

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 550

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

Engenheiro-consultor

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Novembro de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Páginas
O congresso de caminhos de ferro, por J. Fernando de Souza.....	337
A instrução technica, por Mello de Mattos.....	338
Parte official — Decretos de 28 e 29 de outubro e 8 de novembro, do Ministerio do Fomento.....	341
Caixa de aposentações dos Caminhos de ferro do Estado.....	341
Viagens e transportes.....	344
Notas de viagem — S. Gall e Appenzell — Duas povoações de bordadoras — Um parlamento na rua — A linha de Chur.....	345
O «Brazil Industrial».....	346
Proposta de lei sobre caminhos de ferro (continuação).....	347
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	348
Boletim Commercial e Financeiro.....	348
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	349
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	349
Aviação e aerostação — A exposição de aviação em Paris — Portugal — Espanha — França — Inglaterra — Suissa — Italia — Alemanha.....	350
Linhas portuguezas — Através d'Africa — Malange — Ramal de Loule — Mossamedes — Caminhos de Ferro Portuguezes — Lobito — Linha do Sado.....	351
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Brazil — Argentina.....	351
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral de 11 de novembro de 1910.....	351
Agenda do Viajante.....	352
Horario dos comboios.....	352



O congresso de caminhos de ferro

II

Entre as questões dadas para ordem do dia da 1.ª sessão do congresso, figurava a das juntas de carris sob esta forma.

A — *Diminuição do numero de juntas pelo aumento de comprimento maximo dos carris. Comprimento maximo que se póde dar aos carris da via geral. Soldadura das juntas.*

B — *Reforço das juntas dos carris.*

Serviam de base à discussão quatro relatorios: o 1.º de mr. Ross, ácerca dos paizes da lingua ingleza; o 2.º de mr. Blum, ácerca de todos os paizes, excepto a França, a Belgica, a Italia, a Espanha, Portugal, a Austria, a Hungria, a Romania, a Bulgaria, a Servia, a Turquia, o Egypto e os paizes da lingua ingleza; o 3.º de mr. Chateau, comprehendendo a França, a Belgica, a Italia, a Espanha e Portugal; o 4.º de mr. Kramer, relativo á Austria, á Hungria, á Romania, á Bulgaria, á Servia, á Turquia e ao Egypto.

Esta questão fôra versada nos congressos de 1889, 1895, 1900 e 1905.

O primeiro relatorio abrangia a critica de 99 respostas ao questionario enviado a 162 administrações, resultando das respostas interessantes esclarecimentos, que só muito em resumo podem ser referidos. Na Grã-Bretanha e na Irlanda o alongamento dos carris e a redução do numero de juntas tem progredido constantemente e com rapidez cada vez maior.

De 1840 a 1850 os carris tinham 4,º5 a 5,º5. Em 1880 era geral o uso dos carris de 7,º32 a 9,º15, havendo actualmente carris que vão em duas administrações a 18,º30.

Em 1904 o *Engineering Standards Committee* recom-

mendava comprimentos normaes de 9,º15, 10,º97, 13,º72 e 18,º30.

Por um lado procura-se a suavidade do rolamento pela diminuição do numero de juntas e pela sua soldadura, mas tem de se attender por outro á lei natural das compressões e dilatações, que torna impossivel a supressão das juntas.

Ha ainda que attender ás difficuldades de transporte, o que levou os Estados Unidos a adoptar o maximo de 10,º06.

O relator entende que convem não exceder 13,º72 por causa dos effeitos de construcção e dilatação, que originam difficuldades serias no que respeita á junta.

Quanto ao reforço, obtem-se pela approximação e maiores dimensões das travessas visinhas da junta e pela fixação solida dos topos dos carris, de modo que a resistencia das juntas seja pelo menos igual á do corpo dos carris.

Os engenheiros dos Estados Unidos indicam as mesmas razões que os de Inglaterra para limitarem o comprimento dos carris: despesas de fabrico; transporte e manipulação; dilatação e contracção; comprimento de vagões. O comprimento normal é de 10,º06.

Pelo que respeita a balastro, não se emprega em Inglaterra balastro especial para as juntas. A pratica geral é atacar as travessas com pedra britada com uma espessura de 0,º25 a 0,º35; na falta da pedra britada empregam-se escoras duras de altos fornos, cobertas com uma camada de pedra meuda ou de saibro crivado para servir de leito ás travessas, enchendo-se o intervallo com pedra ou saibro da mesma grossura.

Dos numerosos typos de junta ensaiados nenhum deu resultados concludentes.

A conclusão do relatorio é a seguinte:

Existe um limite superior de comprimento do carril entre 10,º6 e 18,º30.

Os carris continuos, ou soldados, são difficeis de estabelecer e perigosos.

E' essencial que o carril seja resistente e robusto.

A junta em falso é preferivel á apoiada.

No estudo da questão deve-se ter em vista a economia de construcção e conservação.

Seja qual fôr o typo da junta, é essencial o saneamento perfeito da via, a boa qualidade do balastro e a vigilancia sobre o aperto dos parafusos e o atacamento das travessas.

Pelo 2.º relatorio, de Mr. Blum, vê-se que o comprimento de 15º se vae generalizando, especialmente na Alemanha, indo-se até 18º nos tuneis, nas pontes metallicas e nas passagens de nivel.

Não se devendo exceder 20 º/m de folga na junta, vê-se que para variações de temperatura que vão de — 25º a + 60º C, não são recommendaveis carris de 15,º salvo nos pontos especiaes acima indicados.

Ha ainda que attender ás difficuldades do assentamento e de substituição de carris demasiado compridos e pesados.

Dá-se a folga sufficiente aos parafusos por meio de furos ovaes ou de grande diametro. E' recommendavel o

emprego de anéis elasticos entre a tala e a porca do parafuso.

Não se tem usado a soldadura dos carris, só exequível em carris encastrados, pois dava logar a tensões interiores excessivas e a deformações perigosas.

Nota-se a tendencia para augmentar a espessura do balastro.

O peso das locomotivas não deve ir nos caminhos de ferro allemães além de 8 toneladas sobre cada roda.

O limite maximo de velocidade é 120 km.

A tendencia geral é para o reforço das talas, com junta em falso e approximação de travessas, que chega a descer até 0,34.

Para melhorar certas linhas, sem alterar o perfil do carril, approximam-se as travessas da junta, melhora-se o balastro, especialmente proximo destas, aplainam-se as superficies d'eclissagem gastas e empregam-se novas talas reforçadas, supprimindo-se ao mesmo tempo pelo aplainamento as irregularidades dos carris causadas pelo desgaste nas juntas. Tambem se cortam os topos dos carris, empregando-se talas novas; trocam-se por vezes as filas de carris.

E' muito usado o aproveitamento de carris com os topos cortados por motivos de ordem economica.

O terceiro relatorio abrange apenas respostas de 26 administrações, não interessando a questão sobremaneira aquellas em cujas linhas as velocidades não vão além de 60 km.

Ha, porém, excepções. Assim a Companhia das *Côtes-du-Nord* assentou a sua rede bretã com carris de 18 kilogrammas e 15^m.

Os vicinaes belgas tem chegado a empregar carris de 18^m.

Das respostas recebidas relativamente ás grandes linhas vê-se que o comprimento mais usado é de 18 metros, tendo-se ensaiado carris de 22 a 24 metros, diminuindo o comprimento á medida que o clima é mais quente. Assim na Italia, Espanha e Portugal não se tem ido além de 12^m.

Em Argel o comprimento typo é de 10^m.

Segundo as conclusões do interessante relatorio de Mr. Chateau, vê-se que só muito excepcionalmente se tem adoptado comprimento de 24^m para os carris; que a soldadura das juntas não tem partidarios sérios; que a invenção de uma boa junta sem parafusos nem atrito será para desejar, mas que entretanto a tendencia é para approximar as travessas da junta e reforçar as talas; que o corte dos topos deformados dos carris, abrindo novos furos e substituindo as talas, é uma solução recommendavel para melhorar as linhas fatigaveis.

O quarto relatorio não offerece interesse especial.

Na discussão travada na 1.^a sessão do congresso referiu mr. Cartault que o P. L. M. tem 750 km de carril de 18^m e 10^{km} de 24^m em ensaio, que são raras as rupturas, podendo-se substituir um carril de 18^m por 2 de 9^m.

A maior parte das administrações obtiveram nos ultimos annos diminuição de numero de juntas e melhoraram a via, augmentando o comprimento dos carris, que vai de 10^m a 18^m e mais, sem inconveniente sob o ponto de vista da dilatação.

O emprego de carris mais pesados, com cabeças largas, eclissagem mais comprida e de mais fraca inclinação permittiu o emprego de talas mais fortes e mais facilmente apertadas.

Approximaram-se as travessas de junta e melhorou-se o balastro. Estas alterações diminuíram sensivelmente o effeito nocivo da junta.

Os ensaios de soldadura não tem dado por enquanto resultados satisfactorios.

Recommendam-se pois a continuação dos esforços para melhorar as juntas.

Em sessão plenaria foram ratificadas estas conclusões.

J. Fernando de Souza.

A INSTRUÇÃO TECHNICA

Um dos problemas que hoje mais preoccupa os paizes de intensa vida industrial é, sem duvida, o da instrucção technica.

De facto, hoje a technica baseia-se inteiramente em noções scientificas que exigem por vezes uma intensa preparação, como que uma iniciação prévia, e demais, não é possível que uma industria permaneça isolada e desconhecadora dos processos usados noutras por vezes bem differentes.

Assim, por exemplo, o exame microscopico das rochas, que ha uns vinte annos parecia não ter senão interesse puramente theorico, deu como resultado uma alteração profunda no fabrico das ligas metallicas e alterou totalmente a definição tão nitida que dava a chimica a proposito de combinações. Hoje em dia aceita-se sem reluctancia a noção de que as ligas metallicas estão subordinadas a leis definidas, como as que regem as combinações chimicas e não tardará que dos estudos a que se entregam os especialistas saia uma technica especial que permitta fabricar peças de metal que satisfaçam de preferencia a determinadas propriedades de elasticidade, de resistencia á tracção, á flexão, ou á carga de topo.

Intevem, no emtanto, neste problema o estudo mathematico da forma dessas peças e até das relações que entre si devem conservar as suas dimensões.

O estudo da resistencia das vigas, que devem satisfazer a cargas sabidas em intensidade e direcção, ainda hoje se resolve pela conhecida regra de falsa posição e, para attenuar o numero de tentativas, aconselha-se a prévia investigação das dimensões adoptadas em obras congeneres. Se o coeeficiente de trabalho unitario exceder aquelle que se propoz tomar por base, reduzem-se as dimensões da peça que podemos fazer variar, sem nos afastarmos todavia dos perfis correntes, á venda no commercio.

Embora geral, este methodo, perfeitamente justificavel sob o ponto de vista pratico e tambem considerando-o mathematicamente, nem por isso deixa de ser enfadonho, especialmente quando as duas primeiras tentativas não derem, uma resultado inferior e outra resultado superior ao coeeficiente adoptado. Neste caso, facil é a convergencia para o coeeficiente que se adopta, mas bastas vezes succede que ainda nesta hypothese se tem que repetir calculos que sempre tomam tempo.

Certo é que muito se procurou obviar a este inconveniente por meio de tabellas, ou ainda pela graphostatica que em si propria encerra o processo de verificação, por meio dos polygonos que se fecham, mas que exigem um rigor de desenho que torna quasi sempre o trabalho tão aborrecido como o do calculo por tentativas.

Foram considerações desta ordem que levaram quem isto escreve a redigir uma nota que reduziu um caso particular do problema a uma equação do terceiro grau com uma só incognita. (1)

Circumstancias de serviço publico obstaram á prosecução daquelle estudo, que muito modificado seria hoje nas suas considerações theoricas, em resultado do que se descobriu muito depois em referencia ás propriedades das ligas dos aços com o vanadio, o tungsteno e outros metaes raros.

Este exemplo de casa vem provar ainda uma vez que o technico não pode concentrar-se num assunto unico e deve seguir, senão com assiduidade, pelo menos nas suas linhas geraes os descobrimentos scientificos que se dão em outros ramos da actividade industrial e scientifica.

Já Auguste Comte traçava aos engenheiros o papel de intermediarios entre o homem de sciencia e o operario, mas a necessidade que hoje tem o engenheiro de seguir de

(1) Revista de Obras Publicas e Minas, tomo XIX, p. 38. Modificação no calculo das secções necessarias para resistir a cargas dadas em vigas symetricas e homogeneas.

perto as investigações scientificas, obriga-o a delegar, muitas vezes em intermediarios, o cuidado de dirigir os artifices.

No antigo regimen, em que todas as profissões estavam classificadas de modo que não sabissem de quadros de antemão estabelecidos, a ponto tal, que entre nós contavam o que se denominou a *casa dos vinte e quatro*, difficil era o progredimento industrial. A um numero fixo de aprendizes, que não podia ser excedido por mestre, ensinavam estes os segredos da arte, que era já de si fortemente regulamentada e em moldes de tal maneira acanhados, que se considerava como falsificação qualquer mudança no processo de fabrico ou na applicação das percentagens das materias primas.

Succedia assim que nunca o trabalho industrial se aperfeiçoava e difficilmente se especialisavam os que a elle se entregavam.

Os descobrimentos da chimica com Lavoisier, Dalton, Guyton de Morveau, Priestley e outros, as grandes syntheses economicas de Adão Smith, condensadas na lei da oferta e da procura e da divisão do trabalho e principalmente a grande convulsão social conhecida pelo nome de revolução de 1789 alteraram as corporações de mechanicos, dando a liberdade de trabalho.

Já em 1776, Turgot, o grande economista que foi ministro de Luiz XVI e que succumbiu a conjuras de palacio, que deram em resultado, como sempre, a ruina do regimen monarchico, tinha abolido as *jirandes e maîtrises* e proclamado a liberdade do trabalho, mas pouco tardou que no mesmo anno se restabelecessem aquellas peias do progresso industrial.

Só em 7 de março de 1791 é que a Assembleia Nacional approvou a lei cujo artigo 7.^o dizia que «a contar de 1 de abril seguinte era licito a qualquer cidadão entregar-se ao exercicio da profissão, arte ou officio que lhe approvesse, logo que se tivesse munido da respectiva patente e se conformasse com os regulamentos».

Essencialmente revolucionaria, assim como a lei que promulgaram no mesmo sentido as nossas constituintes de 1820, aquella ultrapassou o alvo a que vizava e, conforme diz o illustre professor Sr. Gréard, «destruiu onde precisava reformar; tratava-se de supprimir privilegios e arrazou totalmente uma instituição».

Em breve a França reconheceu as inconveniencias da falta de apprendizado. Predominando naquella paiz as industrias de luxo, em que mais se procura a perfeição do trabalho executado do que as condições de barateza do artefacto, a carencia de apprendizado provocava o definhamento industrial da nação.

Por muito tempo o bom gosto innato da raça, que parece ter herdado o sentimento artistico da elevada cultura romana, pôde levar de vencida os outros paizes, mas primeiro appareceu a Inglaterra com a escola ruskiniana, dando ao termo escola a mais lata significação, e veio intervir nas industrias do bom gosto com Walter Crane, William Morris, Dante Gabriel Rossetti e tantos outros. O janotismo masculino de envolta com as suas gravatas e os seus collarinhos mandou tambem os seus tecidos, os seus papeis pintados, as edições de luxo e as encadernações artisticas dos seus livros, o corte dos seus vestuarios, a forma dos seus chapéus e o feitio do seu mobiliario.

A Allemanha e a Austria desataram a fabricar o artefacto que pode reproduzir-se em centenas de exemplares e, se nem sempre aquelles primavam pela pureza da forma, satisfaziam em geral o sentimento esthetico que a despeito de Tolstoi existe inato em todo o homem, quicá em todos os seres da serie animal.

A America do Norte, no seu afan de producção, substituiu quasi sempre o trabalho do homem pelo da machina, o que se justifica em paiz onde a batalha na conquista do dollar é intensamente maior do que nas velhas civilizações da Europa.

Na amplo inquerito que a *Société internationale de la*

Science Sociale consagrou á vida norte americana ⁽¹⁾ bem se evidencia a instabilidade dos mistéres, que só desaparece nas regiões em que entrou em periodo industrial a exploração mineira e a metallurgia; mas onde se recorre não poucas vezes aos diplomados das escolas europeias.

No emtanto, a lucta para conquistar o mercado mundial que parece ser hoje uma das condições de existencia da maioria das industrias, impõe em toda a parte o problema do apprendizado tecnico, pois que não poucas vezes são as transformações dos sub-productos que permitem o barateamento do artefacto principal. Ora para essas transformações torna-se necessaria quasi sempre uma vasta cultura.

Por isso o problema do apprendizado obrigatorio se transforma em assunto de elevado interesse social.

Mas sem estabelecer distincções seria impossivel versar o problema e por isso, embora a machina já em muitos casos substitua a mão do operario, nem por isso menos necessario é o concurso do cerebro e do trabalho manual nos chamados officios mechanicos. E' hoje possivel o corte da pedra e a producção da cantaria lavrada á machina, mas nos edificios que a empregam parece que falta a vida que anima as linhas architectonicas quando intervierem o cinzel, a escoda e até a picola. Um dos nossos criticos de arte observou o phenomeno e muito bem na estylização manuelina da estação do Rocio em Lisboa, attribuindo o *pastichado* do edificio ao facto de ter recorrido o empreiteiro francez Bartissol a artistas da sua nacionalidade, esquecendo, porém, que a rapidez da producção tambem deveu influir na fallencia artistica do que se destinava o monumento.

Analogamente, a arte da carpintaria, a marcenaria corrente e outras se resentem do afan de producção, dando os incharacteristicos exemplares que predominam por toda a parte e que se fabricam às duzias, aos centos para os gavetões que se chamam casas de habitação e que nunca podem conseguir o nome de lar, que a moda transformou em *home*.

E' comtudo necessario produzir muito e para isso buscar mercados e ampliar os existentes, e assim succede que em toda a parte se creou ao lado do estudo theorico o de applicação, excepto entre nós.

A chimica industrial constitue hoje um corpo de doutrina que se ignora quasi completamente no paiz. A frequencia dos laboratorios nas escolas superiores mal conta, se é que conta, no julgamento das provas que os alumnos teem que prestar; e na maioria dos casos o preparador ou o professor é que executam as manipulações que os alumnos se contentam em observar.

O mesmo succede nas aulas todas do que constitue a faculdade de philosophia natural e nas suas correspondencias nas polytechnicas de Lisboa e Porto.

Razões de ordem economica principalmente teem obstado a que o ensino pratico das sciencias naturaes se desenvolva entre nós, mas conveniente seria que a frequencia alli fosse paga, de maneira que compensasse a destruição que naturalmente provem das manipulações executadas por inexperientes.

Julgando o ensino tecnico dos engenheiros em França, o inspector geral de minas sr. A. Pelletan, sub-director da escola nacional superior de minas, dizia em uma conferencia de 9 de março passado a proposito dos candidatos da Escola Polytechnica: «A maioria dos estudos pertence ao dominio da especulação pura e não teem elles utilidade real alguma. Além disso, os assuntos mais simples e mais claros dão azo a uma analyse cheia de rebuscamentos; não passam da quinta essencia das abstracções pelo que a metaphysica possui de mais subtil. Demais, a parte pratica do programma é absolutamente desprezada».

Referindo-se á Escola Polytechnica, cuja critica é de veras acerba, conclue «os unicos trabalhos praticos que se executam na Escola são os exercicios militares. Esses não fal-

(1) Paul de Rouviers. La vie en Amérique, 2 vol.

tam: uma manobra semanal, oitenta e cinco lições de equitação por anno, cinco lições de gymnastica por quinzena, cinco lições de esgrima por mez, etc. Para mim, que tenho muito mediocre respeito pelas ideias de Napoleão, considero que é uma aberração o estabelecimento confuso entre o ensino technico e o ensino transcendente das sciencias puras; uma aberração collocar sob o dominio da autoridade militar uma faculdade de sciencias⁽¹⁾; uma aberração o querer formar jovens sabios da mesma maneira que se educam sargentos na escola regimental. E o que é inconcebivel é que este organismo fossil tenha atravessado edades, é que este paradoxo vivo tenha podido ter contacto com trez seculos, sem que nunca o combatessem, nem se quer discutissem e que muito bons espiritos, que nunca foram inimigos do progresso, mas que nunca prestaram muita attenção a estes assuntos, ainda acreditem firmemente numa lenda, de que a Escola Polytechnica é a primeira do mundo e que no-la inveja o universo».

Referindo-se porfim á Escola de Minas, ainda com igual rigor ou talvez com acrimonia semelhante, disse o sr. Pelletan: «sabindo da Escola Polytechnica e depois de terminado o seu serviço militar, chega o estudante aos vinte e cinco annos á Escola de Minas. E' aos vinte e cinco annos, isto é, na idade de homem, na idade em que os nossos collegas estrangeiros já de ha muito que entraram na carreira activa, que elle vae tratar de estudos technicos. Mantiveram-n'o até então num sonho metaphysico, sem pontos de contacto com a realidade; vae encontrar-se deante de problemas rasteiros da industria. Mediocrementemente se interessará pelos seus novos estudos; nunca mexerá numa caldeira, nem numa machina de vapor e, quando aos vinte e oito annos sahir da nossa vista e que pela primeira vez puzer os pés numa officina, achar-se-ha alli tão deslocado como o ultimo dos aprendizes. Que ha de succeder então? Ou ha de adquirir uma instrucção pratica á custa do estabelecimento que o empregar, ou delle se exigirá um aprendizado manual. E' o que fazem as grandes industrias e especialmente todas as grandes companhias ferroviarias. Eis aqui o nosso engenheiro obrigado a passar um anno como operario numa officina mechanica e outro como fogueiro nas machinas. E só aos trinta annos é que começará carreira!»

Dadas as nossas relações intellectuaes com a França, dada a orientação toda franceza do nosso ensino technico, justificam-se as longas transcripções da conferencia do sr. Pelletan, mas o facto é que já naquella paiz as universidades provinciaes começaram a reagir contra o ensino puramente theorico.

Em Nancy, desde 1879 que o professor sr. Haller, da Academia das Sciencias, deu o grito de alarme referindo o que se passa na Allemanha, e junto da Universidade fundou-se naquella cidade fronteiriça um instituto chimico, em breve seguido por uma escola de fabrico de cerveja e por institutos electro-chimicos e electro-technicos e finalmente por uma escola de mechanica.

Resultaram d'ahi frequentissimas relações entre a Universidade de Nancy e os industriaes dos Vosges.

No encalço da Universidade de Nancy, seguiram-se a de Grenoble com a sua escola de fabrico de papel e a escola municipal de phisica e chimica de Paris, de cujo laboratorio sahiu primeiro o descobrimento do polonio e seguidamente o do radio. A um dos alumnos desta escola, o engenheiro sr. Georges Claude se deve a industrialização do processo de Linde para a liquefacção do ar.

Ainda na mesma orientação se fundaram as escolas de chimica e central de Lyon, a dos engenheiros de Marselha, a de chimica de Bordenes, o instituto de chimica applicada de Paris e o Instituto industrial do norte.

Em conferencia de 11 de fevereiro deste anno, o deputado relator do projecto de lei do ensino technico sr. P.

Astier observou que este movimento scientifico de descentralização é insufficiente quando se compara com o que se dá no estrangeiro,

Na Allemanha, refere elle, contam-se actualmente onze escolas technicas superiores com um frequencia de 15.000 alumnos regulares, abstrahindo dos ouvintes livres, seis Universidades ou escolas superiores de commercio, cada uma com uma frequencia de 200 a 500 alumnos, sem contar os ouvintes auctorizados e os ouvintes livres muito mais numerosos.

Com referencia aos cursos de aperfeiçoamento das profissões mechanicas, nota aquelle deputado que apenas 50 a 60 mil francezes frequentam os daquelle paiz, ao passo que na Allemanha o numero delles ultrapassa 400.000.

Ora, no estado de concorrência que hoje se dá, é impossivel que um paiz possa viver sem que industrialize e commercialize a sua produção e para isso carece de bem aperceber para a lucta os que nella teem que entrar e que são todos os cidadãos. Precisa de crear um estado maior em que a alta cultura intellectual esqueça o metaphysismo que comportam todos os problemas scientificos; precisa de orientar não só os seus dirigentes, mas os seus auxiliares para os assuntos praticos, que se traduzem em produzir muito, muito bem e muito barato.

Nesses termos, conviria talvez que antes de se fazerem reformas intempestivas, como algumas que se estão reclamando para as nossas escolas technicas, se procedesse da mesma maneira que a commissão, de cujos trabalhos foi relator o Sr. Astier.

De facto, na sua alludida conferencia disse elle. «Ha muitos mezes que consegui fazer ideia das condições em que podia funcionar a lei. Quebrando com a tradição que isola os legisladores dos interessados, a Commissão do Commercio encarregou uma delegação sua, de se dirigir a algumas cidades para conferenciar com os interessados, patrões e operarios». . . . «Em toda a parte verificamos que o regimen, quasi nos termos em que o propomos, funciona já em certas profissões. . . . Em toda a parte verificamos que a obrigação dos cursos pode entrar, com o concurso dos patrões e operarios e sem grandes difficuldades, nos costumes de grande numero de industrias».

Quando bem se conhecer a lei, proseguiu, comprehender-se-ha que a obrigatoriedade dos cursos technicos é uma necessidade, assim como o serviço militar, e que semelhante lei não constitue uma ameaça, nem para o patrão, nem para o operario.

Ora em Portugal acaba de decretar-se a liberdade de frequencia nos cursos superiores, que preparam para as escolas technicas ou para as profissões liberaes, mas não se creou cumulativamente a frequencia nos trabalhos praticos como guia orientador da proficuidade do ensino.

Succede que não estando agremiados os nossos escolares, os professores e os alumnos vivem em tal isolamento que raro se conhecem e, nessas circumstancias, difficil será que os estudantes vençam as provas de aproveitamento, se ellas fôrem um pouco rigorosas.

Seria pois necessario que á liberdade de frequencia se agregasse um systema de convivencia intellectual entre mestres e discipulos, em que os primeiros se despojassem do aspecto carrancudamente cathedratico tão vulgar na Universidade de Coimbra, e onde os segundos esquecessem o medo que os acompanha desde os bancos da escola primaria até que deixam de frequentar as aulas e que ás vezes se propaga ainda ao ouvir o *tocar da cabra*⁽¹⁾ quando já se tem posição definida.

Esperemos que na organização dos estudos a que se está procedendo, se não perca de vista a necessidade de tornar pratico o ensino technico para o tornar proficuo.

Mello de Mattos.

⁽¹⁾ A escola Polytechnica de Paris depende do Ministerio da Guerra e só se consente a frequencia a cidadãos francezes.

⁽²⁾ A *cabra* era um sino cuja tonalidade em extremo desagradavel se ouvia em todas as vespas de aula para convidar, ao entardecer, os lentes e alumnos a recolherem a suas casas, afim de estudarem para o dia seguinte. Este uso acabou ha poucos dias.



MINISTERIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que uma commissão composta do general de divisão da reserva David Xavier Cohen, engenheiro-chefe de 1.ª classe da secção de obras publicas; João Severo da Cunha, tenente coronel de engenharia; capitão graduado de engenharia Antonio Vicente Ferreira, engenheiro subalterno de 2.ª classe da secção de obras publicas; Francisco Romano de Abreu Nunes, contabilista; e bacharel Emidio Guilherme Garcia Mendes, proceda a uma syndicancia aos serviços dos caminhos de ferro do Estado.

Paços do Governo da Republica, em 29 de outubro de 1910. — Antonio Luiz Gomes.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas Repartição de Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que para a construcção da variante de Espinho, entre os kilometros 314.600 e 319.540 da linha ferrea do norte, cujo projecto foi approved por portaria de 21 de março do corrente anno, seja decretada a urgencia da expropriação de quinze parcelas de terreno, sendo uma com o n.º 53, pertencente à Junta de parochia de Espinho, de areal, com a area de 1:531^{m2}.35; outra com o numero 65-b, pertencente a José Rodrigues da Cruz, de areal, com a area de 1:351^{m2}.75; outra com o numero 65-d, pertencente ao mesmo cidadão, de areal, com a area de 322^{m2}.75; outra com o n.º 72, pertencente a José de Barros, de quintal, com a area de 316 metros quadrados; outra com o n.º 72-a, pertencente ao mesmo cidadão, de casa, com a area de 26 metros quadrados; outra com o n.º 79, pertencente a Miguel Espigada, de barraca, com a area de 32^{m2}.45; outra com o numero 79-a, do mesmo cidadão, de pateo, com a area de 47^{m2}.75; outra com o n.º 91, pertencente a Leandro da Silva, de quintal, com a area de 714 metros quadrados; outra com o n.º 91-a, pertencente ao mesmo cidadão, de casa, com a area de 158^{m2}.10; outra com o n.º 91-b, pertencente ao mesmo cidadão, de terreno para edificação, com a area de 57^{m2}.85; outra com o n.º 91-c, pertencente ainda ao mesmo cidadão, de terreno sobraute, com a area de 125^{m2}.75; outra com o n.º 92-e, pertencente a Josefa Ferreira dos Reis, de casa, com a area de 11 metros quadrados; outra com o n.º 97-a, pertencente a Casimiro Augusto Dias Milheiro, de lavradio, com a area de 90^{m2}.10; outra com o n.º 113, pertencente a herdeiros de Marcelino de Oliveira, de lavradio, com a area de 770 metros quadrados; e ainda outra com o n.º 113-a, pertencente aos mesmos cidadãos, de mato, com a area de 95 metros quadrados; todas as parcelas situadas na freguezia e concelho de Espinho, districto de Aveiro; e

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, as expropriações das mencionadas parcelas, cujas plantas baixam com o presente decreto.

Paços do Governo da Republica, aos 28 de outubro de 1910. — Antonio Luiz Gomes.

Pedindo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que para a construcção da variante de Espinho, entre os kilometros 314.600 e 319.540 da linha ferrea do norte, cujo projecto foi approved por portaria de 21 de março do corrente anno, seja decretada a urgencia da expropriação de trez parcelas de terreno, sendo uma com a area de 38 metros quadrados pertencente aos herdeiros de José da Rocha Pinto, e as outras, com a area total de 993 metros quadrados, pertencentes a José Rodrigues da Cruz, a primeira situada na freguezia de Silvalde, do concelho de Villa da Feira, e as segundas na freguezia e concelho de Espinho, ambas do districto de Aveiro; e

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, as expropriações das mencionadas parcelas, cujas plantas baixam com o presente decreto.

Paços do Governo da Republica, em 8 de novembro de 1910. — Antonio Luiz Gomes.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Tendo sido demittido, por despacho de 24 do corrente, do cargo de ajudante do procurador geral da Republica o bacharel D. João de Alarcão Vellasques Sarmiento Osorio, que, nos termos do § 2.º da base 1.ª da lei de 14 de julho de 1899, como tal fôra nomeado vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado: hei por bem exonerá-lo do cargo que no mesmo conselho occupava.

Paços do Governo da Republica, em 29 de outubro de 1910. — Antonio Luiz Gomes.

Nos termos do § 2.º da base 1.ª da lei de 14 de julho de 1899: hei por bem nomear vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado o ajudante do procurador geral da Republica, bacharel Francisco José Fernandes Costa.

Paços do Governo da Republica, em 29 de outubro de 1910. — Antonio Luiz Gomes.

Manda o Governo Provisorio da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, em harmonia com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado de 26 do corrente, conceder aos socios da Associação dos Estudantes de Medicina, desta capital, bilhetes de identidade, cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas geraes, sob as seguintes condições:

1.ª Os bilhetes de identidade serão annuaes, conterão nome e naturalidade do portador, a designação do seu numero de matrícula na associação e serão autenticados com o retrato e assinatura do individuo a quem é concedido.

2.ª Estes bilhetes terão um numero de ordem, a assinatura do presidente da associação e um sello tanto da secretaria da Escola Medica de Lisboa, como da associação, que autenticuem aquellas assinaturas.

Paços do Governo da Republica, em 28 de outubro de 1910. — Antonio Luiz Gomes.

Caixa de aposentações dos Caminhos de ferro do Estado

Reproduzimos hoje alguns trechos do ultimo relatorio da Commissão Administrativa, apresentado ao Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado e por elle approved em sessão de 9 do corrente e que foi mandado imprimir.

Dos numerosos mappas que o acompanham, reproduzimos os relativos à receita e despesa da Caixa e da extincta Associação e dos fundos da Caixa, por onde se pôde vêr a largueza dos subsidios recebidos, a importancia dos serviços prestados ao pessoal e o estado florescente em que se encontra aquella utilissima instituição.

Ex.^{ma} Sr. — Assiste-me o dever de relatar a V.^a Ex.^a, em nome da Commissão Administrativa a que presido, os actos da gerencia da Caixa no periodo decerrido desde 30 de junho de 1902.

Tão arduas são as funções que todos os membros da Commissão desempenham, que se lhes torna sobremodo penoso o accrescimento de trabalho determinado pela elaboração dos relatorios e confeccção dos numerosos mappas justificativos, extrahidos da escripturação, que foi preciso reorganizar especialmente na delegação do Minho e Douro, segundo as normas da mais perfeita contabilidade commercial.

Abrange por isso o presente relatorio o periodo que vae de 1 de julho de 1902 a 30 de junho de 1909, e seguir-se-lhe-ha dentro em pouco a apresentação do da gerencia de 1909-1910, cujas contas estarão fechadas em breves dias.

A experiencia mostrou a conveniencia de manter inteira distincção da escripta das duas delegações e de prescindir de contabilidade central. Por isso o relatorio indicará separadamente os resultados da gerencia em cada uma dellas, agrupando-os, porém, em synopses, que ponham em relevo os serviços prestados pela Caixa e a sua situação.

Antes porém convém referir alguns factos importantes occorridos, que melhor podem fazer apreciar no seu conjunto a nossa acção.

A modificação introduzida no regulamento de passes e bonus de 7 de janeiro de 1904, attribuindo integralmente à Caixa o rendimento dos bonus, representou consideravel augmento de recur-

sos. Basta ver que essa receita se elevou de 12:760\$560 em 1902-1903 a 29:321\$670 em 1908-1909.

As reformas e denúncias de contractos determinaram também notável augmento do rendimento de affixação de annuncios, especialmente no Minho e Douro, subindo essa receita de 255\$865 em 1902-1903 a 1:853:395 em 1908-1909. Ao Sr. Alfredo Vieira Peixoto Villas Boas (Conde de Pagó Vieira) se deveu, quando ministro, o augmento destas duas fontes de receita.

Além do rendimento dos bilhetes de gare e de bonus e da subvenção fixa que figura no orçamento, outras receitas menos importantes tem sido cedidas pelo Conselho, como são a avença paga pela Companhia Portuguesa de Navegação pelo uso da ponte de Lisboa para as carreiras de vapores de Alcochete.

E' assim que, tendo subido as receitas totaes de 61:546\$474 em 1902-1903 a 98:112\$653 em 1908-1909, os auxilios da Administração á Caixa se elevaram de 32:335\$109 a 52:928\$275.

As receitas provenientes de quotas e joias, captivas de restituições, variaram de 20:711\$470 em 1902-1903 a 26:517\$525 em 1908-1909. Os juros do capital accumulados graças áquelles subsidios subiram de 6:344\$934 a 13:092\$505.

A previsão do periodo critico, que se approxima, do maximo encargo de pensões de reforma e sobrevivencia tem levado a Comissão a diligenciar com particular empenho a mais rendosa capitalisação, sem prejuizo da necessaria mobilidade de recursos, para o que foi excellente meio o emprego das disponibilidades em bilhetes do thesouro com juro adeantado, reformaveis aos trimestres, tendo-se encontrado todas as facilidades nos Srs. Ministros da Fazenda.

Essa forma rendosa de capitalisação não impedir a aquisição de réis 50:000\$000 nominaes de inscrições de assentamento de 3 % por 19:534\$600, nem a de 1.200 obrigações de 4 1/2 % de 90\$000 do emprestimo de 1905, representando 108:000\$000 nominaes, por 102.000\$000, tendo-se sollicitado e obtido da casa Henry Burnay & C.º o valioso bonus de 1:200\$000, em vista dos fins beneficentes da Caixa, que figura nas contas como receita. Reduziu-se pois o custo real das obrigações a 100:800\$000.

As despesas subiram no periodo considerado de 31:834\$325 a 69:152\$074. Graças, porem, á largueza dos subsidios da Administração e aos juros dos capitales accumulados ponde-se elevar o fundo permanente a 234:283\$995 em 30 de junho de 1909, alem de 56:728\$630, fianças existentes na mesma data. Aquelle fundo não comprehende o da extincta associação que tem escripturação separada.

Ainda na ultima gerencia, 1908-1909, o saldo que reverteu para o fundo permanente foi de 23:600\$719.

É interessante a indicação desses saldos nas ultimas gerencias em que os encargos foram crescendo:

1904-1905.....	20:647\$206
1905-1906.....	25:788\$620
1906-1907.....	21:669\$014
1907-1908.....	21:343\$758
1908-1909.....	23:600\$719

O crescimento das receitas tem pois acompanhado o das despesas, podendo-se esperar ainda por alguns annos o prolongamento do periodo de capitalisação que fortaleça a Caixa contra os encargos maximos que se approxima, sem exigir mais pesados sacrificios nem do pessoal, nem da Administração.

Se por um lado a Caixa, tendo apenas nove annos de existencia, parece dever contar com maior aggravamento de despesa no periodo critico, mórmente no que respeita a pensões de sobrevivencia, deve-se por outro lado attender á liquidiação já feita do passado, pois havia numerosos empregados e operarios em condições de serem reformados, cuja aposentação se tornou possivel pelas humanitarias disposições dos decretos de 1902, 1903 e 1905.

Foi assim que em 1908-1909 os subsidios a invalidos e as pensões de reforma attingiram 53:641\$555 contra 22:584\$970 em 1902-1903.

É para notar que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes teve em 1909 apenas o encargo de 38:896\$190 de pensões de reforma a que se juntaram 22:791\$365 de sobrevivencia: total 61:687\$555. Se juntarmos ás pensões de reforma da nossa Caixa em 1908-1909 as de sobrevivencia na importancia apenas de 3:447\$630 chegamos ao encargo total de 57:089\$185.

A Companhia concorreu com o subsidio de 28:257\$530 e teve de supprir o deficit do exercicio de 18:979\$378: total do seu subsidio 47:236\$908.

São 2.888 os empregados e operarios inscriptos na sua Caixa de Reformas existindo alli 258 reformados, enquanto que na nossa ha 3.789 contribuintes e 420 reformados.

Existe, pois, paridade de situação apezar da longa duração da Caixa da Companhia, resultando do confronto a bem fundada convicção de que é desafogada a situação presente da nossa, apezar do crescimento de encargos.

O que se pode assegurar é que nenhuma outra Administração ou empreza nacional vae tão longe no auxilio prestado ás instituições de previdencia creadas em beneficio do seu pessoal.

O capital existente em 30 de junho de 1909, incluindo o da extincta Associação, cuja propriedade pertence á Caixa nos termos

do decreto de 31 de janeiro de 1901, achava-se representado pelos seguintes valores:

*Papeis de credito depositados na
Thesouraria do Sul e Sueste:*

Bilhetes do Thesouro.....	100:600\$000	
108:000\$000 nominaes de obrigações de 4 1/2 % no valor de.....	102:000\$000	
56:000\$000 nominaes de obrigações de 3 % no valor de.....	19:534\$600	
257:300\$000 nominaes de inscrições de 3 % da extincta Associação, no valor de.....	100:191\$860	322:326\$460

Disponibilidades em dinheiro:

Nas Thesourarias das Direcções.....	12:534\$534	
Na Caixa Economica Portugueza....	2:817\$260	15:348\$794

Capitales em giro:

Armazens de viveres.....	21:855\$866	
Adiantamentos ao pessoal.....	22:568\$620	
Dívidas activas a cobrar por intermédio da Direcção do Sul e Sueste, liquidas das despesas a pagar....	4:622\$600	49:047\$086

Mobilia e utensilios.....

175\$807

386:898\$147

A deduzir:

Fianças.....	56:728\$630	
Caixa de Aposentações do Estado....	9\$605	56:738\$235

Total..... 330:159\$912

Fundos permanentes da Caixa, incluindo o da Associação, accusados pela escripturação:

Sul e Sueste.....	252:667\$750
Minho e Douro.....	77:492\$162

Total igual..... 330:159\$912

Chegado ao fim desta longa exposição, que a complexidade do assunto e o largo periodo abrangido pelo relatorio justificam, seja-me licito relembrar em rapida synthese os beneficios proporcionados pela Caixa desde a sua fundação até 30 de junho ultimo e as condições desafogadas de vida em que se encontra, podendo os dados estatisticos comprehender desde já, embora provisorios e enquanto se não apresenta o respectivo relatorio, os da gerencia de 1909-1910, cujas contas se estão fechando.

Os subsidios da Administração somaram em nove annos 389:114\$827; a contribuição do pessoal liquida de restituições 205:118\$665, sendo 53:872\$495 de joias e 151:246\$170 de quotas; os juros do capital 71:312\$351 e os lucros liquidados do armazem do Sul e Sueste 25:516\$202. Juntando a essas principaes fontes de receita outras de somenos importancia attinge-se o total de 708:716\$108.

As despesas geraes das duas delegações e do serviço central (ordenados e gratificações, renda de casa, expediente, impressos, etc.) importaram em 27:063\$270.

Os auxilios prestados ao pessoal representam a quantia de 401:794\$068, ou o dobro da sua contribuição, sendo 361:326\$102 de pensões de invalidos, de reforma e de sobrevivencia, e 47:668\$981 de auxilios diversos (donativos, subsidios na doença e funeraes).

O total da despesa foi de 452:186\$364.

Os capitales accumulados comprehendendo fianças estavam representados por 131:000\$000 em bilhetes do Thesouro, (já na actual gerencia se compraram mais 21:000\$000), 50:000\$000 nominaes em inscrições de 3 % e 108:000\$000 nominaes em obrigações 1/2 %, 28:204\$852 em capital dos armazens de viveres, 26:144\$535 em adiantamentos, 11:350\$188 em caixa, 995\$918 na Caixa Economica, alem de 257:300\$000 nominaes de 3 % da extincta Associação.

Durante o periodo considerado tem sido concedidas 516 pensões de reforma e 116 de sobrevivencia, attingindo em 1909-1910 a despesa com pensões 58:885\$515. Concederam-se 257 donativos especiaes, 9227 subsidios na doença e 320 para funeraes. Fizeram-se 9.046 adiantamentos, alem de 469 especiaes para passes de americanos. Forneceram-se a credito ao pessoal 773:492\$411 de generos e fazendas, pagas por desconto nos vencimentos.

Perto de 4.000 empregados e operarios estão nella inscriptos. Os encargos da extincta Associação, que já hoje excedem os rendimentos, tem sido integralmente pagos e acham-se garantidos pela situação florescente da Caixa.

Para se fazer ideia da complexidade da sua administração basta reflectir em que ha duas escriptas por partidas dobradas organisadas commercialmente em cada Delegação, sendo uma a da Caixa e a outra a do Armazem de viveres; que tem de haver 4.000 contas individuaes de escripturação de quotas e joias; cerca de 2.800 de fianças; quasi outras tantas dos fornecimentos mensaes; proximoamente 1.500 dos adiantamentos pagos em prestações; que as transacções dos armazens de viveres comprehendem generos ali-

menticios, vestuário, calçado e muitos outros objectos fornecidos directamente ou por intermédio dos estabelecimentos commerciaes a quem são pagos de pronto, descontando-se a importancia aos empregados em prestações mensaes.

A gerência de uma instituição de tão complicado funcionamento tem sido gratuitamente accumulada com as arduas funções que a cada um incumbem como secretario do Conselho, directores ou chefes de serviço pelos membros da Comissão administrativa e das duas Delegações, achando-se a escripturação em dia e o regular funcionamento da Caixa assegurado pela boa vontade e dedicação dos nossos empregados, a quem tributamos gostosamente aqui o devido testemunho de apreço. A intelligente sollicitude e benevolencia com que o Conselho tem attendido as nossas propostas deve a Caixa a sua prosperidade, cumprindo-nos manifestar-lhe o nosso reconhecimento.

Ao submeter confiadamente ao seu juizo o presente relatório e contas esperamos que para a sua approvação se attenda á boa vontade com que procuramos supprir a deficiencia propria sentindo-nos sufficientemente compensados do esforço exercido pelo testemunho das nossas consciencias e pela consideração do bem realisado.

O Presidente da Comissão Administrativa. — (a) José Fernando de Souza.

Designação	Receita						Total
	1902-1903	1903-1904	1904-1905	1905-1906	1906-1907	1907-1908	1908-1909
Quotas	1:868\$490	1:814\$180	1:744\$230	1:715\$000	1:683\$430	1:639\$805	1:691\$060
Juros de papéis de credito	4:662\$000	5:403\$300	5:403\$300	5:403\$300	5:403\$300	5:403\$300	5:403\$300
" abonados pela Caixa em % com a Associação	762\$105	147\$572	251\$637	—	—	—	—
Adeantamentos — Saldo credores	6\$266	—	001	—	—	—	—
Somma	7:298\$861	7:365\$052	7:399\$168	7:118\$300	7:086\$730	7:043\$405	7:094\$360
Aposentações	2:912\$850	3:901\$275	4:589\$025	5:674\$830	6:201\$405	6:889\$320	7:445\$155
Pensões (a viúvas)	663\$480	926\$855	1:131\$545	1:148\$640	1:245\$680	1:205\$735	1:209\$940
Pensões (a fillos de socios)	127\$080	139\$290	151\$500	243\$900	331\$595	319\$175	322\$680
Despesas Geraes (Quota parte na Delegação do S. S.)	974\$135	887\$385	1:039\$795	976\$590	853\$970	892\$478	1:286\$559
Restituição de quotas	2\$800	111\$190	200\$100	319\$195	34\$290	—	84\$220
Adeantamentos — Minimos que se liquidar	003	30\$465	—	002	—	—	—
Funeraes	—	—	—	—	—	—	—
Somma	4:677\$348	5:996\$460	7:111\$965	8:363\$157	8:665\$850	9:306\$908	10:318\$544
Total	11:976\$209	13:361\$512	14:511\$133	15:481\$457	15:752\$580	16:349\$313	17:412\$904

Despesa

Na impossibilidade de darmos em detalhe, por annos economicos, os mappas das receitas e das despesas, conforme apparecerão no relatório official que em breve será publicado — detalhes que são muito interessantes porque por elles se vê, anno a anno, o crescimento das receitas de ambas as delegações, e sua origem, — publicamos o total dos sete annos 1902-1903 a 1908-1909, que é como segue:

Receita do Sul e Sueste

Designação	Total
<i>Concessões da Administração</i>	
Subsidio do Conselho (invalidos e medicamentos) ..	63:720\$000
Multas	7:806\$344
Bilhetes de assignatura	2:501\$220
Afixação de cartazes e annuncios	1:412\$865
Rendimento de gare e bonus	57:573\$670
Somma	133:040\$099
<i>Contribuição do pessoal</i>	
Jóias	23:878\$730
Quotas	63:186\$405
Somma	87:065\$135
<i>Receitas diversas</i>	
Armazem de viveres — Lucros liquidos	25:516\$202
Juros de Adeantamentos	5:982\$550
Saldo credores da Caixa de Adeantamentos	27\$888
Juros do deposito na Caixa Economica Portugueza ..	535\$755
" de Bilhetes do Thesouro	27:079\$350
" de Papeis de credito (Conta da Caixa)	21:184\$500
Donativos diversos da Administração, etc.	535\$230
Saldo credores da C. de Conversão (Adeantamentos)	040
Saldo de adeantamento, que, dado como incobavel, veio a receber-se	27\$840
H. Burnay & C. ^a — Comissão pela compra de obrigações de 4 1/2 %	1:200\$000
Doações	6\$450
Somma	82:095\$805
Total geral	302:175\$039

Receita do Minho e Douro

Designação	Total
<i>Concessões da Administração</i>	
Rendimento de gare e bonus	89:681\$200
Multas	6:206\$830
Afixação de cartazes e annuncios	4:181\$335
Subsidio do Conselho (Invalidos e Medicamentos) ..	67:600\$000
Rendas de casas	591\$590
Contractos para venda de jornaes	33\$335
Somma	168:294\$290
<i>Contribuição do pessoal</i>	
Jóias	20:316\$660
Quotas	56:558\$765
Somma	76:875\$425
<i>Receitas diversas</i>	
Juros de adeantamentos	4:688\$663
" para passes da Companhia Carris	213\$200
" do deposito na Caixa Economica	32\$880
" abonados aos fundos transferidos para o Sul e Sueste	2:694\$155
Receita eventual	377\$740
Cadernetas vendidas ao pessoal	44\$680
Bonus de fornecedores (extincta Cooperativa)	202\$105
Somma	8:253\$423
Total geral	253:423\$138

Serviço directo de passageiros e bagagens entre Lisboa e Madrid — Delicias, Madrid — Atocha e Madrid — Principe Pio

Não podendo ser postas já em vigor as tarifas combinadas para o serviço directo de passageiros e bagagens para Paris e Cerbère-Port-Bou por via Madrid, tarifas que muito brevemente se espera que sejam publicadas, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, d'accordo com as suas combinadas espanholas, resolveu estabelecer nas estações de Lisboa-Rocio e Entroncamento, além do serviço habitual para Madrid-Delicias, a venda de bilhetes directos de 1.^a e 2.^a classe e despacho de bagagens pelo rapido de Madrid (comboio n.º 151), para as estações de Madrid-Atocha e Madrid-Principe Pio, ao preço das tarifas geraes das linhas interessadas, ou seja:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.
De Lisboa a Madrid-Atocha.....	15\$210	11\$180
" " " Principe Pio.....	15\$260	11\$260
" Entroncamento a Madrid-Atocha.....	12\$980	9\$450
" " " Principe Pio.....	13\$030	9\$480

Este serviço é de grande utilidade para os passageiros que desejem seguir para além da estação de Madrid-Delicias, sem terem, como até aqui, que adquirir novos bilhetes naquella estação, o que além de incommodo, muitas vezes se não podia fazer por falta de tempo.

Bilhetes de ida e volta de Pova de Varzim e Villa do Conde para Porto

Segundo um aviso ao Publico publicado pela Companhia dos Caminhos de ferro do Porto à Pova e Famalicão, a contar do dia 1 do corrente e até 28 de maio de 1911, aos domingos e dias santificados, com excepção do dia 25 de maio (romaria da Senhora da Hora) haverá um comboio especial *tramway*, da Pova para o Porto, com bilhetes de ida e volta em 1.^a e 2.^a classe, das estações da Pova e Villa do Conde, aos preços reduzidos de: 1.^a classe 560 réis; 2.^a classe, 240, válidos unicamente para a volta pelo comboio n.º 25, que parte do Porto às 9,5 da noite do mesmo dia, vendendo-se também para aquelle comboio os bilhetes, simples ida, a preços reduzidos a que se refere a tarifa especial n.º 16, serviço de passageiros.

Itinerario da marcha do comboio — Pova (partida), 2,10 da tarde; Villa do Conde, 2,17; Azurara, 2,22; Mindello, 2,28; Modivas, 2,35; Villar de Pinheiro, 2,40; Pedras Rubras, 2,49; Crestins, 2,53; Porto (chegada), 3,12.

A medida annunciada é da maior vantagem para um grande numero de pessoas, que diariamente tem que ir ao Porto por alli terem as suas occupaões o que não podiam fazer sem esse comboio.

Carreiras de vapores entre Lisboa e Barreiro

Segundo o aviso publicado pelos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, desde 8 do corrente mez as carreiras supplementares de vapores n.º 34 e 35 que se effectuavam aos sabbados, domingos, nas vespersas de dias santificados e nestes dias, passaram a realizar-se unicamente aos sabbados, domingos, nas vespersas dos cinco dias feriados decretados pelo Governo provisorio da Republica e nestes dias que são: 1 e 31 de janeiro, 5 d'outubro, 1 e 25 de dezembro.

Tramways electricos de Cintra á Praia das Maças

Em virtude da alteração de horario da « Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes » a Companhia de Cintra ao Oceano alterou também o seu pela forma seguinte:

Os carros que partiam de Cintra-gare para Praia das Maças ás 5,15 e 6,5 da tarde, partem respectivamente ás 5,10 e 6,20; e o que partia de Praia das Maças para Cintra ás 4,25 passou para ás 4,5 da tarde.

Isenção do imposto de transporte nas mercadorias em transitio por Espanha

Segundo as novas disposições que vigoram em Espanha são isentas do pagamento do imposto de transporte as

mercadorias estrangeiras que passem em transitio por aquelle paiz.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes acaba de publicar um Aviso ao Publico annunciando que as estações das suas linhas deixarão de cobrar o imposto de 5 % para o thesouro espanhol nas mercadorias effectuadas ao abrigo das tarifas internacionaes n.ºs 303, 304 e 305, de pequena velocidade, que regulam os transportes de mobilia em carros de mudanças e carros de mudança vassios, e carruagens com ou sem motor mechanico.

Inclusão da Niveina na Classificação de mercadorias dos Caminhos de ferro Portuguezes

Appareceu ultimamente no mercado, cremos que introduzido pela Companhia União Fabril, um novo producto com a designação de Niveina, destinado a substituir com vantagem na economia domestica a banha de porco.

A Niveina que mais não é do que o oleo de côco refinado, é ha muito tempo empregada na cosinha franceza, havendo até muito quem a use sobre o pão em vez da manteiga de vacca.

Não ha duvida nenhuma que tal gordura é magnifica para a alimentação, e como se pode vender a preço mais reduzido do que a banha de porco, certamente virá a ter um grande consumo principalmente pelas classes menos abastadas.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes sempre disposta a acompanhar o progresso das industrias vae muito brevemente publicar um aviso incluindo o novo producto na sua Classificação Geral de mercadorias e na tarifa especial n.º 9 de pequena velocidade, cujos preços são muito reduzidos.

Transportes de cortiça de Espanha para Portugal

Em virtude das disposições adoptadas ultimamente pela Companhia de Madrid a Caceres e Portugal e do Oeste de Espanha, as remessas de cortiça em bruto, em pranchas, em quadros ou em rolhas expedidas das estações das linhas daquella Companhia, com excepção das de Caceres até Valencia de Alcantara, estão sujeitas ao pagamento da sobretaxa de 25 pesetas por tonelada com sujeição ao minimo de 4.000 kilogrammas por vagão, alem dos preços que lhes correspondem segundo a classificação das respectivas tarifas que são as especiaes combinadas M. L. 1., M. L. 1. A e M. L. 1. B, de pequena velocidade.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes acaba de publicar um Aviso ao Publico sobre esta sobretaxa, que deve ir affectar grandemente o trafego das cortiças de Espanha para embarque em Lisboa.



IX

S. Gall e Appenzell. — Duas povoações de bordadoras. — Um parlamento na rua. — A linha de Chur.

De Roschach para S. Gall a linha sóbe continuamente em forte rampa, para vencer, em 16 kilometros, a diferença de 273 metros de altitude que separa as duas cidades. Vamos, porém, quasi sempre em trincheira pelo que, uma vez afastados do lago, que umas pequenas clareiras nos permitem avistar, atraz, á direita, nada mais de interessante ha a ver.

Em S. Gall a estação é no centro da cidade e em frente della os hotéis, dos quaes o Walhalla é um dos melhores, senão o melhor.

Não é elle construido no alto da montanha, como o sump-tuoso palacio de Wotham, do «Ouro do Rheno», mas em frente do Rosenberg, monte coberto de encantadoras vendas, jardins, parques, habitações da sociedade elegante da cidade e refugios estivaes de familias abastadas de outras localidades.

O interesse principal desta região está no pittoresco trajar da gente do povo, que imprime caracter em toda a Suissa.

Aquelles fatos femininos de saias curtas, redondas, camisas de grandes mangas engommadas sobre a qual um colete de velludo se prende com correntes de prata; as elegantes toucas bordadas que se abrem em folhos emmol-durando os rostos feminis; os chapéus de largas abas, nos homens, os seus coletes de côres berrantes, bordados a seda, os seus calções sobre a irreprehensível meia branca, são o figurino do cantão de S. Gall, que dá a nota pittoresca do trajar suíço, tão celebrada nos bilhetes postaes e nas caixas de lenços.

Sobresahem nesses fatos os tecidos de algodão branco, bordados; é esta a especialidade local. A industria dos bordadores, ou melhor, das bordadoras tem alli, e no meio cantão d'Appenzell, um tal desenvolvimento que póde dizer-se que é della que vivem aquellas cidadesinhas.

Em S. Gall, sobretudo, são as casas exportadoras que enviam aos mercados europeos e americanos alguns milhares de contos dessa mercadoria.

A cidade tem um cunho de edificações muito allemão caracterizado pelos pilares de pedra branca de alto a baixo, nas frontarias, entre os quaes se abrem, recolhidas, as estreitas janellas de todos os andares numa uniformidade que lhes dá uma certa elegancia.

Ruas estreitas, na parte antiga, largas, na moderna, praças arborizadas, bons edificios publicos; S. Gall tem um cunho de alegria e bem estar muito agradável ao visitante. E' o que este chama uma cidadesinha bonita e aprazível em que se permanece com agrado.

Um dia, porém, é mais que bastante para ve-la, e portanto tomemos o tremvia eléctrico que parte do largo da estação, em frente do hotel, para nos levar a Appenzell.

Tambem esta linha tem que subir 101 metros em 19 kilometros, attingindo por vezes a rampa de 6 % o que a obriga a empregar a cremalheira.

O trajecto é de agradaveis pontos de vista, fazendo-se sempre pela estrada que liga aquellas duas cidades.

Appenzell é menos que uma villa, é uma aldeia grande, quanto á sua area e população; mas é mais que uma cidade — é uma capital — quanto á sua industria e ao seu viver independente.

As pequenas officinas de bordados contam-se pelas casas, dispersas aqui e alli, quasi que nem formando ruas.

Edificios publicos ha um só que serve para tudo; repartições, tribunaes, governo, parlamento, prisões, tudo se reune alli em meia duzia de divisões, que mais não são necessarias.

Para os grandes actos publicos, as eleições annuaes, ha a praça, *landsgemeinde*, (campo commun) onde em abril se reune o povo para eleger os magistrados, que hão de governar por um anno, e modificar qualquer lei.

A eleição faz-se rapidamente e socegradamente e os decretos daquella assembléa são votados quasi sem discussão.

São costumes que nós, os meridionaes, os faladores, não percebemos, que nunca seriamos capazes de adoptar, mas que dão a nota de um povo em que o civismo occupa o principal logar no seu pensar e no seu sentir.

Uma circumstancia torna curiosa a visita do Appenzell: E' a Suissa virgem de turistas, a região só de si, sem estrangeiros, sem *Baedekers*, sem alpinistas.

Porque é longe, encravada entre montanhas e fóra de mão, fóra da passagem entre os pontos frequentados, o turista pouco vae alli.

Assim, os hotéis, pouco acostumados a receber estrangeiros, são dois e maus, a julgar pelo *melhor* o Hechl, que o turista fará bem de evitar, se não quizer ter um mau almoço e que pagar 2 francos por... lavar as mãos.

Do Appenzell para o sul, ou seja para os lados do cantão de Grisons não ha caminho, porque se teria que atravessar o Sæntis que, se do norte é de difficil ascensão, tendo partes em que só o alpinista bem experimentado se arrisca, a pé, a fazer a subida, do sul a descida é ainda mais penosa, desde o hotel que está a 2465 metros a Wildhaus (1098 metros).

Regressemos, pois, pelo mesmo caminho só até Gais, estação intermedia onde se toma carro que, pela bella estrada de montanha, nos leva em hora e meia a uma estação da linha de Roschach a Coire (ou Chur em allemão) para dahi seguirmos a nossa derrota. O caminho é pittoresco e sempre em descida.

Altstættlen, assim se chama este ponto, é uma pequena villa sem interesse, na margem do Rheno, cujo valle a linha ferrea segue em todo o seu percurso, atravessando mesmo algumas vezes as suas serpenteantes aguas.

Num ponto os rochedos das duas margens apertam-se por tal forma que os leitos para a estrada e para a via tiveram que ser conquistados na encosta, abrindo-se tunneis e obrigando a maravilhosas obras d'arte em sustentação de trincheiras.

E' desde Sevelen, a 30 kilometros, isto é, uma hora depois da partida do ponto de onde sahimos, que o aspecto começa a ser verdadeiramente grandioso.

Montes de respeitavel altura, com os seus lençoes de neve, ravinas formidaveis, desfiladeiros de que só os animaes silvestres conhecem os segredos, ruínas de velhos castellos e de velhas egrejas, tudo concorre para dar uma tal variedade ao panorama que a cada momento um novo quadro se nos depara, como em enorme galeria de pintura artistica.

Em Landquart junta-se á nossa linha a via reduzida da companhia dos Rheticos, que vem de Davos Platz a Chur, e que nos acompanha até este ponto onde termina a via larga do Estado Suíço, que é bem natural que d'ahi não avance, porque toda aquella região, extraordinariamente montanhosa, vae sendo servida — e bem servida — pelas linhas de via reduzida, que nella vão operando prodigios de arrojo de construcção, a que já aqui nos referimos, em o n.º 543 passado.

Dessa rede e da que lhe faz a continuação, servida por trens electricos voltaremos a tratar no proximo artigo.

O «Brazil Industrial»

Recebemos a amavel visita deste nosso collega brasileiro, que começou a publicar-se no Rio de Janeiro em 1 de setembro ultimo.

Orgão exclusivamente dedicado á industria, insere artigos firmados por distinctos escriptores francezes e inglezes, taes como Leroy-Beaulieu e Fitz gerald nos quaes brilha a alta competencia dos seus signatarios.

Um extenso artigo consagrado á industria portugueza publica tambem o nosso collega. Nelle trata da nossa industria de tecidos de algodão e lã, de marcenaria, chapelaria etc, em termos que muito nos penhoram a nós todos portuguezes, que prezamos a nossa reputação e nos dão a agradável impressão que se experimenta quando vemos que nos fazem justiça aos nossos esforços, ao nosso trabalho.

O «Brazil Industrial», é uma publicação mensal, in-folio, nitidamente impressa, á qual auguramos o mais lisongeiro futuro.

Ao amavel collega agradecemos a visita.

Proposta de lei sobre Caminhos de ferro

(Continuado do n.º 549)

A mesma portaria, já citada a propósito do troço de Regua a Lamego, mandou iniciar a construção do de Portimão a Lagos, por motivos identicos, destinando-lhe igual dotação de 50:000\$000 réis. As considerações feitas a propósito do troço de Lamego tem cabimento aqui. Estão despendidos até 31 de dezembro cerca de 19:000\$000 réis, que representam desfalque de recursos, que tinham destino determinado.

Não pode, nem deve ser adiada por mais tempo a conclusão do ramal, com a qual haverá que despende cerca de 500:000\$000 réis.

Mora a Avis. — Está em exploração a parte da linha de Ponte do Sor compreendida entre Evora e Mora e que, embora seja linha por enquanto pouco rendosa, obedece na sua construção a um critério indeclinavel de justiça distributiva para com uma vasta região, absolutamente privada de meios de comunicação, e ao proposito de fazer de Evora, capital administrativa e commercial da provincia, centro de irradiação de linhas ferreas.

A ligação das linhas do sul e sueste com as que lhes ficam ao norte está assegurada pela de Vendas Novas ao Setil, completada dentro em pouco pela linha de Portalegre. Não é, pois, urgente o prolongamento, até Ponte do Sor, do troço que hoje finda em Mora, mas, para valorizar este e melhor servir a região, importa construir a ponte sobre o Raia e prolongá-lo até a estação destinada a servir Avis.

Uma dotação de 400:000\$000 réis terá alli boa applicação, permitindo construir 30 kilometros.

A somma das dotações indicadas attinge, para 121 kilometros, 2.000:000\$000 réis. Abstrahiremos do capital preciso para as linhas de Cezimbra e de Evora a Reguengos, que tem o rendimento garantido, o que reduz a 900:000\$000 réis o dispendio, para o qual carecemos de obter recursos.

Dos dois troços: Portimão a Lagos e Mora a Avis, ha que esperar uma receita de cerca de 24:000\$000 réis. Sendo o encargo do capital 50:000\$000 réis, teriam que sair 26:000\$000 réis do fundo especial.

Em resumo: podem-se construir cerca de 300 kilometros nas duas zonas sem impor ao fundo especial onus superior a réis 26:000\$000.

Com mais encargos ha, porém, que contar.

Para aquisições urgentes de material circulante e conclusão ou prolongamento de varias obras complementares e construcções foram ultimamente pedidos ao credito, nos termos legais, por uma operação provisoria, 800:000\$000 réis, que importa liquidar, quando se faça uma emissão de obrigações.

A abertura dos novos troços exigirá novas e avultadas aquisições de material circulante, alem do necessario para as linhas do Sado e Portalegre. Algumas obras complementares tem de ser feitas ou continuadas, como é a estação definitiva de Lisboa, a do Porto, ampliação urgente da de Campanhã, etc. Não é muito contar com 500:000\$000 réis para o Minho e Douro e 700:000\$000 réis para o Sul e Sueste.

O dispendio total com material e obras complementares será, pois, de 2.000:000\$000 réis, a que corresponde a annuidade de réis 111:000\$000.

O encargo total será, pois, deduzidas as novas receitas, de réis 137:000\$000.

Fixando um prazo de seis annos para a execução deste plano de obras, é preciso prever a situação provavel do fundo especial no fim desse tempo.

No actual anno economico a disponibilidade será superior a 30:000\$000 réis.

O crescimento medio annual da receita do fundo especial tem sido de 46:000\$000 réis e nos ultimos quatro annos superior a réis 50:000\$000, notando que, das novas linhas, muitas mal começam a determinar novas relações e a esboçar o seu trafego, que deverá crescer rapidamente. Supponhamos, porém, o crescimento medio de 40:000\$000 réis apenas, ou 240:000\$000 réis em seis annos, o que, somado com os 30:000\$000 réis de disponibilidade do anno corrente, perfaz 270:000\$000 réis.

Durante esse periodo sobrevirão encargos das linhas do Alto Minho, de Portalegre e do Sado e Cacicilhas. O maximo da garantia de juro nas primeiras attinge 90:000\$000 réis, mas as condições da região fazem prevêr, não só consideravel rendimento proprio, mas ainda avultado tributo ás linhas do Minho, de modo que a garantia não trará encargo, ou, se o houver, pequeno será.

O mesmo se acha demonstrado com segurança em relação ás outras linhas, prevendo-se até, como foi verificado pelas commissões parlamentares, excessos de receitas sobre os encargos.

Trazendo os melhoramentos que enumearei encargos inferiores a 140:000\$000 réis, fica margem no fundo especial para qualquer deficiência de previsão ou depressão accidental de receitas.

É manifesto que os calculos de receita provavel apenas tem grosseira approximação, mas a execução gradual das obras e melhoramentos previstos pode e deve ser prudentemente regulada conforme as circumstancias e os recursos, caminhando-se mais depres-

sa ou mais devagar, mas com methodo e segundo um plano largamente concebido.

Por forma semelhante se procedeu na construção das linhas do Minho e Douro.

É obvia a preferencia que merece uma operação mais avultada, tendente à uniformização dos typos, sem o inconveniente, no caso sujeito, de se assumirem desde logo na integra os encargos correspondentes, visto as obras serem feitas por troços successivos e empreitadas parciaes para se pautar o seu desenvolvimento pelos recursos disponiveis.

Segundo o regime instituido pela lei de 14 de julho de 1899 e esclarecido pela discussão parlamentar a que deu logar o emprestimo de 1909, e o parecer de 3 de novembro de 1908, da Procuradoria Geral da Corôa, o Governo tem a auctorização precisa para effectuar as operações de credito necessarias e convenientes que couberem nas disponibilidades do fundo especial, sendo os recursos obtidos applicados a obras complementares ou á aquisição de material circulante, ou, finalmente, a construção de novas linhas, previamente auctorizada por lei nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864. Assim, a base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899 enumerou varias linhas, a que era assegurada a precedencia dentro do limite de dispendio de 3.000:000\$000 réis.

A lei de 1 de julho de 1903 acrescentou outras áquellas, elevando o limite do dispendio com a construção de novas linhas a 10.000:000\$000 réis, a que acrescentou 500:000\$000 réis para estradas de accesso.

Trata-se agora, não só de auctorizar a construção de linhas não comprehendidas nas leis citadas, como de permittir o recurso ao credito — para essas e para as já auctorizadas — na previsão de rendimentos futuros do fundo especial, que constituem, não disponibilidades presentes — que para a applicação destas bastavam as auctorizações existentes — mas esperanças bem fundadas de receitas, cuja criação coincide com a dos encargos.

Os proprios caminhos de ferro proverão ao onus do seu mais rapido desenvolvimento, devendo-se cingir prudentemente o uso da auctorização á rapidez desse incremento, conforme o permite o fraccionamento dos trabalhos.

V

Se nas zonas extremas do paiz é pelo recurso directo ao credito que se pode activar a conclusão das linhas mais necessarias, construidas pelo Estado, na zona do centro tem de ser adoptado outro systema.

Tudo aconselha a conservação do regime ecletico a que se acha sujeita a nossa rede ferro-viaria.

Em parte della exerce o Estado a função commercial d'entidade exploradora, partilhada com pequenas empresas. Noutra parte confia-se essa missão a companhias, em harmonia com os contractos existentes.

É preciso vêr nas empresas concessionarias o que ellas de facto são: uteis auxiliares do Estado, cooperando com elle no progresso economico do paiz pela criação de meios de transporte facil, rapido e barato. Os subsidios que receberam não seriam sufficientes, na maior parte dos casos, para os encargos contrahidos. A continuação dessa cooperação por concessões bem estudadas, vantajosas para ambas as partes, é perfeitamente admissivel, sem prejuizo do direito de resgate que ao Estado pertence e que pode exercer, quando o julgar conveniente. Foi esse o systema invariavelmente seguido em França nas successivas reformas de convenções com as seis grandes companhias.

Serviu-nos de modelo a legislação franceza de caminhos de ferro, que em certos casos é até subsidiaria da nossa. Della devemos adoptar o criterio, que prevaleceu de certa epocha em diante, de não multiplicar em demasia as entidades exploradoras, nem fraccionar as linhas por numerosas empresas concorrentes, de vida difficil, onerada cada uma por despesas geraes evitaveis, com os embarços e encargos que ao trafego impõe a multiplicidade das transmissões e a attribuição de material privativo ás linhas de cada empresa.

Temos já no paiz nove empresas concessionarias: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Beira Alta, Mondego, Meridionaes, Nacional, Valle do Vouga, Porto á Povoá, Guimarães, Alto Minho, a que se deve acrescentar a da linha de Sobrado de Paiva. Deve-se acaso augmentar inconsideradamente esse numero, suscitando novas empresas para a construção fraccionada de linhas da rede complementar na zona central? Não me parece, tanto mais que, das linhas a construir, umas dão logar á allegação do direito de zona e noutras vêem as empresas verdadeiros ramaes, o que originaria pleitos longos e complicados. Assim, por exemplo, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes considera parallela á linha do Norte a que está classificada do Entroncamento por Thomar a Miranda do Corvo, e o seu seguimento por Arganil e Ceia a Gouveia, julga-o a Companhia da Beira Alta parallelo á sua linha, achando-se ambos dentro das respectivas zonas privilegiadas.

As linhas que devem ligar as de Oeste e do Norte, de via, larga ou reduzida, são transversaes, que cortam a extensa malha cujos extremos são Lisboa e a Figueira, mal se comprehendendo, pois, nesses curtos troços, que são verdadeiros ramaes, uma exploração independente.

A linha de via estreita, já classificada, do Entroncamento a

Gouveia, coincide, quasi, entre Miranda e Arganil, numa extensão de cerca de 40 kilometros, com a linha de Coimbra a Arganil, de via larga, concedida a uma empresa, que confiou á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a exploração do troço construído até a Lousã e tem capital importante despendido nos 30 kilometros seguintes.

A concessão, por concurso, dessa linha seria, pois, origem de vivas reclamações, já formuladas, aliás, pelas trez companhias interessadas, e iria fraccionar e complicar a exploração.

Portanto, como regra geral, parece-me que a construção das linhas complementares na zona central pode ser, salvo excepções justificadas, confiada ás empresas existentes.

Por outro lado, é ocioso demonstrar a impossibilidade de effectuar essa construção sem subvenção, nem garantia de juro. Só com a cooperação do Estado se pode levar a effecto qualquer empreendimento, e desde que no incremento do trafego da propria zona ha, como vimos, fontes de receitas capazes de obviar aos encargos, é restricta obrigação dos poderes publicos promoverem o estreitamento das malhas da rede das linhas ferreas e auxiliarem-no eficazmente.

Traçada de um modo geral a orientação a seguir, importa agora analizar o plano da rede complementar da zona central e fazer a selecção das linhas de mais urgente necessidade, determinando o modo de as construir.

O decreto de 27 de setembro de 1899, filiado nos preceitos do de 6 de outubro de 1898 em relação ás zonas extremas do paiz, encarregou uma comissão tecnica de propor aquelle plano, submettendo-o a previo inquerito administrativo de utilidade publica, para serem pelo Governo classificadas as linhas complementares, depois de ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e a Comissão Superior de Guerra.

Circunstancias que é ocioso referir fizeram protrahir esses trabalhos preparatorios, até que por decreto de 19 de agosto de 1907 foram classificadas varias linhas, ficando ainda suspensa a resolução do Governo em relação a algumas das propostas.

As linhas classificadas foram as seguintes:

Via larga—Setil a Peniche, Carregado a Torres Vedras, Alverca á Ericeira e Caxem a Caxias.

Via estreita—Entroncamento a Gouveia por Thomar, Santa Ovaia á Covilhã, Arganil a Santa Comba-Dão, Mangualde a Gouveia.

Ficaram por classificar as linhas e troços de via estreita: de Rio Maior ao Entroncamento; Thomar, pela Certã, Castello Branco e Idanha, a Salvaterra do Extremo, com seu ramal de Idanha a Penamacor e outro de Sobreira a Villa Velha de Rodam; de Thomar, pela Batalha e Alcobaca, á Nazareth, com um ramal para Leiria.

Das transversaes classificadas de via larga, aligura-se me particularmente interessante a do Caxem a Caxias, que ligando a linha de Oeste com o ramal de Cascaes, deriva, da estação do Rocio, desafogando-a para a do Caes do Sodré, sem alongamento sensivel, o movimento da de Oeste, emancipando-o da sujeição do tunnel e facilitando as relações entre Cintra e Cascaes. Mede apenas 8 kilometros, e é de construção relativamente facil. Foi incluída na concessão do ramal de Cascaes e da linha suburbana á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes por alvará de 10 de julho de 1882, sendo, porém, a sua construção facultativa.

Facil será determinar a Companhia dos Caminhos de-ferro Portuguezes a construi-la mediante a cooperação do Estado, que pode ser prestada sem encargo, como veremos.

A linha de Alemquer, Carregado a Torres, substitue o ramal da Merceana, que faz parte da concessão da linha de Lisboa a Cintra-Torres pelo contrato de 10 de julho de 1882 e que, prolongado até a linha de Leste, serve Alemquer. Mede apenas 35 kilometros e liga as duas linhas principaes á distancia de 50 kilometros de Lisboa. Sem ser urgente, é util a sua construção, dispensando por largo tempo outras previstas.

Mais util será talvez o prolongamento da linha de Vendas Novas a Setil, Setil a Peniche, construído em condições economicas, sendo de considerar o desvio da sua directriz para o sul, de modo que, em vez de seguir por Rio Maior, vá pelas proximidades do Cartaxo, Alcoentre e Cadaval encontrar a linha de Oeste em Bombarral e seguir para Peniche, approximando-se da Lourinhã. Só o estudo no campo, feito sob o duplo ponto de vista tecnico e economico, poderá subministrar base para a escolha da melhor directriz.

Esta linha, medindo cerca de 80 kilometros, abre caminho directo do Alemtejo para a costa, facilitando o transporte de madeiras e de peixe, as relações com as Caldas da Rainha, e valoriza a linha de Vendas Novas a Setil.

Na proposta de lei de 24 de março de 1904 era o Governo autorizado a contratar com a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes a construção das transversaes de via larga, que fossem julgadas indispensaveis com subvenção ou garantia de juro, sendo o desembolso do Estado limitado a 750\$000 réis por kilometro. Para o caso ser contratada a construção da linha de Alemquer, teria a Companhia de fazer, sem encargo, para o Estado, o troço de Caxias a Caxem.

(Continúa).



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.
— Em conformidade com o artigo 5 da convenção celebrada entre esta companhia e os seus crédores, homologada por sentença do Tribunal do Commercio desta cidade, em 15 de outubro de 1906, os portadores de obrigações antigas teem de fazer a troca no prazo maximo de cinco annos, a contar de 29 de outubro de 1906, ou seja a data da publicação da referida sentença no «Diário do Governo».

Decorrido este prazo, as obrigações não trocadas prescreverão em proveito da companhia.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de novembro de 1910.

Continua o governo trabalhando com afino e decisão na remodelação total dos serviços e no trabalho collossal da completa transformação do nosso systema de governo e administração, de que o paiz tanto carecia e precisa.

Acclamada por todos a mudança de instituições, entrando-se em vida nova num momento em que as difficuldades financeiras estavam aplanadas, reconhecido pelo consenso geral que os homens que estão á frente dos negocios publicos precisam não só de uma descommunal intelligencia, mas de todo o seu tempo e de todas as suas forças para o desempenho da missão difficil que se impuseram. era para desejar que todas as classes os auxiliassem, quanto mais não fosse, pelo socego publico, pelo soffreamento de aspirações que, embora justas, não perderiam a esperança de serem satisfeitas com mais uns mezes ou um anno mesmo de espera.

Pacificado todo o paiz, vindo até o estrangeiro, com o successivo reconhecimento do governo por parte de todas as potencias, auxiliar o andamento da nossa vida economica e administrativa, as ambições insoffridas — justamente por parte do proletariado, o mais directamente auxiliar do actual estado de coisas — veem lançar a nota perturbadora pondo em difficuldades quem tem que occupar-se dos mais importantes trabalhos, e em sobresaltos o paiz, pelo dia de amanhã.

Achamos justas todas as reivindicações que as classes trabalhadoras façam para a melhoria da sua situação — bem entendido, na medida da equidade. Mas não podemos, no nosso espirito conservador e pacifista, deixar de deplorar que não se esperasse um pouco, que se deixasse consolidar o regimen e melhorar as condições da vida do paiz, pela declaração de greves que o vão perturbando e encaminhando para a ruína, roubando-lhe já a paz dos espiritos de que tanto se necessitava no actual momento.

Nada menos de sete corporações, e algumas importantes pelo seu numero, estão em greve, e mais, talvez, se declarem nesse estado entre a hora a que escrevemos e aquella em que estas linhas sejam lidas.

Se já hoje se não diz que a greve é um crime, se o proprio governo portuguez a declarou um direito, invocar agora esse direito quando o nosso povo ainda mal refeito está do natural sobresalto pela transformação radical que soffreu é, senão um crime, pelo menos uma grande falta, um symptoma de pouco amor pela patria que não pode deixar de entristecer-nos.

A greve do pessoal da Companhia Carris e dos Ascensores vem perturbar por completo a vida da capital e prejudicar tambem o seu commercio e as outras industrias.

A sua terminação, que todas desejam, será pela transigencia da Companhia e servirá de exemplo a outros movimentos semelhantes e, quicá, mais perniciosos ainda.

E nós a fazermos votos pelo socego publico e pela prosperidade do paiz!

O desanimo entra-nos desolador no espirito!

Medidas salvadoras do novo ministro das finanças, não é tempo ainda de as esperar, nem de lhas exigir.

Sabe-se que elle fez desmentir a noticia de umas negociações com um banqueiro inglez para a realização dum emprestimo, acrescentando que «o governo nem prevê a necessidade de se recorrer ao credito».

Isto consola, ao menos.

Na casa da Moeda continuam a descobrir-se os mais escandalosos roubos que alli se praticavam ha bons vinte annos.

O publico tem os olhos postos naquella caverna e espera que

ella seja illuminada pela luz da verdade, vindo á publicidade franca todos os nomes dos defraudadores do thesouro.

Nos primeiros dias deste mez as operações do mercado retomaram uma certa actividade, havendo muita procura de papel, especialmente obrigações externas 1.ª serie.

Consequentemente ha offerta de papel de bancos e companhias, o que prova uma certa tendencia de retrahimentos da capitalisação em fundos no paiz.

Os cambios melhoram como se vê da nossa nota comprovativa, ficando a libra, a 45800 réis compra, 45900 réis venda e o Rio-Londres a 17 equivalendo a libra a 145117 réis fracos.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 3/4	49 5/8	49	48 3/4
" 90 d/v	50 1/2	—	49 3/4	—
Paris cheque	571	574	581	585
Berlim "	235	236	239	241
Amsterdam cheque	398	400	405	408
Madrid cheque	885	895	960	910

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	NOVEMBRO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% Essentamento	39,30	39,40	39,60	39,60	39,70	39,70	—	39,50	39,65	39,55	39,55	39,55	39,60	—
Divida Interna 3% coupon	39,20	39,30	39,50	39,50	39,70	39,70	—	39,70	39,65	39,55	39,55	39,55	39,50	—
" 4% 1888, c/premios	21,200	—	21,500	—	21,500	—	—	21,600	21,600	—	21,650	21,600	21,600	—
" 4% 1888/9	57,400	56,000	—	—	56,000	—	57,400	55,700	—	55,800	—	57,600	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	49,000	—	49,000	—	—	—	—	48,900	—	—
" 3% 1905 c/premios	8,750	8,900	9,000	9,000	8,950	8,950	—	—	9,050	9,050	9,000	8,950	8,950	—
" 4% 1905 (C.ª de F.ª Est)	—	—	50,800	80,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	—	79,700	—	—	—	—	—	79,800	79,600	79,500	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	64,400	64,300	64,300	64,000	63,600	63,700	63,400	63,600	63,500	63,600	63,500	63,500	63,300	—
" 3% 2.ª serie	62,500	62,600	—	—	—	—	62,700	62,700	—	62,700	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	65,500	65,500	65,200	65,200	65,200	65,000	65,200	—	65,400	65,200	65,100	65,400	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	170,000	—	168,000	168,000	168,000	168,000	—	—	—	168,000	168,000	—	—	—
" Commercial de Lisboa	135,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	94,300	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Acores	—	106,000	—	106,000	106,000	—	106,000	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	68,000	68,500	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	5,500	—	—	—	5,500	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	64,500	64,500	64,500	64,600	—	—	63,100	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	61,000	—	61,000	61,000	—	60,500	—	61,000	61,000	61,000	61,000	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	85,000	85,500	85,500	85,500	85,300	85,500	—	—	—	—	35,300	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.ª grau	—	52,000	52,000	52,000	52,000	52,000	52,000	52,200	52,500	52,200	—	51,800	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	72,000	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%	77,600	—	—	—	77,500	77,600	77,500	77,500	—	77,600	77,600	—	—	—
" 5%	73,600	73,500	—	—	73,200	73,300	—	73,000	73,300	73,300	73,300	—	—	—
" 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	65	64,85	64,90	64,80	64,80	65	65	65,40	65,10	65,32	65,26	—	—
Ações Companhia Real	—	351	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	41	40,75	40	39,25	—	40,50	—	39,25	41,05	39,50	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	405	409	409	407	409	413	415	414	408	—	—	—	—
" Andaluzes	—	251	257	253	254	258	263	265	260	264	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.ª grau	—	336	336,50	336	334,25	334,50	337	335	336	337	335	336	—	—
" Companhia Real, 2.ª grau	—	270	268	264	268	268	271,75	274,50	274	274	272	273	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	304	308,75	—	304	303	303	303,25	306	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	143	144	142,50	143	142,75	143	143,50	143,25	144	144,10	144,50	—	—
Londres: 3% portuguez	—	65	64,75	65	65	65	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	85,50	—	—	86,87	—	86,87	—	86,87	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes	Rede geral	4 Novembro	1.073	5.402.891.000	1.073	5.187.369.000	+215.522.000	4.112.666	4.834.453	+278.213
	Vendas Novas...	" "	70	93.591.000	70	96.350.000	— 2.759.000	1.337.014	1.376.428	— 39.414
	Coimbra a Louzã	" "	29	22.848.000	29	23.641.000	— 793.000	787.862	815.206	— 27.344
Sul e Sueste	31 "	638	1.464.051.300	638	1.351.391.350	+112.659.950	2.294.751	2.118.168	+176.583	
Minho e Douro	" "	428	1.587.706.000	413	1.464.515.209	+ 54.190.791	3.709.593	3.546.041	+163.552	
Beira Alta ..	23 Setembro	253	404.172.164	253	372.297.774	+31.874.390	2.082.479	1.918.248	+164.231	
Companhia Nacional	" "	185	134.300.539	185	131.802.034	+ 2.498.505	725.948	712.443	+ 13.505	
Guimarães	31 Agosto	56	94.287.485	56	91.845.245	+ 2.442.240	1.683.705	1.640.093	+ 43.612	
Porto á Povoá e Famalicão	31 "	64	141.106.972	64	105.702.047	+ 5.404.925	1.736.046	1.651.594	+ 84.052	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	20 Outubro	3.681	105.305.126	3.681	102.697.767	+ 2.607.359	28.607	27.899	+ 708	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	92.708.247	3.664	89.982.365	+ 2.725.882	25.302	24.558	+ 744	
Andaluzes ..	31 "	1.083	20.125.726	1.083	17.758.545	+ 2.367.181	18.583	16.397	+ 2.186	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31 "	777	7.661.553	777	7.215.172	+ 446.380	9.864	9.285	+ 579	
Zafra a Huelva	4 Novembro	180	2.954.633	180	2.890.468	+ 64.165	16.414	16.058	+ 356	

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

A exposição de aviação em Paris

Abriu no dia 15 do mez passado a segunda exposição da navegação aerea em Paris, obtendo um successo colossal.

Installada no Grand Palais, a parte central deste está quasi toda occupada por immensosapparelhos do systema do mais pesado que o ar. Os dirigiveis e os balões esphericos pouco espaço tomam, porque estão suspensos da abobada.

De dirigiveis e balões nada ha a dizer, porque todos elles são já mais ou menos conhecidos.

Os aeroplanos estão divididos em dois grupos: monoplanos e biplanos.

Dos primeiros typos, os principaes são:

Bleriot, Antoinette, Santos Dumont, Nieuport, Henriot, e Fabre; dos biplanos os typos principaes são Farman (Henri), Farman (Maurice), Voisin, Wright, Breguet e Goupy.

Destacam-se entre elles os seguintes typos.

Bleriot. As características do monoplano Bleriot, são: leme de profundidade posterior, helice á frente, o piloto fica sentado com toda a segurança entre as azas, envergadura de 8^m,60 e de 11^m. O apparelho mais pequeno comporta só o piloto, o maior comporta um passageiro. O mais pequeno tem motor Anzani, trez cylindros, ou motor Gnome, sete cylindros; o outro tem motor Gnome, sete cylindros.

O mais pequeno, de motor Anzani, custa 12:000 francos: com motor Gnome custa 24:000 francos; o typo grande custa 28:000 francos e pesa 330 kilos.

Antoinette A envergadura do Antoinette é de quinze metros e o comprimento de dōze. A estabilidade lateral é obtida pela deformação helicoidal das azas. O motor, typo especial Antoinette, é da força de 50 cavallos,

Attinge a velocidade de 70 kilometros.

Com um só logar custa 26:000 francos; com dois custa 27:000 francos.

Os dois typos modernos expostos são o Fahe e o Nieuport.

Nieuport É muito simples podendo armar-se em poucos minutos. Attinge a velocidade de 90 kilometros. É considerado como o apparelho mais perfeito que tem apparecido neste genero.

Fahe É caracterisado por ter fluctuadores que lhe permitem navegar nas aguas.

Dos biplanos destacam-se os seguintes.

Farman (Henri) Tem motor Gnome ou Renault e a envergadura mede 15 metros. Attinge a velocidade de 70 kilometros e pode transportar o peso de 350 kilogrammas e tem logar para passageiros.

É o typo adoptado pelos exercitos francez, italiano, belga, russo e japonéz.

Custa 28:000 francos.

Farman (Maurice) É desmontavel em trez peças, mede 12^m,75 de envergadura e tem motor Gnome ou Renault de 60 cavallos. Sem motor pesa 250 kilogrammas.

Preço 28:000 francos.

Breguet Este biplano mede 15 metros de envergadura, pesa 420 kilogrammas e tem motor Gnome de 50 cavallos.

Attinge a velocidade de 68 metros e comporta seis pessoas.

Goupy Este biplano é de todos os apparelhos expostos, o mais pequeno.

Mede sete metros de comprimento e seis de envergadura. Tem motor Gnome, de 50 cavallos e pesa 250 kilogrammas, attinge a velocidade de 85 kilometros e transporta peso de carga igual ao proprio peso.

Preço 25:000 francos.

Muitos outros typos figuram na exposição, mas d'entre elles os que mais se destacam são os que acima mencionamos.

A exposição deve encerrar-se amanhã.

Portugal

Por todo este mez realizar-se-ha uma sessão solemne no Aero Club para commemorar o centenario do padre Bartholomeu de Gusmão, o primeiro inventor de apparelhos de voar.

— E' possivel que ainda este mez o Aero Club proceda a experiencias com o «planeur» que mandou construir.

Espanha

Vae ser installado o parque de aviação naval.

— O aviador Mauvais fez em biplano o trajecto de Madrid a Henares, por Alcalá, e regresso, sem o menor accidente, apesar do mau tempo que fazia.

A extensão percorrida na ida e volta regula por sessenta e dois kilometros.

— Um aeronauta que ha onze annos se elevára em Cadiz, seguindo para o lado do mar, e do qual nunca mais se tivera noticias, suppondo-se que tivesse morrido afogado, appareceu agora, dizendo ter sido recolhido por um navio em que seguira para a Noruega.

França

Vae ser installado em Toulon um aerodromo maritimo.

— O aviador Winamlen fez o trajecto de Paris a Bruxellas e regresso em vinte sete horas e cincoenta minutos.

— O dirigivel Clement Bayard partiu de Guin-la-Motte em direcção a Londres, onde chegou depois de seis horas de viagem.

O dirigivel transportava sete pessoas.

— Em Douai, quando o capitão Madiot do exercito francez procedia a experiencias com um biplano Bréguet, cahiu da altura de trinta metros.

A queda occasionou-lhe fractura do craneo, e o capitão Madiot morreu instantaneamente.

Era a primeira vez que pilotava um apparelho, e é a essa circumstancia que deve attribuir-se a morte do infeliz official.

Quando effectuava uma volta, o apparelho soffreu uma descida brusca; o aviador não fazendo parar o motor, a descida tornou-se ainda mais rapida e de ponta, de maneira que quando chegou ao solo trazia tal velocidade que a parte deanteira do apparelho entrou pela terra dentro, ficando encravada.

— Da altura de trinta metros cahiu, em Issy-les-Moulineaux, o aviador Bianchard, que regressava de Bourges. Morreu instantaneamente.

Inglaterra

O dirigivel inglez, «Morning Post», quando regressava de Paris, ao entrar no hangar de Aldershook, prendeu-se num barrote o que determinou um rasgão a todo o comprimento, esvasiando-se e cahindo no solo. Não houve desgraças pessoas.

Suissa

O Aero Club de Berne transferiu a taça destinada a premio para a travessia dos Alpes, para a que se realiza entre Paris e Pau.

Italia

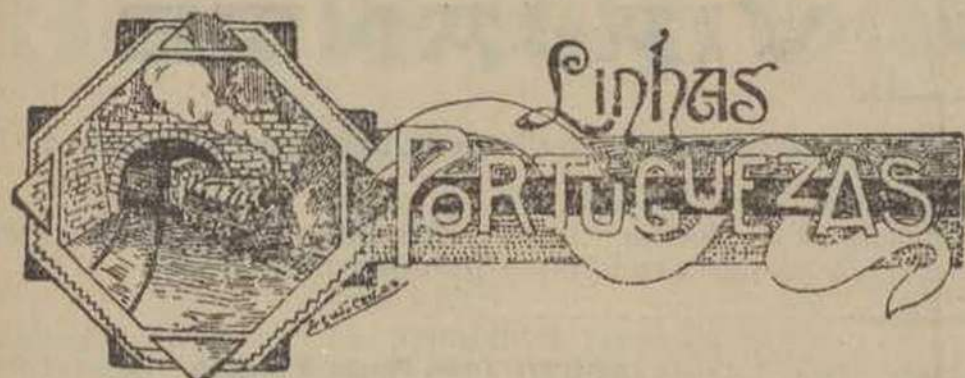
Morreu em resultado de uma queda, no aerodromo de Samocelle, um tenente de engenharia, que se dedicava a estudos de aviação.

Allemanha

Constituiu-se em Munich um grupo de aviadores, que intentam a arrojada empresa de fazerem a travessia do Atlantico em dirigivel.

A partida terá logar em fevereiro proximo, effectuando-se do Cabo de S. Vicente, zona central dos ventos alizeos.

Esperam chegar ás Antilhas, com a velocidade de cinco a sete metros por segundo.



Atravez d'Africa. — Trata-se de entrar em accordo com esta Companhia para que as mercadorias que transitam no Caminho de ferro de Ambaca não sofram trasbordo em Lucalla.

Malange. — O commercio de Loanda está empregando a sua influencia para que prosigam os trabalhos nesta linha.

Ramal de Loulé. — A commissão municipal de Loulé pensa em contrahir um emprestimo destinado á construcção de um ramal que ligue aquella villa com a linha do Algarve.

Mossamedes. — Das doze casas convidadas a apresentar propostas para o fornecimento de material circulante da linha de Loanda a Mossamedes, só quatro apresentaram propostas, e essas todas estrangeiras.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Continua o assentamento de carris e balastragem para a segunda via entre Pombal e Alfarellos, numa extensão de 30 kilometros, faltando ainda 97 para chegar a Aveiro.

Lobito. — Foi arrematada a construcção dum troço desta linha medindo 24 kilometros pelo importancia de 60.000 libras.

Linha do Sado. — Segundo referem os jornaes, a Camara Municipal de Odemira pediu ao Governo alteração do traçado do linha do Sado, de modo que passando por Odemira vá entrar no Algarve em Lagos.

Deve haver equívoco na noticia. A linha do Sado é a que segue o valle do Sado, servindo Alcacer e Grandola e encurtando consideravelmente o percurso para o Algarve.

E' obvio que essa linha nada tem com a duplicação pedida da linha do sul, que seria de utilidade para a região como linha secundaria construída em condições muito economicas em vista do accidentado da região. Tal pretensão posta como é referida, só serve para estorvar a construcção da linha do Sado, determinada por lei, e pode prejudicar portanto a propria região reclamante.

O assunto merece exame em artigo especial, que deixamos para o proximo numero.



Espanha

Foi adjudicada á «Sociedad Minera Guipurcoana» a concessão da linha estratégica de Pamplona a Plazaola.

O prazo para a construcção é de trez annos.

França

Estão muito adeantados os trabalhos de terraplanagem da nova linha de Arpajon a Etampes, a qual se espera que seja inaugurada no proximo mez de junho.

Brazil

Foi inaugurada no Estado do Amazonas uma linha de Madeira a Mamoré, devendo ser inaugurado ainda este mez um troço, medindo 130 kilometros da linha de Pianhy, no Estado do Ceará.

Argentina

Uma commissão de engenheiros nomeada pelo Governo Argentino encontra-se actualmente em Vienna para adquirir para os Caminhos de ferro do Estado material ferroviario na importancia de vinte milhões de cóas.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de Junho do corrente anno, accusando os livros, nesta data, o seguinte:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Propriedade.....	59:028\$937	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Construção.....	12:459:342\$854	—
Capital.....	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.341:650\$000
Banco de Portugal.....	—	339:891\$691
Diferença na subvenção.....	—	4.880:484\$080
Obrigações sorteadas.....	—	5:850\$000
Lucros suspensos.....	—	1.005:150\$623
Estudos além de Ambaca.....	36:842\$236	—
Ações de conta propria.....	153:000\$000	—
Augmento de tarifas.....	—	1.008:826\$980
Reducção de tarifas.....	—	116:385\$435
Contracto de 20 de Outubro de 1894, artigo 9.º.....	—	235:477\$710
Administrador-d e l e g a d o em Lisboa.....	4:917\$917	—
Thesouro portuguez, conta nova.....	679:057\$419	—
Thesouro port., conta antiga.....	5.594:786\$688	—
Juros a liquidar.....	—	532:729\$316
Direcção em Loanda.....	56:955\$222	—
Devedores e credores.....	8:472\$805	—
Letras a pagar.....	—	13:751\$666
Caixa.....	4:504\$895	—
Papeis de credito.....	90:099\$500	—
Fornecedoces.....	5:905\$065	—
Exploração.....	671:875\$802	—
Trustees.....	237:738\$375	—
Réis.....	20.080:197\$501	20.080:197\$501

S. E. & O.

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:

1 obrigação da Companhia a...	79\$500	
2.000 ações da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000 rs.	90:000\$000	
2. ações da Mala Real Portuguesa. (Memoria).....	20\$000	90:099\$500

Obrigações

Creadas:

9.450 de 450\$000.....	4.252:500\$000
47.250 de 90\$000.....	4.252:500\$000
	8.505:000\$000

Menos sorteadas:

183 de 450\$000....	82:350\$000	
900 de 90\$000....	81:000\$000	163:350\$000
		8.341:650\$000

EXPLICAÇÕES

Somma das obrigações creadas 8.505:000\$000

Da qual:

Recebido dos Trustees em pagamento da construcção.....	6.186:150\$000	
Diferença na emissão.....	2.296:350\$000	
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo	£ 5:000	22:500\$000
		8.505:000\$000

(Continúa).

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

BILBAU Gran Hotel Viscaya.—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.^o

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todt, em frente do theatro: sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1910

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
				Lisboa-P. E. Prata Lisboa-P.				Figueira Alfaiellos Figueira				Montemor Gadanha Montemor				Porto Tua Porto			
				7 20 7 30 6 38 6 48				10 25 11 10 1 55 2 34				9 33 10 11 15 11 41				a 3 20 7 55 a 4 14 8 50			
				4 35 4 43 9 9 8				1 10 2 42 11 33 12 11				6 43 7 10 8 25 8 51				Porto Barea d'Alva Porto			
				6 7 6 18 5 5 5 15				6 40 7 12 7 40 8 22				C. Branca Evora C. Branca				7 50 3 14 a 8 3 12 57			
				7 47 8 28 8 55 9 34				7 49 7 24 7 50 8 35				6 49 7 24 7 50 8 35				a 12 p 4 55 11 20 6 55			
PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Coimbra Figueira Coimbra				Lisboa Beja Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa			
C. Sodré Algés C. Sodré				9 51 10 49 7 32 8 30				6 42 8 24 5 55 7 40				8 1 1 15 8 1				5 40 10 25 4 30 8 58			
9 15 9 29 9 40 9 55				11 10 12 8 12 55 1 53				4 19 6 17 11 12 12 48				6 10 10 46 6 10 24				Regoa Vidago Regoa			
9 28 9 42 10 8 10 25				Mais os de Villa Franca				— — 9 55 11 24				8 10 10 24 10 24				12 30 4 10 30 1 56			
4 4 4 14 4 41 4 56				Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Coimbra Louzã Coimbra				Lisboa Móra Lisboa				Regoa Villa Real Regoa			
5 40 5 54 6 20 6 35				11 51 1 10 5 38 6 57				5 25 6 54 7 10 8 39				8 10 10 24 10 24				6 55 8 18 4 10 5 20			
11 25 11 39 12 5 12 20				5 58 7 20 2 38 4 5				11 25 12 44 2 35 3 48				8 10 10 24 10 24				10 15 11 6 6 45			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				12 33 1 56 7 59 9 22				4 31 5 46 6 1 7 10				5 20 12 4 3 51 10 24				5 15 6 3 35 4 20			
				Mais os de Setil				Espinho Porto Espinho				Lisboa Villa Viçosa Lisboa				GUIMARÃES			
C. Sodré P. Arcos C. Sodré				Lisboa Setil Lisboa				7 7 8 2 12 20 1 13				8 10 10 24 10 24				Trofa Guimaraes Trofa			
5 30 6 3 5 30 6 1				4 35 5 58 10 5 11 26				10 5 11 3 8 11 9 3				8 10 10 24 10 24				f 7 40 9 21 f 7 37 8 51			
7 40 8 13 7 25 7 56				Mais os de Entroneamento				3 32 4 30 11 50 12 43				5 20 11 55 11 35 6 30				f 5 20 6 38 f 2 34 3 50			
10 10 10 38 8 49 9 15				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				9 40 10 35 7 34 8 27				8 10 10 24 10 24				Trofa Fafe Trofa			
11 30 11 58 10 50 11 16				10 35 1 32 10 11 1 5				11 4 11 58 9 59 10 48				8 10 10 24 10 24				9 20 12 4 36 7 9			
1 1 1 28 12 10 12 36				al 4 22 6 4 aj 12 21 2 5				Ovar Porto Ovar				8 10 10 24 10 24				1 1 4 8 9 15 11 45			
2 30 2 53 1 40 2 6				8 11 27 4 5 7 27				5 30 7 9 3 30 5 1				8 10 10 24 10 24				p 7 22 9 42 3 25 6 2			
4 52 5 20 3 10 3 38				— 11 11 3 45				Aveiro Porto Aveiro				8 10 10 24 10 24				f 7 35 10 14 — —			
5 24 5 57 5 31 5 57				Lisboa-R. V. Novas Lisboa-R.				3 54 6 34 4 15 6 40				8 10 10 24 10 24							
7 7 7 28 7 45 8 11				6 54 10 28 4 15 9 20				7 7 9 33 1 35 3 56				8 10 10 24 10 24							
9 30 8 58 9 10 9 36				4 35 7 34 11 27 5 15				6 30 8 57 5 10 7 35				8 10 10 24 10 24							
10 10 10 28 10 40 11 6				8 10 11 26				Figueira Porto Figueira				8 10 10 24 10 24							
12 30 1 3 — —				Setil Vendas Novas Setil				7 20 1 57 9 56 3 30				8 10 10 24 10 24							
Mais os de Cascaes, excepto os a.				5 15 8 35 — —				VALLE DO VOUGA				8 10 10 24 10 24							
C. Sodré Cascaes C. Sodré				Setil Entroneamento Setil				Espinho Oliv. d'Azem. Espinho				8 10 10 24 10 24							
6 15 7 19 6 7 4				8 40 9 50 5 40 7 2				5 5 6 34 5 15 6 43				8 10 10 24 10 24							
6 50 7 44 7 40 8 35				Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				Espinho Albergaria Espinho				8 10 10 24 10 24							
8 10 9 6 8 8 47				8 30 8 25 6 35 5 15				8 10 10 27 7 15 9 43				8 10 10 24 10 24							
9 10 9 46 a 8 56 9 32				a 9 45 3 20 a 8 50 2 40				6 45 9 12 3 15 5 44				8 10 10 24 10 24							
9 45 10 41 a 9 15 10 7				1 35 12 36 a 3 6 12 33				BEIRA ALTA				8 10 10 24 10 24							
a 10 40 11 16 a 9 56 10 32				a 5 30 11 17 a 5 10 50				Figueira Pamplhosa Figueira				8 10 10 24 10 24							
10 45 11 49 10 50 11 54				d 5 50 e 12 25 8 45 6 25				7 50 9 25 5 15 7 10				8 10 10 24 10 24							
12 15 1 19 11 26 12 2				9 30 7 31 — —				2 25 4 10 10 10 11 55				8 10 10 24 10 24							
a 1 40 2 16 12 15 1 19				Porto Entrone. Porto				7 5 8 55 5 6 35				8 10 10 24 10 24							
1 45 2 49 1 50 2 54				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				Pamplh. Mangualde Pamplh.				8 10 10 24 10 24							
a 3 10 3 46 a 2 26 3 2				10 35 6 43 o 9 8 2 5				9 45 1 7 6 35 9 40				8 10 10 24 10 24							
3 15 4 19 3 15 4 19				1 4 22 9 30 — —				Pamplh. V. Formoso Pamplh.				8 10 10 24 10 24							
a 4 40 5 16 a 3 56 4 32				Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.				4 25 1 10 9 55 4 30				8 10 10 24 10 24							
b 4 47 5 37 b 4 28 5 14				8 7 7 — —				9 50 4 2 a 1 47 6 36				8 10 10 24 10 24							
b 5 20 6 10 a 5 26 6 2				Entrone. Badajoz Entrone.				a 1 28 6 55 4 5 11 40				8 10 10 24 10 24							
a 6 10 6 46 6 15 7 19				10 35 6 43 o 9 8 2 5				SUL E SUESTE				8 10 10 24 10 24							
a 6 15 7 19 a 6 56 7 32				Lisboa-R. Badajoz LISBOA-R.				Lisboa Barreiro Lisboa				8 10 10 24 10 24							
a 7 40 8 16 b 7 5 7 51				8 7 7 — —				6 6 6 35 5 55 6 30				8 10 10 24 10 24							
7 45 8 49 8 9 4				Entrone. Valencia Entrone.				q 7 25 8 8 35 9 15 9 50				8 10 10 24 10 24							
9 15 10 19 9 20 10 24				7 42 12 42				10 50 11 25 12 25 1				8 10 10 24 10 24							
a 10 40 11 16 a 9 56 10 32				Lisboa-R. Caidas Lisboa-R.				2 50 3 25 m 3 3 3 35				8 10 10 24 10 24							
10 45 11 49 10 50 11 54				7 23 12 24 6 20 11 19				4 20 4 55 4 3 4 38				8 10 10 24 10 24							
b 12 25 1 15 a 11 26 12 2				— 1 55 6 53				5 20 5 55 7 22 8				8 10 10 24 10 24							
Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Lisboa Pinhal Novo Lisboa				8 10 10 24 10 24							
10 42 11 14 12 14 12 43				7 30 2 15 5 10 11 56				8 10 10 24 10 24				8 10 10 24 10 24							
1 20 1 52 2 20 2 49				Lisboa-R. Alfaiellos Lisboa-R.				Lisboa Setubal Lisboa				8 10 10 24 10 24							
3 3 3 35 4 4 29				3 45 2 20 — —				6 6 6 35 5 55 6 30				8 10 10 24 10 24							
3 45 4 22 6 18 6 53				Caldas Alfaiellos Caldas				P. Novo Aldegallega P. Novo				8 10 10 24 10 24							
7 23 8 3 — —				12 30 — —				9 25 9 43 8 5 8 29				8 10 10 24 10 24							
Mais os de Cintra, excepto os a.				Figueira Amieira Figueira				12 16 12 34 11 18 11 43				8 10 10 24 10 24							
Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.				Lisboa-R. Alfaiellos Lisboa-R.				P. Novo Setubal P. Novo				8 10 10 24 10 24							
6 35 7 56 5 3 6 5				3 45 2 20 — —				5 30 5 55 6 30 6 35				8 10 10 24 10 24							
8 9 9 6 6 43 7 45				Caldas Alfaiellos Caldas				6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
9 25 10 31 7 36 8 40				12 30 — —				9 26 9 44 8 16 8 40				8 10 10 24 10 24							
a 11 45 12 20 a 8 35 9 5				Figueira Amieira Figueira				Lisboa Setubal Lisboa				8 10 10 24 10 24							
12 18 1 25 8 43 9 45				1 15 1 36 1 56 2 17				6 6 6 35 5 55 6 30				8 10 10 24 10 24							
2 20 3 27 10 32 11 33				3 5 3 26 3 46 4 7				6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
a 4 29 5 4 12 35 1 31				7 24 7 45 8 41 9 2				6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
4 55 6 2 2 39 3 40				Mais os da Povoa				6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
5 37 6 41 a 3 35 4 13								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
6 10 7 20 4 32 5 37								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
8 19 9 27 a 5 28 5 58								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
10 10 10 45 7 8 3								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
11 12 8 8 32 9 30								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
12 20 1 30 10 27 11 34								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
7 12 7 55 9 23 10 7								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
8 7 8 30 10 28 11 12								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
10 55 11 38 11 51 12 34								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
1 13 1 56 2 20 3 3								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
2 28 3 11 4 47 5 29								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
3 35 4 18 5 43 6 30								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
4 44 5 27 7 1 7 45								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
6 47 7 29 7 57 8 41								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
8 27 9 11 9 34 10 18								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
9 51 10 35 11 7 11 49								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							
Mais os da Povoa								6 55 7 13 5 50 6 14				8 10 10 24 10 24							