantidos.

Aguarda-se tambem que adopte as providencias necessarias para que o pagamento do coupon da dívida externa se efectue em Portugal, afim de não lesar os respectivos possuidores, o que dependerá, parece-nos, da boa vontade dos Srs. Ministro das Finanças e Presidente da Junta do Credito Publico.

Os bancos não compram coupons, allegando que as companhias de seguros se não responsabilizam pelo respectivo seguro; não descontam saques; compram notas de bancos estrangeiros com grande diferença de cambio, embora mais equitativos, que os seus congêneres do estrangeiro; os cambistas não tem feito transações em valores de credito, resultando do exposto completa inactividade de negócios.

Não tem havido especulação de cambios, havendo apenas movimento de £ ouro, que atingiram o preço phantastico de 85, tendo aparecido bastantes pedidos, a ponto de se fazer a respectiva aquisição a 8550.

A Inglaterra informou, segundo telegramma expedido de Cardiff, que nos seria fornecido o carvão de que necessitarmos, regalia só concedida à França, Espanha e Russia.

Isto não impede que o preço d'este combustível tenha subido, de 4580 a 17500, e por motivo ou a pretexto d'isso todas as industrias que dependem d'esse mineral tenham subido e vão subindo os preços dos seus productos, e que outras diminuam o trabalho porque, se temos quem nos venda carvão, temos tambem o seu transporte carissimo, porque os vapores só por fabulosos fretes se aventuram a singrar os mares, arriscados, a todo o momento, a nm mau encontro.

Por este motivo tambem, a navegação, mesmo para as Americas, está reduzida ao infimo, sendo raros os paquetes que se propõem sahir do nosso porto e elevando esses o preço do frete a extraordinaria carestia.

Isto, para mais, só pelos vapores ingleses ou hollandezes, porque os alemaes conservam-se abrigados no Tejo sem ordem de se expôr á viagem.

Como consequencia d'esta triste situação, a nossa *Bolsa*, a exemplo de todas as dos outros paizes, tem estado fechada, não havendo, portanto, cotações, pelo que suprimimos hoje a nossa costumada tabella.

Apenas no dia 1 se venderam *Inscrições* a 39570, 3% 1905 a 9500, 5% 1909 a 78550; *Externas* 1.ª série a 65550 e 3.ª a 68500; *Acc. Ultramarino* a 96500.

Como unica notícia agradavel que interessa a esta secção, foi

assignado em 1 do corrente o novo tractado de commercio anglo-portuguez.

Por elle, o nosso paiz ficará gozando das condições de nação mais favorecida, na introdução dos productos portuguezes no Reino Unido e suas Colônias, em troca da reciprocidade que é concedida aquele paiz para os seus productos.

Com respeito aos nossos vinhos, diz o artigo VI:

O Governo de Sua Majestade Britannica obriga-se a recomendar ao Parlamento a proibição da importação e venda para consumo, no Reino Unido, de qualquer vinho ou outro licor ao qual a designação de Porto ou Madeira seja aplicada, não sendo vinho produzido, respectivamente, em Portugal ou na Ilha da Madeira.

E verdade que ao tractado foi additada uma declaração que deixa este artigo em suspeitas duvidas, redigidos no teor seguinte:

«O plenipotenciario do Governo de Sua Majestade Britannica declara, no acto da assignatura do tractado, que a concessão do Governo de Sua Majestade Britannica, constante no artigo 6.º do tractado, é feita unicamente em troca de melhoria do tratamento aduaneiro concedido ás mercadorias inglezas pelo Governo Portuguez, e sem prejuizo das opiniões das duas partes contractantes, relativamente á exacta interpretação que se deve dar ao artigo 4.º do Convenio de Madrid, de 14 de Abril de 1911».

Mas é tambem certo que o parlamento britannico nunca deixa de aprovar estes documentos diplomaticos, quando os governos lhes apresentam, o que nos tira o receio de que a interpretação do artigo 4.º do convenio de Madrid, que tão prejudicial é para nós, seja mantida.

Por decretos de 12 o governo abriu um credito supplementar a favor do Ministerio da Guerra, para despesas do pessoal e material de guerra, e mandou transferir para o orçamento do mesmo ministerio, e com o mesmo fim, os saldos do exercicio anterior e os dos artigos referentes a exercícios de escolas de repetição.

Sobre cambios nada ha fixo, reinando a mais absoluta desordem, filha da mais completa liberdade de cada qual comprar e vender pelo preço que quer.

Assim, a libra tem, em geral, tido os preços de 5560 - 5580, o franco 215 - 230, e o marco 270 - 290. Notas francesas a 550.

Apenas uma operação de cambiaes um pouco mais importante foi feita 1a dias pela Companhia dos caminhos de ferro, no Lisboa & Açores, comprando libras a 43.

A ultima hora do nosso jornal entrar na máquina informam-nos da rua dos Capelistas que a *Bolsa* não se sabe quando abrirá!

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Companhia Caminhos de ferro Portuguezas	Rede geral	5 Agosto	1.073	3.706.275\$00	1.073	3.963.818\$00	-257.543\$00	3.454\$12	3.694\$14	-240\$02
	Vendas Novas	*	70	72.873\$00	70	80.346\$00	-7.473\$00	1.044\$04	1.147\$80	-106\$76
	Coimbra a Louz	*	29	18.297\$00	29	18.768\$00	-471\$00	630\$93	647\$17	-16\$21
Sul e Sueste	31 Julho	681	1.063.171\$22	681	1.024.419\$61	+38.751\$38	1.561\$19	1.504\$28	+56\$91	
Minho e Douro	20 *	471	1.017.146\$00	471	1.023.390\$52	-6.244\$52	2.159\$54	2.172\$80	-13\$26	
Beira Alta	24 Junho	253	239.842\$19	253	257.684\$82	-17.842\$63	917\$99	1.018\$51	-70\$52	
Companhia Nacional	22 Julho	185	82.527\$68	185	96.184\$54	-13.656\$86	446\$09	519\$91	-73\$82	
Valle do Vouga	20 *	172	85.049\$13	97	43.856\$80	+41.192\$33	494\$47	447\$52	+46\$95	
Guimarães	31 Maio	56	53.298\$34	56	53.961\$95	-663\$61	951\$75	963\$60	-11\$85	
Porto à Povoa e Famalicão	30 Junho	64	77.736\$60	64	74.478\$78	+3.257\$82	1.214\$63	1.163\$73	+50\$90	
Hespanholas										
Norte de Hespanha	20 Julho	3.681	79.648.353	3.681	81.914.277	-2.265.924	24.637	22.253	-616	
Madrid-Zaragoza-Alicante	*	3.664	62.513.715	3.664	70.726.923	-1.213.208	18.972	19.304	-332	
Andaluzes	*	1.083	15.505.679	1.083	14.870.028	+635.651	14.317	13.730	+587	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	31 *	777	5.767.505	777	5.732.178	+35.327	7.122	7.377	+45	
Lorca a Baza e Aguilas	1 Agosto	168	2.170.274	168	2.544.288	-384.014	12.918	15.204	-2.286	

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 6 de Junho de 1914.

(Continuado do numero 638)

Via e Obras

Redução de despesas sobre o anno anterior: 58.528\$69,9.

Esta redução teria sido mais importante se não fosse em parte compensada pelas despesas mais elevadas em 1913, feitas com a renovação da via e das pontes:

1.º — para a renovação da via, 7.331\$63,4 por motivo da extensão de via renovada ser superior à do anno anterior.

2.º — para a renovação e reforço dos taboleiros metálicos das pontes, cuja substituição se impunha por medida de prudência, no Ramal de Caceres, 22.000\$00.

Concluiram-se n'este anno os trabalhos de reparação necessários por causa das inundações de 1912, e por este motivo o exercício de 1913 foi ainda aggravado em 6.195\$13,3.

Sem estas circunstâncias, independentes da conservação normal, as despesas teriam sido, na Divisão da Via, inferiores em 94.055\$76,6 às do anno anterior, isto é, de somma igual (quasi um conto a menos) à dispendida em 1912 com a reparação dos estragos causados pelas inundações.

A conservação da via continuou a ser feita com cuidado, como indica o quadro seguinte, comprehendendo as qualidades de materiais utilizados na conservação ordinária:

Designação	1912	1913
Ballastro — metros cubicos		
Pedra britada	47.732	38.804
Areia	2.100	2.371
Travessas — unidades	127.913	132.063
Garris		
De 40 e 45 kilogrammas	153	168
De 30 kilogrammas	1.331	1.519

A renovação da via executou-se:

1.º — na linha de Leste, além de Alverca, via ascendente, do kilometro 21.506 ao kilometro 39.581, ou seja proximamente, 17 kilometros, com carris de 45 kilogrammas por metro corrente.

2.º — na linha de Oeste, entre Amieira e Alfarellos, concluiu-se a substituição dos carris de 30 kilogrammas por carris de 40 kilogrammas retirados da linha de Leste.

3.º — no ramal de Caceres, a partir de Castello de Vide para a Fronteira, do kilometro 223.600 ao 231.828, continuou-se a substituição dos carris de 30 kilogrammas por outros de 40 kilogrammas, igualmente retirados da linha de Leste. E' n'este ramal que pro-seguimos de preferencia a substituição dos carris de 30 kilogrammas, por causa da passagem dos comboios rápidos sobre esta linha muito accidentada.

Material e Tracção

Augmento de despesas sobre o anno anterior: 65.775\$51,5.

No Relatorio sobre o exercício de 1912 fazímos salientar que a alta no preço do combustível tinha causado um augmento de despesa, em 1912 comparado com 1911, de quasi 150 contos.

Em 1913 esta alta ainda mais se accentuou, e a despesa com combustível excedeu 93.775\$90 a correspondente a 1912.

A seguir indica-se o consumo de combustível por kilometro-trem e preço medio por tonelada sobre vagão no depósito, numeros estes extraídos dos mappas estatísticos:

Annos	Consumo em kilos por kilometro trem medio	Preço por tonelada de combustível sobre vagão no depósito
1907	13k.485	3578,8
1908	13 , 163	4549,3
1909	13 , 182	3590,5
1910	12 , 904	4501,9
1911	13 , 044	3597,3
1912	14 , 014	5820,7
1913	14 , 354	596,8

A greve dos mineiros do País de Galles, em fevereiro e março de 1912, produziu dois efeitos por igual onerosos para os consumidores de combustível: a alta importante do carvão e a sua qualidade inferior, em resultado do menor cuidado dos mineiros na extração e escolha do carvão.

E' devido a esta ultima causa, constatada em todos os caminhos de ferro, que devemos atribuir em maior proporção o augmento de consumo por kilometro-trem (0,970) de 1911 a 1912; lembrando também que a carga media dos comboios aumentou mais de 12 toneladas de 1910 a 1913, o que explica também um maior consumo, assim como a marcha sempre mais acelerada dos nossos comboios.

Prestámos também toda a nossa especial atenção para este assunto, que respeita ao consumo do combustível, que a nossa Di-

visão do Material e Tracção estuda com o maior cuidado por meio de repetidas experiências e ensaios.

A outra causa do augmento de despesa, ainda muito mais grave, é a do preço do carvão; desde 1902 nunca se atingiu o preço de 1913. B'stará indicar que se o preço por tonelada, pago pelo Serviço de Tracção, fosse em 1913 o mesmo de 1911, este Serviço teria por quantidade igual (de 112.874 toneladas) dispendido menos 225.183\$63; esta mesma tonelagem teria custado menos 85.897\$11,4 apenas se o preço de 1912 se tivesse mantido.

Os preços dos contractos feitos para 1914 foram um pouco menores onerosos, mas é impossível prever quando os preços comparáveis aos de 1909-1911 poderão novamente ser obtidos.

Vê-se, pois, que o preço do carvão explica claramente o augmento de despesa d'esta Divisão.

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 22 de maio de 1914.

(Continuado do numero 639)

Conta de Ganhos e Perdas

O saldo final da conta de Ganhos e Perdas do exercício de 1912, foi, conforme a nota atraç indica, de escudos..... 62.580,2

A addicionar:

Os resultados disponíveis de 1913..... Escudos 87.415\$25,1

Somma a aplicar ao serviço das obrigações de 2.º grau..... " 87.478\$05,3

Menos:

Custo de 660 obrigações 2.º grau amortizadas..... " 11.502\$05

Liquido a repartir pelo coupon n.º 9..... " 75.976\$00

o que permite fixar um dividendo de francos 4,60 ao proximo coupon pagavel em 30 de junho, segundo o disposto no artigo 43.º dos Estatutos.

Em 1913 a Companhia supportou uma perda de escudos: 838\$86, nas diferenças entre os impostos pagos em França e Portugal pelas obrigações existentes e as retenções feitas aos portadores no acto do pagamento dos coupons.

A percentagem que é atribuida à Administração pelo artigo 21.º dos Estatutos, é de escudos 1.834\$57,2.

As diferenças de cambio constituiram um pesado encargo de escudos 17.835\$09,2, em virtude do forte aggravamento registado nas cotações que vigoraram no anno de 1913.

Fechamos o presente relatorio apresentando ao Conselho Fiscal a expressão do nosso mais sincero reconhecimento pelo bom e prestimoso concurso que nos dispuson durante todo o anno.

Nos agradecimentos afectuosos que dirigimos a todos os nossos colaboradores zelosos, correctos e sollicitos, devemos especializar os Ex.ºs Srs. Inspector Geral, Engenheiro adjunto à Administração, Director da Exploração e demais funcionários superiores da Exploração, pela muita pericia e dedicação com que serviram a Companhia.

Resoluções

Finalizando, submettemos á vossa apreciação as seguintes conclusões:

1.º — que approveis, de conformidade com o Parecer do Conselho Fiscal, as contas, balanço e relatorio da Administração do exercício de 1913 (34.º exercicio);

2.º — que approveis a liquidação do mesmo exercicio, fixando a quantia de frs. 4,60 ao coupon n.º 9 das obrigações do 2.º grau (impostos a deduzir).

Para cumprimento das disposições abrangidas pelos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, tereis que eleger dois Administradores em substituição dos Ex.ºs Srs. Conselheiro Francisco Cabral Metello e Julio Empis, que terminam o seu mandato (podendo ser reeleitos) e tres membros efectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 7 de Maio de 1914.

O CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO — Em Lisboa: *Júlio Marques de Vilhena, Presidente, Eduardo Burnay, Conde do Cartaxo, Francisco Cabral Metello, A. J. Simões d'Almeida, Luiz Ferreira da Silva Vianna.*

Em Paris: *Octave Keller, Edouard Delange, André Walter, Paul Gravier, Jules Empis.*

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Venda de utensílios para funcionamento de máquinas

No dia 29 do corrente, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, na sua sede, rua de S. Mamede (ao Caldas) n.º 63, em Lisboa, serão abertas quaisquer propostas para a compra dos seguintes utensílios usados alli existentes e que podem ser vistos em todos os dias úteis das 10 às 16 horas:

9 tambores diversos; 1 tambor de 3 velocidades e veio; 1 veio com ligação; 1 ligação, e 22 peças diferentes.

A pessoa a quem for feita a adjudicação depositará na Thesouraria d'estes Caminhos de Ferro a quantia correspondente a 5% da importância da mesma adjudicação, a qual lhe será restituída depois de ter pago os referidos utensílios, que deverão ser retirados pelo adjudicatário do local onde se encontram no prazo máximo de 10 dias, sob pena de perda do depósito, que reverterá a favor do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

Construção da linha do Sado

No dia 1 de Setembro de 1914 pelas 12 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder à arrematação das seguintes empreitadas, de fornecimento e montagem de alpendres para os apeadeiros da linha do Sado, ficando sem efeito o anúncio de 24 de Junho último.

1.ª Secção — Empreitada de alpendres, para os apeadeiros da Algeruz e para as estações de Aguas de Moura, Piúneiro, Palma e Alcacer do Sal.

2.ª Secção — Empreitada de alpendres, para as estações de Torre Vã, Alvalade, Hermidas e Lousal.

3.ª Secção — Empreitada de alpendres, para as estações de Bairros, Canal e Valle do Guizo.

Os depósitos provisórios, que são de 20\$00 para cada uma das referidas empreitadas, podem ser efectuados em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este anúncio, até às 15 horas do dia 31 do corrente.

Os programas de concurso e cadernos de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das 10 às 16 horas.

Construção da linha d'Evora a Reguengos

No dia 10 de Setembro próximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder à arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um tramo metálico, com 18,70 entre as alvenarias, para a ponte sobre a ribeira do Xarrama, da secção de Evora a Reguengos da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 2.500\$00 e o depósito provisório que pode ser efectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este anúncio até 9 do referido mês, é de 625\$55.

No dia 25 de Setembro próximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder à arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de dois tramos metálicos *bow-string*, com 26,70 entre os eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira do Degébe, da secção de Evora a Reguengos da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 8.689\$00, e o depósito provisório, que pode ser efectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este anúncio até 24 do referido mês, é de 217\$50.

Os programas d'estes concursos e cadernos de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, na sede da secção em Evora e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das 10 às 16 horas.

Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de carvão de coke para fundição

No dia 17 d'agosto, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 450 toneladas de carvão de coke para fundição.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central

do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da Estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis das 10 horas às 16.

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

Leilão

Em 19 d'Ago-to próximo futuro e dias seguintes, às 14 horas, por intermédio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Cândido da Cunha & Sobrinho Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 113º da tarifa geral, proceder-se-há à venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 19 de Junho de 1914, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta referida, e n'outra, que pela sua menor incompetência se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito à Companhia para o que deverão dirigir-se à Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias úteis até 18 do referido mês de Agosto inclusivé, das 10 às 16 horas.

N.º 74 366, de Rio Tinto a Lisboa P., 2 caixas de vinho com 40 kilos, a Silva & Irmãos L.º; 24 239, de Elvas a Lisboa P., 1 fardo de tecidos com 43 kilos, a Manuel Dias Sousa; 94 894, do Porto Campanhã a Alcantara-Terra, 27 barris vazios com 346 kilos, a Ch. Levelhause; 54 071, (a) de Alcantara Terra a Martinchâ, 28 pacotes de ripas com 1.600 kilos, a Joaquim Modesto; 3.650, de Montemor-o-Novo a Porto Campanhã, 1 vagão de palha com 10.010 kilos a José da Costa Monteiro; 8.533, (1) de Cacarias a Porto Campanhã, 1 vagão de palha com 11.860 kilos, a José da Costa Monteiro; 3.618, (1) de Montemor-o-Novo a Porto Campanhã, 1 vagão de palha com 10.610 kilos, a José da Costa Monteiro; 3.628, (1) de Montemor-o-Novo a Porto Campanhã, 1 vagão de palha com 10.950 kilos, a José da Costa Monteiro; 3.663, (1) de Montemor-o-Novo a Porto Campanhã, 1 vagão de palha com 11.480 kilos a José da Costa Monteiro; 1 porção de rolos de pinho com 1.000 kilos.

(a) Parte da remessa.

(1) Estas remessas serão vendidas em leilão na estação de Villa Nova de Gaia no dia 18 do corrente.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Arrendamento do bufete da estação de Mirandella desde 1 de Janeiro de 1915 até 31 de Dezembro de 1917

A Direcção d'esta Companhia recebe propostas em carta fechada até ao dia 30 de setembro de 1914, para o arrendamento do bufete, da estação de Mirandella, desde o dia 1 de janeiro de 1915 até 31 de dezembro de 1917.

As condições para este arrendamento estão patentes na sede da Companhia, em Lisboa, rua de S. Nicolau, n.º 88, e nas estações da linha de Tua a Bragança; e serão enviadas a quem as requisitar.

As propostas serão endereçadas à Direcção da Companhia, em Lisboa, e redigidas segundo o teor seguinte:

«Eu abaixo assinado residente em... obrigo-me para com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, a tomar de arrendamento o bufete da estação de Mirandella, desde 1 de janeiro de 1915 até 31 de dezembro de 1917, pela renda annual de escudos... (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quais tomei pleno conhecimento. Data e assinatura por extenso».

A Companhia reserva-se o direito de não adjudicar o bufete, se a renda oferecida não for compensadora, ou se o proponente não tiver a idoneidade necessária.

Wagon-Plataforma

Maxime Lambert, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 6419, para «wagon-plataforma».

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

FRANCEZ

Bom professor pode ser indicado n'esta Redacção.

Vapores a sahir do porto de Lisboa


Africa Occidental

vapor portuguez **CAZENGO**.
Sahirá a 22 de agosto.
Empresa Nacional de Navegação
R. do Commercio, 85.


Africa Oriental

vapor portuguez **MOÇAMBIQUE**. Sahira a 1 de setembro
Empresa Nacional de Navegação
Rua do Commercio, 85.



Madeira, S. Maria S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal
vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de julho.
Agente, Germano S. Arnaud, C.
do Sodré, 84, 2º


Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor inglez **ALCANTARA**. Sahira a 24 de ago to.
Agentes, Rawes, & C.º R. do Corpo

Santo, 47, 1.º


Pará e Manaus

Vapor inglez **AIDAN**. Sahira a 22 de agosto.
Agentes, Garland Laidley, & C.º
T. do Corpo Santo, 11, 2.º


Providence e Nova York, e mais cidades da América da Norte

Vapor francez **ROMA**. Sahira a 21 de agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.º


Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollandez **FRISIA**. Sahira a 17 de agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.º


Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollandez **TUBANTIA**. Sahira 31 de agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.º


Vigo, Bolonha, Paris, Londres e Amsterdam

Vapor hollandez **ZEELANDIA**. Sahira a 18 de agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.º

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya**. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de príncipio or- dem. — Aposentos confortaveis e aiseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantaria para 150 pessoas — Magnillico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preco razoável — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural**. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de incediveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres**. — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto incedivel. 3 Fachadas — Precios, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 15 DE AGOSTO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P		Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R		Lisboa	Móra	Lisboa		Espinho	Sarnada
6 56	8 7	—	—	9 10	10 14	4 15	5 26	8	4 35	7 39	4	6 50	9 35
7 15	8 45	5 30	6 37	8 5	7 40	6 24	5 5	8 30	4 29	9 40	4	8	2 25
b 9 20	10	7 5	8 6	a 6 55	12 30	a 51	11 53	Lisboa	Beja	Lisboa		Aveiro	Sarnada
9 48	10 54	a 28	9 6	c 6 56	/ 1 15	7 55	6 25	8	7	8 50	4	9 15	10 33
12 50	1 47	9 23	10 26	9 35	7 56	—	—	8 30	10	3	2 11	3 24	3 34
3	4 9	11 15	12 13	Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R		Lisboa	Villa Real	Lisboa		Vizeu	Sarnada
5 34	6 41	3 17	4 20	a 1	4 3	a 3 30	7 8	8 10	4 2	12 5	8 40	7 43	q 3 50
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49	8 5	11 38	7 20	11 14	8 5	3 40	5 5	8 40	q 5	9 9
7 17	8 22	5 24	6 27	8 5	11 40	5	—	9 12	11 4	5 20	8 36	Porto	Povos
9	10 11	7 30	8 36	Lisboa-R	Entronec.	Lisboa-R		7 11	10 20	7 32	9 50	8 21	10 8
10 24	11 23	9 10	10 7	8 5	11 40	5	—	Lisboa	Barreiro	Lisboa		8 21	12 10
1	2 10	11 23	12 15	Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R		8 20	10 5	12 25	—	8 21	12 10
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		Entronec.	Alfarelos	Entronec.		8 20	10 5	12 25	—	8 21	12 10
11 50	12 23	9 1	9 37	3 22	9 44	2 35	3 5	8 20	10 5	12 25	—	8 21	12 10
—	—	1 43	2 13	Figueira	Coimbra	Figueira		8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
Mais os de Cintra, excepto os de				2	4 5	7 22	9 4	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		6 30	8 15	10	12 28	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
6	7 8	5 25	6 31	7 20	9 12	4 50	6 44	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
7 10	8 18	6 25	7 31	11 30	1 8	a 7 56	9 41	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
8	9 4	8 10	9 16	2 5	4 30	11 39	1 34	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
9 30	10 38	b 8 53	9 40	a 8 33	10 22	—	—	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
a 10 9	10 59	a 9 10	9 32	11 30	12 42	—	—	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
b 11 25	11 55	9 20	10 25	Coimbra	Louzã	Coimbra		8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
11 25	12 33	a 11 45	11 47	5 25	6 54	7 10	8 39	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
12 28	11 20	12 26	12 28	4 35	5 50	6 5	7 14	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
3 30	1 38	1	2 6	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
a 5 10	5 51	2 45	3 51	7 40	8 14	3 35	4 36	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
5 30	6 38	4 10	5 16	5 26	—	10 5	10 45	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
5 36	7 26	5 35	6 41	8 15	9 23	7 45	8 32	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
7	8 8	b 6 54	8	8 15	9 23	7 45	8 32	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
8 15	9 23	7 45	8 32	10 23	9 5	10 11	10 45	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
9 15	10 23	9 5	10 11	10 48	10 45	11 51	12 25	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
10 40	11 48	10 45	11 51	11 56	8 9	9 34	10 45	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
12 50	1 58	12 5	11 11	1 58	7 33	3 35	5 9	8 20	10 7	12 25	—	8 21	12 10
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		Porto	Aveiro								



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA DE TRANSPORTE FLUVIAL

ENTRE AS ESTAÇÕES DE LISBOA E BARREIRO

(Aprovada por despacho ministerial de 20 de Julho de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE AGOSTO DE 1914

1.^a Secção — Grande velocidade

CAPITULO I

Passageiros

Preços por pessoa e viagem

	Ré	Prôa
Bilhetes inteiros.....	\$15	\$10
Meios bilhetes.....	\$08	\$05

Artigo 1.^º — As crianças, menores de tres anos, indo ao côlo das pessoas que as conduzam, serão transportadas gratuitamente; as de tres a sete anos pagarão meio bilhete.

Art. 2.^º — Todo o passageiro deve munir-se de um bilhete que designe a estação a que se destina e o lugar que deve ocupar; este bilhete será apresentado aos empregados incumbidos da revisão e recepção, logo que êles o requisitarem.

No preço dos bilhetes de ou para o Caminho de ferro está incluido o preço da passagem do vapôr.

Os passageiros de 1.^a e 2.^a classes teem direito a lugar na ré e os de 3.^a na prôa dos vapores.

Art. 3.^º — O passageiro, que fôr encontrado sem bilhete, pagará a importânciâ do bilhete, correspondente à parte do vapôr em que se encontrar, aumentada de \$05.

Art. 4. — O passageiro, munido de bilhete de prôa e que queira tomar lugar na ré, pagará \$05 ao empregado incumbido da revisão, em troca do recibo suplementar respectivo, elevando-se essa importânciâ a \$10, se não tiver sido previamente avisado o referido empregado da mudança de lugar.

Art. 5.^º — Os militares e marinheiros, viajando em corpo ou isoladamente por motivo de serviço, e os que recolherem ás terras da sua naturalidade, com baixa ou licenciados para a reserva, vindo munidos de guia e requisição de transporte, passada pela autoridade competente, pagarão metade do preço estabelecido nêsta tabéla.

§ único. — Quando o número de praças que compõem uma força militar fôr superior a 60, o transporte não será obrigatorio sem aviso prévio, feito com antecedência de duas horas pelo menos.

CAPITULO II

Bagagens

Por fraccão indivisivel de 10 quilogramas	\$01
Minímo cobravel.....	\$05

Art. 6.^º — Sôb a denominação de bagagens comprehendem-se todas as especies designadas na tarifa geral.

Art. 7.^º — Todo o passageiro, cujo bilhete do Caminho de ferro abrange a via fluvial, tem direito, nêsta via, ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem, ou de 15 quilogramas, sendo crianças que viagem com meio bilhete.

Art. 8.^º — Não é concedida franquia de bagagens aos passageiros com bilhetes exclusivamente para a via fluvial; poderão, porém, levar consigo, além dos volumes de mão, a que se refere a tarifa geral, um biciclo, pagando a taxa de \$05.

Art. 9.^º — As bagagens dos militares e marinheiros serão transportadas gratuitamente quando o peso não exceder o concedido na tarifa geral. Os excessos de bagagens, que fôrem superiores a êste limite, não gozarão o beneficio de reduçâo alguma, e a importânciâ do transporte dêsses excessos será paga na estação de partida pelo dôno da bagagem.

CAPITULO III

Recovagens

Por fracção indivisivel de 10 quilogramas	\$01
Mínimo cobravel	\$05

Art. 10.^o — Compreendem-se sob a designação de recovagens as mercadorias despachadas para serem transportadas nos comboios com a velocidade dos passageiros e todas aquelas que, unicamente, tem de ser conduzidas nos barcos entre Lisboa T. P. e Barreiro.

CAPITULO IV

Cães

Por cabeça	\$05
-------------------------	-------------

Art. 11.^o — Para se efectuarem estes transportes é mister que os donos apresentem os seus bilhetes para a mesma viagem, e que os cães estejam atrelados e acaimados.

CAPITULO V

Dinheiro, valores e objectos de arte

Por fracção indivisivel de 100\$00	\$04
Mínimo cobravel	\$05

Art. 12.^o — Sob a designação supra compreendem-se todas as espécies designadas sob o mesmo título na tarifa geral.

Art. 13.^o — O transporte de dinheiro em cobre ou bronze-níquel será taxado como transporte de recovagens.

CAPITULO VI

Carreiras especiais

Por cada carreira especial, ou para transportes fúnebres de Lisboa Terreiro do Paço a Barreiro ou vice-versa	15\$00
---	---------------

Art. 14.^o — Transportes fúnebres só se efectuam mediante apresentação dos documentos próprios, dinamados das autoridades competentes ou por elas legalizados, e em carreira especial.

Para estes transportes, quando destinados ou provenientes de Vendas Novas ou mais além, o custo do vapôr será reduzido a 8\$00. É concedido o transporte gratuito, na carreira especial, aos passageiros que acompanham o féretro até ao máximo de 12, cobrando-se apenas o sêlo de \$01 por cada pessoa. No acto da requisição, que deve ser feita com 4 horas de antecedência na estação de Lisboa Terreiro do Paço e 3 horas na estação do Barreiro, será feito o depósito de 10\$00 que será liquidado ao efectuar-se a expedição.

As carreiras especiais, para viagem simples de passageiros entre Lisboa Terreiro do Paço e Barreiro, ficam ao abrigo das condições da tarifa especial H., relativas a estes transportes.

CAPITULO VII

Animais

Número de cabeças	Cavalos, bois, muares ou jumentos	Vitelos e porcos	Carneiros ou cabras	Cabritos, cordeiros ou leitões
Cada uma	1\$50	\$60	\$30	\$15

Art. 15.^o — O transporte de animais não é obrigatório nos vapores; contudo, a Administração encarregar-se-á destes transportes, sempre que lhe seja possível, entre as estações do Barreiro a Lisboa Terreiro do Paço, nas seguintes condições:

1.^a O expedidor previnirá a estação com 24 horas de antecedência e, se o transporte for aceite, apresentará os animais duas horas antes da partida do barco;

2.^a O expedidor assistirá e auxiliará a introdução dos animais nas gaiolas que a Administração apresentar para embarque e desembarque.

Art. 16.^o — Os animais pequenos poderão ser transportados em gaiolas, ou outras taras apropriadas, fornecidas pelos expedidores e taxados a peso como recovagem.

§ único. — A Administração não se responsabiliza pelos animais que fugirem, ou morrerem, em consequência do mau acondicionamento.

CAPITULO VIII

Veículos

Cada automóvel	2\$50
Cada carruagem acondicionada e com lança separada	2\$00
Cada carro ou carreta	1\$50

Art. 17.^o — O transporte de veículos não é obrigatório nos vapores, mas a Administração encarregar-se-á dele, sempre que lhe seja possível, das estações do Barreiro a Lisboa Terreiro do Paço ou vice-versa nas mesmas condições estabelecidas para os animais.

CAPITULO IX

Matérias explosivas, inflamáveis ou perigosas

Art. 18.^o — Não se transportam em grande velocidade.

2.^a Secção — Pequena velocidade

CAPITULO X

Mercadorias

Por tonelada.....	\$40
Mínimo cobravel.....	\$05

Art. 19.^o — Este preço, no qual está incluído o serviço braçal, é aplicável às mercadorias destinadas às estações de Lisboa, provenientes de qualquer estação do Sul e Sueste e das linhas combinadas ou vice-versa, salvo as seguintes excepções:

A) — Taras vazias, de que trata o **Capítulo XI**.

B) — Volumes de peso indivisível superior a 1.000 quilogramas, de que trata o **Capítulo XII**.

C) — Mobília empacotada, canastras, cestos, etc., e Mercadorias não designadas, que debaixo do volume de um metro cúbico fôrem de peso inferior a 100 quilogramas:

Por tonelada.....	\$80
Mínimo cobravel.....	\$05

Os preços de transporte, além do mínimo, serão cobrados por fracções de 10 quilogramas.

CAPITULO XI

Táras vazias

Preços por unidade

Quartolas, barris, ancoretas, etc.....	\$04
Pipas ou cascos	\$08
Talhas de folhas	\$10
Toneis de duas pipas ou mais (por pipa).....	\$20

CAPITULO XII

Massas indivisiveis de peso superior a 1.000 quilogramas**Taxa por frações de 100 quilogramas**

Até 1.500 quilogramas.....	(por tonelada)	\$80
De 1.501 até 3.000 quilogramas	(")	1\$00
De 3.001 até 5.000 quilogramas.....	(")	1\$50
De 5.001 em diante, ajuste especial.		

Estes preços, nos quais estão incluídas as despezas de manutenção e guindaste, são aplicados ás mercadorias destinadas ás estações de Lisboa, provenientes de qualquer estação do Sul e Sueste e das linhas combinadas ou vice-versa.

CAPITULO XIII

Animais

Número de cabeças	Cavalos, bois, muares ou jumentos	Vitelos e porcos	Carneiros ou cabras	Cabritos, cordeiros ou leitões
Um.....	1\$00	§40	§20	§10
Cada um mais até cinco	§60	§30	§15	§08
Além de seis cada um	§30	§15	§10	§05

CAPITULO XIV

Veículos

Cada automovel	2\$00
Cada carruagem acondicionada e com lança separada	1\$50
Cada carro, carreta, etc.....	1\$00

CAPITULO XV

Materias explosivas, inflamaveis ou perigosas

Todas as mercadorias designadas na tarifa especial interna n.º 4 de p. v.

Por tonelada	1\$00
Minimo cobravel por expedição	\$20

Art. 20.º — Estas mercadorias ficam sujeitas ás condições particulares da tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade.

CAPITULO XVI

Transportes para diversos pontos da margem do Tejo

Art. 21.º — A administração poderá encarregar-se de efectuar os transportes de remessas entre qualquer estação além do Barreiro e diversos pontos das margens do Tejo, onde a Alfandega permita as cargas e descargas nos termos estabelecidos em tarifa especial.

CAPITULO XVII

Disposições gerais

Art. 22.º — O prazo regulamentar das tarifas para o trnsporte e entrega das mercadorias em pequena velocidade, que se aproveitarem desta tarifa, será ampliado de vinte e quatro horas para as que forem destinadas ás estações de Lisboa ou destas provierem. Este prazo poderá ser excedido por causa da força maior.

3.^a Secção — Disposições diversas

CAPITULO XVIII

Disposições comuns à grande e pequena velocidade

Art. 23.^º — A administração reserva-se o direito de recusar o transporte de quaisquer volumes, cujo peso for superior aos meios mecânicos de que dispor para o embarque e desembarque.

Art. 24.^º — Não é obrigatório o transporte de mercadorias a granel e de massas indivisíveis de peso superior à força dos guindastes existentes nas estações, podendo contudo efectuar-se mediante convenção especial.

Art. 25.^º — As disposições do Regulamento de Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro, da tarifa geral e despesas acessórias, são extensivas aos transportes de que trata a presente tarifa, na parte que lhes forem aplicáveis.

CAPITULO XIX

Taxas das despesas acessórias na via fluvial

Art. 26.^º — Guia e registo:

Por cada expedição transportada unicamente na via fluvial	\$02
---	------

Art. 27.^º — Imposto do sêlo:

Sêlo dos bilhetes vendidos sómente para a via fluvial:

Por cada bilhete de preço não inferior a \$05 nem superior a \$20	\$01
» » » assinatura não superior a um ano	\$10
» » guia de grande ou pequena velocidade de qualquer natureza	\$06

§ único — Nos bilhetes dirétos, vendidos de Lisboa para as estações do caminho de ferro além de Barreiro ou vice-versa, cobrar-se ha só o sêlo que lhes corresponder pelo artigo 3.^º da tarifa de despesas acessórias, incidindo aquele sobre a importância total do bilhete. Da mesma forma, as remessas directas de Lisboa para as estações do caminho de ferro além do Barreiro ou vice-versa, pagam uma só taxa de sêlo.

Art. 28.^º — **Armazenagem.** — O deposito de bagagens e armazenagem nas estações de Lisboa serão cobradas pela tarifa de despesas acessórias do caminho de ferro, exceptuando, porém, as remessas de palha, feno e todas as mercadorias designadas na tarifa especial interna n.^º 4 de pequena velocidade (matérias explosivas, inflamáveis e perigosas) destinadas ás estações de Lisboa-Jardim e Lisboa Santo Amaro, que pagarão o duplo do preço estabelecido no artigo 6.^º da referido tarifa, quando não sejam retiradas 48 horas depois da expedição do aviso de chegada.

§ único — Nas estações de Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo Amaro é concedida armazenagem gratuita durante cinco dias, contados da data da chegada da remessa, ás seguintes mercadorias que tenham sido despachadas diréctamente por qualquer estação das linhas do Sul e Sueste com excepção do Barreiro — **Cereais e carvão vegetal.**

Fica revogada e substituída pela presente a tarifa de transporte fluvial aprovada por despacho Ministerial de 27 de Julho de 1911 e em vigor desde 1 de Setembro do mesmo ano, bem como todas as suas modificações.

Lisboa, 18 de Maio de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



República Portuguesa

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 23—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 13 de Julho de 1914)

EM VIGOR DESDE 8 DE AGOSTO DE 1914

Animais, instrumentos, objectos, máquinas e produtos destinados a concursos agrícolas ou a exposições oficiais. — Cavalos admitidos a tomar parte em concursos realizados por sociedades hípicas.

Os animais, objectos, instrumentos, máquinas e produtos destinados a concursos agrícolas ou a exposições oficiais, bem como os cavalos admitidos a tomar parte em concursos promovidos por sociedades hípicas, pagarão á ida a importancia integral do preço do transporte, segundo a tarifa aplicavel, e á volta apénas os impóstos, registo e guia e os direitos de manutenção que correspondam pela tarifa de «Despesas Acessórias» em vigôr.

Para aproveitar a concessão feita por esta tarifa é necessário :

1.º — Que o expedidór isente esta Administração, tanto á ida como á volta, de responsabilidade por qualquer atraso com que as reméssas chêguem ao seu destino e por morte ou prejuizo que os animais possam sofrer.

2.º — Que o regrésso á procedencia se eféctue dentro dos quinze dias que se seguirem ao encerramento da exposição ou concurso.

3.º — Que o expedidór junte á nota de expedição a carta de porte da primitiva remessa e o boletim de admissão ao concurso dos animais, instrumentos, objectos, máquinas ou produtos.

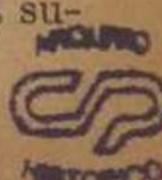
Esta tarifa não se aplica :

1.º — Aos transportes a que se refere o Capítulo V e a 4.ª Secção da tarifa geral em vigôr.

2.º — Ás mercadorias de peso indivisivel de 3.000 quilogramas ou mais, ou de comprimento superior a 6^m,5.

3.º — Aos animais ferozes.

A requisição do material para o transporte de animais deve ser feita com quarenta e oito horas de antecedencia, e as operações de carga e descarga serão eféctuadas por pessoal dos expedidores e consignatários, respectivamente, e por conta e risco dêles, com inteira sujeição, porém, às disposições ou preceitos a observar para a segurança dos transportes.



Estas operações serão feitas sob a vigilância dos chefes das estações e no local por êles designado.

Quando as mercadorias, em virtude de sêrem de fácil deterioração, não puderem regressar á estação de procedencia, o expedidôr será reembolsado de 50 % da importancia do primeiro transporte, excluidas as despêses acessórias, devendo, porém, instruir o seu pedido de reembolso com a carta de porte da primitiva remessa e com um certificado do Presidente da exposição ou concurso, do qual conste que aquélas mercadorias se inutilisaram, não tendo sido, portanto, vendidas ou reexpedidas.

O reembolso deve sér solicitado dentro de dois mês a contar da data do encerramento do concurso ou exposição.

Em tudo o que não sêja contrário ao que se dispõe na presente, ficam em vigôr as condições da tarifa geral.

Porto, 6 de Julho de 1914.

O Engenheiro-Director,

F. Figueiredo e Silva.

Exp.^{te} T. 981