

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 555

Premiada nas exposições: Lisboa, 1888, 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

Proprietario-director

Secretario da redacção

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

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'Abgoaria, 27

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Modificação da tarifa de despezas accessorias;
11.ª ampliação da tarifa especial P. N.º 11, p. v.

SUMMARIO

	Paginas
Sado «for ever» I, por J. Fernando de Souza.....	33
A Grêve ferroviaria — Na Companhia Portugueza — Na Beira Alta — Minho e Douro.....	35
Parte official — Portarias de 18 e 26 de fevereiro de 1911, do Ministerio do Fomento.....	36
Grêves e chomages, por Mello de Mattos.....	36
L. de Albuquerque de Orey.....	39
Conselheiro J. G. Povoas.....	39
Viagens e transportes.....	40
Notas de viagem. — Freiburg. — O que é a Floresta Negra. — Purlwangen e a industria relojoeira. — A linha da Floresta. — Triberg. — Exigencias hoteleiras.....	41
Dr. Zofimo Pedroso Gomes da Silva, por Miguel Queriot — Mendes Guerreiro e Paulo Benjamin Cabral.....	42
Fernando de Souza.....	43
Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado.....	43
Parte financeira.....	43
Carteira dos Accionistas.....	44
Boletim Commercial e Financeiro.....	44
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	45
Recetta dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	45
O canal do Panamá.....	46
Os caminhos de ferro da Bolivia.....	46
Novo Caminho para a India.....	46
Linhas portuguezas — Lobito — Caminhos de Ferro Portuguezes — Thomar á Covilhã.....	46
Linhas estrangeiras. — Espanha — Franca — Italia — Suissa — Hollanda — Bussia — Suecia — Mexico — Panamá.....	46
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910 (Continuação).....	47
Arrematações.....	47
Agenda do Viajante.....	48
Horario dos comboios.....	48

Collecções de 1910

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta*, podendo os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o prego de 750 réis.

Sado «for ever»!

Nos saudosos tempos, tão remotos já, da minha meninice, entre os numerosos contos com que me entretinham a imaginação, alcançando tregos do meu irrequeto e ruidoso anarchismo, figurava um, que agora me acode á memoria e que será talvez oportuno referir.

Um pobre pae, que se achava em criticas circumstanças, dava-se a perros para grangear escassa e grosseira manutenção a numerosa pleiade de filhos, que se lhe queixava do regimen espartano de caldo negro e pouco variado.

Para lhes abrandar as lamentações, hypnotizando os estomagos, prometeu-lhes um dia que iria comprar uma cautela da loteria e, com o dinheiro que lhe saísse em premio, traria, entre outras coisas, avultado naco de carne, que seria transformado em farto e saboroso prato de bifés.

Arregalava a rapaziada olhos cubiçosos, lambendo gulosamente os beiços ante a perspectiva do pantagruelico festim que se lhes promettia, eis senão quando surge uma questão, que degenerou em *casus belli*, tendo o pae que pôr termo, ao sopapo, á conflagração geral que rebentara.

A proposito de quê? De uma questão bem simples. Os bifés teriam molho e o mais velho dos rapazes queria que de antemão lhe fosse reconhecido o exclusivo da ensopadela do pão no molho, invocando o direito de primogeni-

tura. «*Eu tambem quero molhar o pão no molho!*» era o grito geral de protesto, sublinhado com argumentos contundentes.

Não quadrará a historia á bulha que ahi vae por causa da linha do Sado? Todos querem o molho dos bifés, gritando insoffridos, ao verem o sr. ministro do fomento em cata do premio da loteria, que ainda lhe não saiu, embora com elle possa contar mais que o pae de familia, do conto.

«Linha só por Setubal!» gritam uns. «Nada de Palma! Vã-se mirando sempre o comboio nas limpidas aguas do Sado!» reclamam outros. «Traçado directo a Pínhal Novo e para deante é que é o caminho» clamam do outro lado. «Poceirão é o verdadeiro entroncamento e tudo o mais é vontade de deitar dinheiro pela janella fóra!» contestam do lado. «Alto lá! de Vendas Novas é que a linha ha de sair; assim o reclamam os sagrados interesses da defesa nacional!» apregôa ás gentes a estrategia, e *as mães, que o som terrível escutaram*, fizeram o que o leitor sabe e Camões contou.

Palavra de honra, que chego a ter pena do Sr. ministro do fomento, aturdido por tão confusa gritaria, tendo, como Neptuno, de clamar o *Quos ego*, e que talvez mandasse de presente ao diabo a linha do Sado, se não estivesse convencido da sua transcendente importancia e não conhecesse este jardim da Europa, alfobre mimoso em que ha mais engenheiros que gente e onde a declamação grassa como epidemia de *grippe*. S. Ex.^ª, ao receber uma commissão de Tyrteus de Setubal, já lhes foi lendo a regra do bom viver, promettendo estudar o assumpto com attenção igual ao desdem a que de antemão votava os discursos.

O peor é a estrategia, que surge em sem de guerra no mais ardoroso da refrega, pretendendo, nas columnas do proprio jornal do Sr. ministro, atirar a espada, qual Brenno, para o prato da balança em que se pesam os destinos da linha do Sado.

Sem a minima quebra de consideração pelo intelligente signatario do artigo, em que a estrategia desce á estacada, qual Magriço, quebrando lanças por Vendas Novas, dama do seu pensamento, devo confessar com irreverente franqueza que, das minhas relações com a estrategia, iniciadas nos bancos da escola, ficou-me a tendencia para um scepticismo incuravel acerca dos seus oraculos. A estrategia dá-me a impressão de ser uma sciencia de borracha, que se pucha e estende para o lado que se quer.

Em nome d'ella, tenho visto successivamente proclamadas, com pequeno intervallo e sempre com a mesma solemnidade, soluções opostas do mesmo problema.

Assim, a Commissão superior de guerra exigiu, em nome dos sagrados interesses da defesa nacional, que a linha de Extremoz a Portalegre e Castello de Vide só como de via estreita fosse introduzida no plano geral da viação accelerada.

Poucos annos depois, a mesma encarnação official da estrategia declarava que os referidos sagrados interesses exigiam que a linha fosse de via larga. E, como este, muitos outros exemplos podia adduzir.

Falemos serio, se bem que a forma ligeira do que deixo escripto envolve argumentos irrecusaveis.

Durante larguissimos annos ninguem pensou na linha do valle do Sado.

Apenas o lucido espirito de Sousa Brandão, que viu, como ninguem, quaes deviam ser as melhores directrizes das nossas principaes vias ferreas, fez na Associação de engenheiros civis, em 1877 ou 1878, uma ligeira referencia ao traçado que, no seu entender, a linha do Sado deveria ter seguido, de preferencia.

Em 1897 encetei campanha tenaz contra o arrendamento das linhas do Estado, então planeado e quasi levado a cabo em desgraçadas condições pelo ministro da fazenda d'então, e a proposito dos complementos necessarios aventei o prolongamento do ramal de Setubal pelo valle do Sado até ligar em Garvão com a linha do Sul, da qual constituiria a segunda via, encurtando enormemente o percurso para o Algarve e facilitando as relações regionaes com Setubal e Lisboa, emporios naturaes do seu commercio.

No inquerito de 1898, a commissão technica perfilhou este alvitre. Ninguem pediu a bifurcação em Vendas Novas. Não houve uma só reclamação nesse sentido. Apenas a Associação dos engenheiros civis opoz ao prolongamento do ramal de Setubal, duas objecções: a dificuldade da passagem do esteiro de Marateca e os inconvenientes que para a defeza possa ter o prolongamento do ramal de Setubal, que fica dentro do campo entrincheirado de Lisboa, mórmente quando entre as linhas de Sado e a do sul haja ligação mais afastada, que facilite a marcha das forças invasoras por duas linhas paralelas.

Por isso preferia a inserção no Póceirão.

A commissão contrapoz a essas apreciações a vantagem de servir directamente Setubal, não sendo admissivel o entroncamento do Póceirão, senão no caso de provar o estudo enorme dificuldade da travessia do esteiro, ou de haver razões especiaes de ordem militar, que se lhe affigurava não existirem. O prolongamento do ramal exigiria algumas precauções defensivas, faceis de tomar, não convido exagerar o valor da objecção. Manteve, pois, o seu parecer favoravel á linha directa de Setubal a Garvão, preferindo, se preciso fosse, renunciar á transversal proposta de Alcaçovas a Valle do Guizo.

Esse parecer foi submettido a demorada discussão no seio da Commissão superior de guerra.

Foi por ella acceito sem modificação o traçado de Setubal a Garvão, propondo apenas que se eliminasse a transversal do Valle do Guizo a Alcaçovas, substituida por uma linha de via reduzida de Alcacer por Montemór a Arraiolos.

O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e o Conselho Superior de Obras Publicas examinaram os pareceres anteriores e ambos acceitaram a linha de Setubal a Garvão, salvo, é claro, impossibilidade technica, reconhecida *à posteriori*, da travessia do esteiro, dando o decreto de 27 de novembro de 1902 e a carta de lei de 1 de julho de 1903 consagração official á unanimidade dos pareceres successivamente emitidos sem reclamação dos interessados.

Veiu o anteprojecto da passagem de Marateca mostrar a exequibilidade da obra. Preconisei, por isso, o traçado por Setubal, por conveniencia da exploração, sendo o excesso do custo da obra de Marateca sobejamente compensado pela excepcional barateza da maior parte da linha.

Não tive duvida de assim o affirmar numa breve conferencia feita no theatro de Setubal, por occasião da visita feita áquella cidade pelo sr. conde de Paçô-Vieira.

Na sua proposta de lei deixara este, livre a escolha do ponto de entroncamento. Marianno de Carvalho, desejoso de servir os interesses de Setubal, restringiu essa indeterminação no projecto emanado das commissões de obras publicas e fazenda, e assim foi votada a lei.

Mais tarde, o projecto definitivo soffreu opposição do Conselho superior de Obras Publicas, que julgou aleatoria a obra de Marateca nas condições em que estava planeada.

Não sendo pratico sair de Setubal para contornar o esteiro, occorreu a variante de Palmella, que tornava o traçado tão directo quanto possivel, afastando muito pouco o entroncamento de Setubal. Era uma solução conciliatoria, que mereceu a approvação do Conselho Superior, mas encontrou deante de si a opposição de Setubal, pelo que foi estudada outra variante, afinal aprovada pelo Governo.

Pretende-se, ao presente, reduzir o custo da passagem de Marateca pelo entroncamento em Valdera.

Já em artigo anterior me referi a essa variante, que tem prós e contras, como prós e contras tem o traçado aprovado. Se os 200 contos da economia que se pode realizar forem applicados em obras de utilidade para Setubal, compensação valiosa se lhe offerece. O inconveniente de introduzir mais uma bifurcação na linha é contrabalancado pelo encurtamento para Lisboa. Confesso que por enquanto ainda estou convencido da superioridade do traçado por Setubal, sem a reconhecer por tal forma incontestavel, que haja de capitular-se de erronea a preferencia dada a outra directriz, comtanto que encurte o percurso para Lisboa.

*

Mas Vendas Novas! que barbaridade que já qualifiquei rapidamente, como merece, no artigo anterior, mas que a insistencia dos seus paladinos obriga a mais detido exame!

Sob o ponto de vista economico são pueris as razões alludidas.

As relações do Norte com o extremo Sul são insignificantes pelo caminho de ferro. Assim, em Vendas Novas-transito, a tonelagem de ou para as estações além de Ourique foi, em 1909, de 6.500 toneladas, apenas, em pequena velocidade, obtidas á força de maximos cobraveis, que tornaram o custo do transporte independente da distancia.

Argumentar com a existencia de fabricas de cortiça em Vendas Novas, para levar lá o caminho de ferro do Sado, é uma puerilidade, a que se contrapõe a existencia de fabricas congeneres no Barreiro e em Cacilhas. Os problematicos altos fornos de Vendas Novas não são motivo para desviar do itinerario mais curto as dezenas de milhares de toneladas de pyrites, destinadas a consumo certo na fabrica de acido sulfurico do Barreiro, nem as massas consideraveis de minerios e outras mercadorias que ali em Setubal procurem embarque.

A consideração capital que domina a questão da directriz da linha do Sado é o encurtamento do percurso para Lisboa, sua principal razão de ser, e já demonstrei no artigo anterior que o entroncamento em Vendas Novas daria um acrescimo de percurso de 23 kilometros, em relação ao traçado por Setubal, e de 29, comparado com o de Valdera.

Pois faz-se a linha do Sado para encurtar 60 kilometros no trajecto para o Algarve e facilitar a exploração das grandes massas de minerios pobres da região, bem como para baratear o frete de adubos e productos agricolas, e vae-se annullar, em parte, essa vantagem com um alongamento de 29 kilometros!!

E pretende-se isto depois de minucioso e demorado inquerito publico, em que foram ouvidos os interessados e tiveram voto as corporações consultivas competentes, sendo ainda a questão examinada e debatida por duas vezes no Parlamento, em 1903 e 1909!

Mas os sagrados interesses da defeza nacional assim o exigem, objecta em artigo da *Lucta* o sr. Vasco Martins, reclamando a audiencia do Estado Maior, que já foi ouvido na occasião devida.

Conforme referi, a Commissão superior de guerra discutiu demoradamente o plano da rede complementar ao sul do Tejo e pronunciou-se a favor da directriz adoptada para a linha do Sado.

Não ha muito que uma commissão technica, composta na quasi totalidade de distinctos officiaes de terra e mar,

allegou, a favor da localisação do novo arsenal de marinha junto da estação terminus do Sul em Cacilhas, as vantagens de ordem militar, que resultavam da sua ligação pelo caminho de ferro do Sado com a bahia de Lagos. A unica objecção oposta á linha e já atraz referida, desaparece com o entroncamento em Valdera, fóra do recinto do campo entrincheirado da defeza de Lisboa.

Num caso de mobilisação, não é embaraço grande o percurso de alguns kilometros mais que os comboios de tropas tenham entre Vendas Novas e Valdera ou Setubal, para seguirem pela linha do Sado.

Esse hypothetico e accidental excesso de percurso bem pode ser aceito, pois não periga com elle a defeza do paiz, em confronto com o onus certo, permanente, quotidiano, que á sua economia impõe o excesso de percurso no trafego, por virtude do afastamento da bifurcação para Vendas Novas.

A linha do Sado, tal qual está projectada ou com a ligeira variante de Valdera, longe de prejudicar a defeza nacional, facilita-a singularmente.

Os interesses economicos exigem a conservação d'essa directriz.

Por Deus, não a estraguem!

Que tantas sentenças, tantos alvitres, tantas alluviões de engenharia facil e improvisada por essa imprensa fóra, fazendo repicar desabaladamente todos os campanarios desde Lagos, Odemira e Sines até Montemór, Vendas Novas e Setubal, bem podem ter como resultado final... não se fazer nada.

Pobre linha do Sado, digna de melhor sorte! Que *macaca* tem!

Esteve quasi feita em 1907 e a hesitação injustificada do Governo fez perder a oportunidade. Procura-se outro caminho; promulga-se a lei de 1909, mas a miragem da grande empreitada unida á operação financeira fez perder novamente, com alguns mezes de atrazo, a oportunidade de a realizar.

Agora, que o sr. ministro do fomento se empenha pela construcção, vem Vendas Novas com os seus altos fornos e a sua estrategia, Odemira e Lagos com o seu devaneio de nova e extranha directriz e quantos mais, offerecer um bello ensejo de arrumar, entre as partituras classicas de musica celestial, a linha do Sado!

Valham-nos o juizo e o senso pratico, tão arredios d'esta boa terra portugueza!

J. Fernando de Souza.

A grève ferroviaria

NA COMPANHIA PORTUGUESA

Como consequencia das resoluções tomadas pelo Conselho de Administração da Companhia sobre as reclamações do seu pessoal, foi publicada, sob o n.º 79, uma ordem da Direcção, do teor seguinte:

*Em conformidade com as decisões tomadas pelo conselho de administração desta companhia, em sua sessão de 14 do corrente, as ordens da direcção geral n.º 77 e 78 ficam annulladas e substituidas pela seguinte:

1.º—E' augmentado de 35000 réis por mez, desde 1 de janeiro de 1911, o vencimento de todos os agentes pagos ao mez, que faziam parte do quadro da companhia antes de 31 de dezembro de 1910 e cujo vencimento fixo mensal era, em 1910, inferior a 605000 réis.

2.º—E' augmentado de 100 réis por dia, desde 1 de janeiro de 1911, o vencimento de todo o pessoal jornalero que fazia parte do quadro antes de 31 de dezembro de 1910 e cujo jornal era inferior a 25000 réis em 1910.

3.º—Os operarios que ainda não faziam parte do quadro do pessoal da companhia em 31 de dezembro de 1910, mas que já tinham sido examinados e accites pelo serviço de saude e estavam naquella data nas condições de idade para poderem ser ulteriormente nomeados para o quadro, beneficiarão igualmente do augmento de 100 réis por dia.

4.º—As horas normaes do trabalho serão reduzidas a 9 horas effectivas, em todas as officinas da companhia, a saber: officinas geraes de Lisboa P., officina de reparação e construcção do material circulante, officinas annexas aos depositos e reservas da tracção, officinas de Ovar, officinas de electricidade de Lisboa P., officina de reparação de machinas-ferramentas da via e obras em Entroncamento.

5.º—Em todas as officinas de Lisboa o pagamento passará a ser feito aos sabbados, depois de terminado o trabalho.

6.º—O numero de dias de licença com vencimento, de que trata a instrucção n.º 487, será elevado de 12 a 20 dias: a) para todo o pessoal do quadro da exploração; b) para todos os assentadores, chefes e sub-chefes de districto, chefes de lanço, chefes, sub-chefes e ajudantes de secção e pessoal dos escriptorios das secções de via e obras; c) para todos os agentes dos depositos, reservas e circumscripções do material, que trabalham normalmente aos domingos e dias feriados; d) para todo o pessoal dos serviços centraes. As guardas de passagem de nível do quadro gosarão igualmente de licença de 20 dias com vencimento.

7.º—O typo do uniforme do pessoal de estações e de trens será modificado, supprimindo-se os distinctivos e os botões metallicos nos casacos e mantendo se apenas nos *bonnets*.

8.º—Publicar-se-ha, pelo menos uma vez por semestre, o quadro da situação do pessoal das estações.

9.º—Poderão ser transferidos, sem concurso, para os escriptorios das inspecções e serviços centraes, os empregados de estação que, pela sua capacidade e bons antecedentes de serviço, ali convenha collocar.

10.º—Serão garantidos os logares aos empregados detidos por delicto politico ou por supostos crimes previstos no Codigo Penal, que não tenham relação alguma com o serviço da companhia e não provados posteriormente.

11.º—Aos amanuenses e empregados principaes que tiverem de fazer serviço de piquetes depois das 4 horas e meia da tarde, será feito um abono proporcional aos seus vencimentos, sempre que o tempo a mais exceder meia hora, conforme se acha prescripto no n.º 10 da ordem da direcção n.º 3.

12.º—Os bilhetes de identidade concedidos aos agentes e pessoas de familia, serão logo substituidos no caso de perda devidamente comprovada.

13.º—Os bilhetes de identidade darão direito a viajar gratuitamente a todos os empregados e operarios que os possuam actualmente. A classe na qual o agente tiver direito de viajar será indicada sobre o bilhete de identidade, em conformidade com as regras actualmente applicadas. A's pessoas de familia, comprehendendo os irmãos menores de 21 annos, vivendo sob o mesmo tecto e a cargo dos agentes, continua a fazer-se a concessão de passe a que se refere a ordem da direcção n.º 13. A companhia entender-se-ha com as companhias combinadas no intuito de obter que os bilhetes de identidade deem direito, sob as reservas das referidas companhias, ás reduções de uso em todas as rédes das mesmas companhias.

Fica ainda o pessoal informado: 1.º de que o estudo da reforma dos regulamentos de serviço e dos quadros do pessoal continua a ser feito sem interrupção; 2.º de que a companhia facilitará, sempre que não haja prejuizo de serviço, a frequencia de cursos escolares aos seus agentes; 3.º de que será mantida a regra de não servirem sob as ordens immediatas de seus paes, os filhos dos agentes da companhia, salvo casos excepcionaes, devidamente justificados e que serão submettidos á approvação da direcção geral; 4.º que principalmente as questões a seguir indicadas, serão muito breve regularisadas por instrucções e regulamentos: a) readmissão dos operarios que forem obrigados a sair da companhia por motivo do serviço militar; b) admissão de aprendizes segundo a lei do trabalho dos menores; c) prover tanto quanto possivel os logares vagos de officiaes e ajudantes respectivamente pelos ajudantes e aprendizes que estiverem habilitados; d) revisão muito cuidadosa dos preços de tarefas nas officinas, sobre bases tão estaveis quanto possivel; e) caixas de reformas.—O director geral, L. Foquenot.

A publicação desta ordem cujas disposições, mantendo tudo quanto, ao pessoal em grève, fóra promettido,—por concessões que, ao presente, representam, e por muito tempo o serão, um embaraço financeiro para a companhia—foi, como era de esperar, recebida com grandes manifestações de regosijo peio pessoal, resolvendo este ir agradecer, como o fez, ao conselho de administração e ao director, a forma porque os seus desejos foram attendidos.

Como se vê da nota das receitas da segunda semana de janeiro, 7 a 14, a companhia teve, por motivo da suspensão do serviço, um prejuizo effectivo que ali se reputa em mais de 68 contos de differença entre a receita deste anno nessa semana e a de igual semana do anno passado. E' bem modesta a apreciação de que esses pre-

juizos se cifraram em 70 contos, perda que o pessoal poderia ter evitado se conduzisse as suas reclamações por outros meios, sem recorrer à suspensão do serviço.

Na Beira Alta

O pessoal desta linha tem continuado a tratar com a sua Direcção de Exploração sobre as melhorias de situação que ordeiramente sollicita, sem pensar em abandonar o serviço.

Aqui se dá o mesmo facto que condemnámos no numero passado, de elementos exaltados excitarem o pessoal a excessos sempre nocivos à industria e aos seus servidores.

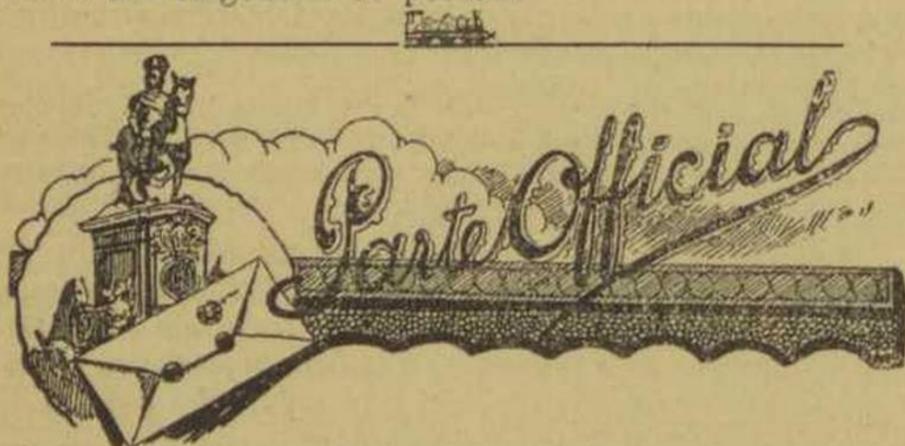
Uma proclamação assignada simplesmente por «O pessoal» foi ha dias espalhada, incitando à gréve e ameaçando, nesse sentido, a direcção.

Isso produziu tal desgosto no digno director da exploração, sr. Santos Viegas, que tem sido da maior dedicação para com o seu pessoal, procurando todos os meios de conseguir para elle a maior somma de beneficios, apesar da precaria situação financeira em que se encontra a Companhia, que o sr. Viegas pediu a sua demissão, e, apesar de grandes instancias para o demoverem desse intento, insiste no pedido, o que será das mais desastrosas consequências para o pessoal.

A Direcção, ao Conselho e ao sr. ministro do Fomento, foi enviado um protesto do pessoal, com a assignatura de muitos empregados, contra aquella proclamação, declarando falso tudo quanto os autores deste documento affirmaram, e mostrando que ninguem foi autorizado a usar desse titulo para falar em nome do pessoal.

Minho e Douro

A commissão que tem estado em Lisboa, depois de repetidas conferencias com o sr. engenheiro Justino Teixeira, do Conselho de Administração, tem tido outras com o sr. ministro do Fomento, faltando ainda resolver varios pontos das exigencias do pessoal.



MINISTERIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Hei por bem conceder ao engenheiro José Fernando de Souza a exoneração, que pediu, dos cargos de vogal e secretario do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para que fôra nomeado por decretos de 1 e 7 de setembro de 1899.

Paços do Governo da Republica, 18 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*

Hei por bem exonerar Antonio Augusto Pereira de Miranda, dos cargos de vogal e presidente do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para que havia sido nomeado por decretos de 1 e 7 de setembro de 1899.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem exonerar o bacharel Leopoldo José de Oliveira Mourão, do cargo de vogal do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para que havia sido nomeado por decreto de 1 de setembro de 1899.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem exonerar o bacharel João Joaquim Izidro dos Reis, do cargo de vogal do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para que havia sido nomeado por decreto de 21 de junho de 1900.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem exonerar o engenheiro Francisco Perfeito de Magalhães, dos serviços do conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para que havia sido nomeado vogal da respectiva commissão executiva por decreto de 6 de março de 1902.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem exonerar o engenheiro Raul José Vianna da Costa, do cargo de vogal supplente do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem exonerar o Dr. Guilherme Monteiro Soares de Albergaria, do cargo de vogal supplente do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem nomear o industrial e commerciante José Cupertino Ribeiro Junior, vogal do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do § 2.º da base 1.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899, para desempenhar as funções do cargo de presidente do mesmo conselho, em substituição de Antonio Augusto Pereira de Miranda, exonerado por decreto d'esta data.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem nomear o engenheiro Pedro Augusto Arnot de Menezes, vogal do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do § 2.º da base 1.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899 e em harmonia com as disposições do artigo 2.º do decreto de 24 de dezembro de 1901, para desempenhar as funções do cargo de secretario do mesmo conselho, vago pela exoneração concedida, por decreto de 18 de janeiro corrente, ao engenheiro José Fernando de Sousa.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem nomear o engenheiro Nuno Bento de Brito Taborda, vogal do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do § 2.º da base 1.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899 e em harmonia com as disposições do artigo 2.º do decreto de 24 de dezembro de 1901, em substituição do engenheiro Francisco Perfeito de Magalhães, exonerado por decreto d'esta data.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem nomear o Secretario Geral do Ministerio das Finanças, Innocencio Camacho Rodrigues, vogal do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do § 2.º da base 1.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899, em substituição do bacharel Joaquim Isidro dos Reis, exonerado por decreto d'esta data.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Hei por bem nomear o engenheiro Francisco Xavier Esteves, vogal do conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do § 2.º da base 1.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899, em substituição do bacharel Leopoldo José de Oliveira Mourão, exonerado por decreto d'esta data.

Paços do Governo da Republica, 26 de janeiro de 1911 — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

Grèves e chomages

Certamente que os puristas successores de Phylinto Elyseo e do author anonymo de aquella satyra que appareceu nos tempos de D. Pedro II a lamentar a linguagem, que estava padecendo de males analogos a doenças secretas vindas da Galia⁽¹⁾, hão de ficar indignados ao lerem o titulo de este artigo, onde em trez palavras só é portugueza a mais pequena.

Todavia, epochas novas exigem nova terminologia para exprimir as ideias e os problemas que carecem de essas novas expressões e, emquanto se não aporuguesam, não ha remedio senão ir busca-las à lingua do paiz com quem temos mais intimas relações intellectuaes.

(1) R. Francisque-Michel «Les Portugais en France et les Français en Portugal.»

Por uma dolorosa experiencia, não ha quem não saiba hoje, desde o Suajo ao Cabo de S. Vicente e do Cabo da Roca a Barrancos, que uma grêve é o conluio de salaria-dos para não trabalharem, enquanto o patrão não satisfizer certas reclamações que elles formularam.

Simple conflicto entre o capital e o trabalho, a grêve pode ser justificada quando não desorganize profundamente outras formas de actividade social e as reclamações se mantenham no limite do justo e do razoavel.

Se, porém, o operario grevista pretender obstar a que outros trabalhem e contar com a desorganização da vida social para mais depressa alcançar a satisfação do que reclama, commette um crime tão grave, pelo menos, como o da reunião de facinoras para, nas estradas, roubarem à mão armada os viandantes ou para assaltarem as linhas ferreas, detendo os comboios com falsos signaes.

Por isso hoje os tribunaes, senão entre nós, pelo menos na França, Belgica, Allemanha e Inglaterra, consideram a grêve como caso de força maior, que desliga, quanto ao prazo de entrega, o industrial para com o seu cliente.

Mas as grêves ainda podem ter consequencias de muito maior gravidade. Assim, por exemplo, num estudo sobre a decadencia da marinha mercante em França, o almirante Besson affirmou que as repetidas grêves dos *dockers* ou estivadores, como dizem no Brazil, fizeram decrescer fortemente a tonelagem de entrada e saída em todos os portos da França e muito principalmente nos de Marselha e do Havre.

Nessas circumstancias, se ali se repetirem as grêves, presume aquelle official de marinha que se acentuará de cada vez mais a já evidente decadencia da marinha mercante franceza; que de cada vez menos procurados serão os portos de aquella nação e assim succederá que os estivadores, em breve, se encontrarão a braços com o *chomage*.

Aqui vem portanto, definir este novo termo da technica das relações entre o capital e o trabalho.

Na sua significação restricta, *chomage* é a paralyzação do trabalho por falta de quem adquira os productos fabricados.

O exemplo mais caracteristico de este mal social é sem duvida o que se dá com as modistas. Durante um periodo muito curto ha uma grande affluencia de trabalho; querem-se para determinados dias, ás vezes até para horas certas, vestuarios e chapens. Mas, passado o *grand prix* ou as corridas d'Epson, os que fazem viver as casas de modas, saem de Paris e de Londres, os theatros que dão as leis da elegancia fecham as suas portas, não ha bailes, nem festas mundanas e assim começa a reduzir-se o pessoal de costureiras. É o que em Paris se chama a *morte saison*, que dura quasi que de junho a novembro, e durante esse tempo não poucas são as operarias que luctam com privações.

Não é, porém, unicamente nas industrias de luxo que se dá o *chomage*. Tambem se encontra na industria, durante a epoca em que se attenua o lançamento dos grandes empreendimentos.

Sem duvida que uma das causas do *chomage* provem da extrema divisão do trabalho e da grande especialização a que obriga a industria moderna, de modo que a invenção de um novo machinismo pode causar grande perturbação, deixando sem recursos, operarios que viviam desafogadamente.

Apoz um inquerito que fez o *Musée social*, de Paris, procurou-se atenuar os males devidos ao *chomage*, fundando instituições de assistencia, mas claro está que succedeu ficarem, como sempre, aquelles institutos muito á quem dos males a que pretendiam acudir.

Já Herbert Spencer no seu *Manversus State* observou, com o seu grande criterio sociologico, que as instituições caritativas agravam os males a que pretendem acudir e que, mais do que todas, para tal fim concorre a caridade social.

Não é licito, porém, que, na altura em que vae a civilização, se encerre a humanidade no egoismo de um *non possumus* em referencia ao problema do pauperismo.

Sir John Stuart Mill, que energicamente verberava a escravidão da mulher, muitas dezenas de annos antes de se criar a palavra «feminismo» e que, a par de um grande economista, foi um grande philosopho, commetteu ao seculo XIX, em que viveu, o encargo de resolver o problema do pauperismo.

Infelizmente já dois lustros passaram desde que findou aquelle, e longe se está ainda da formula que ha de destruir aquelle mal, sendo até provavel que muitas devam ser as formulas a applicar.

Assim como succede com todos os phenomenos naturaes, os factos que se nos deparam á primeira vista num aspecto unico, differenciam-se para se integrarem em classes varias, apoz um mais detido exame.

Ora o problema do pauperismo, quando se comprehenda neste termo o conjunto dos que não possuem, comporta, na opinião de quem isto escreve, varias classes de miseria.

Ha a dos que não teem aptidão para o trabalho violento, nem para o trabalho intelligente, por carencia de forças physicas e de capacidade intellectual. Ha a dos que procuram trabalho, mas que uma grande especialização incapacitou para outros que não sejam aquelles em que é grande a concorrência e de onde os menos habéis teem que desaparecer. Ha a dos incapacitados por nova orientação industrial. Ha a dos que transitoriamente se veem sem trabalho pela fallencia de uma grande empreza ou por um invento mecanico que alterou as formas de trabalho.

Em summa, o primeiro estudo que o sociologo que tenta o problema do pauperismo tem que resolver, consiste em descrever as causas da miseria e classifica-las.

O engenheiro de minas Frederico Le Play já o tentou ha largos annos pelo seu methodo monographico, que depois foi aperfeiçoado por Henri de Tourville.

Baseou-se Le Play no principio de que, em toda a parte onde era desafogada a vida do trabalhador, este se contentava com a sua sorte e não se dava o conflicto entre o trabalho e o capital.

Na sua forma geral, este principio é comparavel com aquelle com que d'Alembert systematizou a dinamica dos systemas, reduzindo-lhe os problemas a equações que representam equilibrios.

Como, porém, nos factos sociaes intervem maior numero de forças do que nos casos que estuda a mecanica, mais difficil é estabelecer a equação, e de ahí provém o que na linguagem moderna se designa pela palavra grêve, entre quasi todos os povos latinos, talvez, por isso que os nossos vizinhos de Espanha exprimem o phenomeno pelo termo *huelga*.

Depois, ha que ponderar que as condições da industria na actualidade divergem inteiramente do que eram em tempos longinquos.

A invenção da machina de vapor, obrigou a concentrar os operarios em determinados recintos, durante certas horas, para que aproveitem a energia motriz que era fornecida ás machinas operadoras e transformadoras. Estas foram-se differenciando tanto e de tal forma que o trabalho do operario de cada vez exigiu mais intelligencia e menos dispendio da força physica.

Depois, veio a concorrência e com ella o excesso de produção previsto pelo economista Rossi e pictorescamente symbolizado por elle na vassoura que ia buscar á ribeira um cantaro de agua para gastos caseiros e que, partida em bocados, alagou a casa.

Certo é que a *over production*, segundo a velha economia politica, tinha o limite no custo de produção; mas, como se procurava sempre aperfeiçoar os machinismos, esse limite torna-se variavel e diminue constantemente.

O unico correctivo que se lhe encontrou foi o augmento de produção tomando como mercado o mundo todo.

Assim, era preciso concentrar em fabricas enormes toda a produção.

Vieram ao mesmo tempo as grandes empresas de transportes que um capitalista unico não podia levar a cabo. Reuniram-se os capitaes, cooperando na construção de linhas ferreas e de grandes navios e, como os resultados financeiros quasi sempre foram bons, generalizou-se o systema a outras industrias, do que resultaram os syndicatos e os *trusts*.

Deste modo, os operarios, que ainda no começo do seculo XIX estavam em contacto immediato com os patrões, em breve deixaram de os conhecer, porque estes já não representavam uma individualidade, mas se transformaram em sociedades anonymas.

A' forma paternal das relações do patrão com o seu salariado, substituiu-se o egoismo do accionista que reclama dividendos ás direcções das empresas para que subcreveu.

Da industria quasi familiar, passou-se á que dá trabalho a centenas e ás vezes milhares de salarizados e em que os dirigentes desconhecem as necessidades dos que empregam, ignorando até os nomes de muitos delles.

Surgiram novos problemas juridicos, regulamentou-se a responsabilidade dos patrões em casos de desastre, impuzeram-se penalidades pela inobservancia de medidas de segurança, creando-se toda uma legislação cujos fundamentos não existiam sequer no direito classico. Mas isto não bastava. O terceiro estado que conquistara a egualdade na grande convulsão de 1789, viu surgir um quarto estado que tambem queria ter voto e voz, porque, no dizer cheio de justiça do engenheiro W. H. Tolman, a consciencia intelligente dos trabalhadores augmenta sem cessar.

Mas, se é um facto incontestavel o desaparecimento quasi total das relações pessoas entre o operario e o patrão, nem por isso é para desejar, ainda quando isso fosse possivel, que se volte para traz.

Todavia, esse desconhecimento mutuo do capital e do trabalho é que provoca as grèves ou conluio de operarios: os *lock-out* ou combinação de patrões.

Por isso, o engenheiro Cheysson procurou congrassar os dois por meio de um intermediario que, convivendo com o operario, prescrutando-lhe as aspirações, investigando-lhe as necessidades e relacionando-se com os patrões, sabendo os intuitos que estes tinham em vista, propozesse as fórmias de partilha de bem estar para uns e para outros.

Van Marken, de Delft, proseguiu por seu lado no mesmo estudo e, com a persistencia que caracteriza o hollandez, encontrou pontos de vista que completavam ou davam novas fórmias ao problema que Cheysson procurava tambem resolver.

Na secção de economia social da exposição universal de Paris de 1900, manifestou-se aos olhares do grande publico o que só poucos conheciam, podendo ali comparar-se já os resultados obtidos em França e na Hollanda.

Todavia, estas tentativas faziam-se a mède e com difficuldade proseguia nos seus trabalhos o Museu Social, de Paris e o Museu de Protecção, d'Amesterdam.

Cabe á America do Norte a gloria de dar inteira expansão á ideia dos dois europeus com o *American Museum of Safety Devices*.

Graças á liberalidade do archimilionario Andrew Carnegie, as tres secções de hygiene, protecção e mutualidade encerram a mais copiosa collecção de documentos e de exemplares que pode consultar-se sobre o importante problema das relações do capital e do trabalho.

Um dos resultados mais interessantes do Museu americano de segurança contra os accidentes, foi a instituição do intermediario entre o patrão e o salariado, sob o nome de secretario social.

Deve possuir qualidades de alta elevação de espirito o empregado a quem se confia este encargo, pois que, segundo o engenheiro Tolman director do *American Museum*

of Safety Devices, deve elle procurar a melhoria das condições de vida e de trabalho de cada individuo, não sómente na officina mas na propria casa, em todas as circumstancias em que se encontra com os seus semelhantes. Deve proceder com sympathia, tacto e infinita paciencia e não sómente propôr e sustentar tudo quanto pode melhorar as condições do trabalhador, mas tambem oppôr-se a tudo quanto possa prejudicar a fabrica pela negligencia ou pela indifferença do operario.

Deve ser necessariamente um salariado submettido ao regimen da fabrica para assim poder criar um laço de confraternidade com os demais salarizados. Deve conhecer todos os ramos do trabalho fabril da empresa a que pertence, mas não ser especialista em nenhum de elles, para assim resistir ao favoritismo que o inclinaria para um qualquer. Nessas circumstancias, procurará distribuir o pessoal, de maneira que nunca elle possa soffrer do *chomage*, e uma das suas attribuições consistirá principalmente em ouvir as queixas individuaes dos operarios e despertar nelles o sentimento da propria individualidade como cooperadores intelligentes da empresa.

Na America do Norte já é hoje corrente esse emprego em companhias como a *Colorado Fuel and Iron Company* que conta 15.000 operarios; a *H. J. Heinz C.º* de Pittsburg que dá que fazer a 4.346 pessoas no fabrico de productos alimenticios; a *International Harvester Company*, com 30.000 pessoas, que fabricam machinas agricolas nas suas quinze fabricas; a *Pilgrim Steam Laundry Company*, de Brocklin, que apenas conta 200 pessoas, e muitas outras que seria enfadonho enumerar.

Uma secretaria social, visto que o emprego em muitos casos melhor é desempenhado por mulheres do que por homens, resumiu nos termos seguintes os seus encargos: aconselhar, elevar, inspirar coragem e ambição, criticar judiciosamente, procurar dizer a cada um o procedimento a seguir em cada caso individual.

A alimentação do operario, a organização do alojamento e do club onde elle vá recrear-se e instruir-se, a confidencia dos pezares que assoberbam o salariado, o incitamento para que elle concorra na administração das instituições de assistencia que a empresa industrial lhe faculta, e, principalmente, o desenvolvimento do que Tolman chama o *suggestion system*, são encargos que o secretario social sempre deve ter presentes.

O *suggestion system* não pode ter traducção por enquanto, de modo que até os franceses usam da expressão que é corrente na America do Norte.

Segundo este processo, todo o operario aponta as minucias que, em seu entender, merecem ser alteradas para beneficio tanto das instituições higienicas, de protecção e de mutualidade, como nas suas condições de trabalho e nas que podem contribuir para o exito da empresa.

Todas as vezes que se verifica ser viavel um alvitre proposto, o operario que o aventou recebe um premio proporcional aos bons resultados obtidos, mas a regulamentação do *suggestion system* já implica neste caso uma das fórmias como se regula na America o pagamento dos salarios e a exposição de este problema não pode resumir-se em poucas linhas, por isso que dá materia para um extenso artigo.

Hão de objectar-nos, por certo, que na America do Norte se dão grèves tambem, como entre nós, mas o que isso prova é que, por enquanto, ainda no machinismo social não tem o valor que deve possuir a força que Tolman chama o *engenheiro social*.

Andrew Carnegie apreciando o livro em que elle condensou a documentação do *American Museum of Safety Devices*, escreveu estas linhas que synthetizam o principal aspecto da questão social.

«Hão de ser os esforços individuaes applicados ás empresas individuaes que não de resolver o problema social.

«Não ha de ser o socialismo que o faça, porque só pode tratar o problema theoreticamente. Os individuos podem agir no dominio da pratica de remediar os males que os socialistas lhes apontam.

«É nisso que se deve ver a separação real entre o individualismo e o socialismo.

«Este ultimo pode exercer ainda amplissimamente a sua actividade na critica dos defeitos e das derrotas.

«Agradecemos-lhe este serviço e não esqueçamos que o nosso dever é trabalhar na cura de estes defeitos».

Quanto seria para desejar que estas palavras de um homem que tudo deve a si proprio, fossem vulgarizadas, para que todos se convencessem que assim como a natureza não dá saltos tambem a civilização se não pode fazer aos murros.

Mello de Mattos



L. de Albuquerque de Orey

Foi ha tempo aceita a exoneração do cargo de engenheiro chefe do serviço de tracção e officinas dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, pedida pelo sr. Luiz de Albuquerque de Orey, engenheiro subalterno de 1.^a classe do quadro de obras publicas.

Faltaria a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a um dever rigoroso de justiça, se não pozesse em alto relevo os serviços prestados ao paiz por aquelle distincto engenheiro no cargo que exerceu, e se não deplorasse a conflagração de paixões ruins que o fizeram arredar do seu posto.

Vinte e sete annos esteve o sr. Orey no serviço de tracção e officinas do Sul e Sueste, dezoito dos quaes como chefe do mesmo. Ninguem o excedia em competencia na difficil e complexa especialidade a que se dedicara, mais difficil ainda de exercer nas linhas do Sul e Sueste, em que ao serviço habitual dos caminhos de ferro se juntava a conservação e reparação do material de transporte fluvial.

A competencia alliou sempre o zelo criterioso e patriotico, empenhado em emancipar quanto possivel as officinas dos caminhos de ferro do Estado, do tributo á industria estrangeira, embora mesquinamente retribuido.

A profunda e intelligente transformação e ampliação d'essas officinas é um padrão de gloria para o engenheiro que a iniciou e dirigiu. O fabrico de material circulante novo, de agulhas, e outros accessorios de via, tomou ali proporções consideraveis.

As installações electricas e de ar comprimido, as numerosas machinas-ferramentas adquiridas, a grande caranqueja electrica para serviço da officina de pintura, attestam o saber e o zelo do illustre engenheiro.

A elle se deve a introdução nas linhas do Estado do bem estudado typo de machinas *Compound ten-wheeler* e ultimamente das do vapor sobreaquecido.

Na aquisição de vapores, de rebocadores e de material de dragagem, nas installações de luz electrica a bordo dos vapores, foram relevantissimos os serviços prestados, tendo-se ainda prestado a dirigir trabalhos de dragagem altamente remuneradores para a administração, educando para isso o pessoal.

Foi objecto de particular sollicitude sua a escolha e ensino dos operarios, diligenciando que se organisassem missões operarias ao estrangeiro por occasião do fabrico de locomotivas e formando assim contramestres habeis.

Disciplinador austero, mas justo, era credor do respeito dos seus subordinados, por cujos interesses e bem estar era incansavel em pugnar. Teve por isso, como é habito entre homens, farta recompensa de ingratições.

Nas officinas, a que durante 27 annos dedicara o melhor da sua actividade, os operarios, a quem elle abri-

carreira e ensinara, preparavam-se em outubro para o prender, fazendo-lhe absurdas inculpações infamantes.

Soube-o e foi para o seu logar. Não se atreveram a desacata-lo, mas a insubordinação latente e prestes a explodir era palpavel. Não se quiz sujeitar a ella e renunciou com a maior dignidade ao cargo que com tanto amor exercera, separando-se dos subordinados, que o não mereciam por chefe.

Manifestou-lhe o Conselho de Administração o seu profundo pesar por tão irreparavel perda, e a isso se limitou a consagração official dos seus serviços.

Não só nas linhas do Sul e Sueste os prestara relevantes, pois accumulou durante alguns annos com as suas funcções habituaes, o cargo de chefe de tracção nas linhas do Minho e Douro e a reorganização das officinas do porto de Leixões, tendo levado a cabo a grande reparação de um dos *Titans*.

A sua saída dos caminhos de ferro do Estado deixou uma lacuna bem difficil de preencher.

Se a lembrança dos serviços prestados é sufficiente compensação de injustiças e ingratições, ninguem pode apresentar mais valiosa folha de benemerencias. Apontando para as officinas do Barreiro, poderá Luiz de Orey clamar: *exegi monumentum*.



Conselheiro J. G. Povoas

Em virtude da sua promoção a inspector, deixou o sr. conselheiro Povoas a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro para ir occupar o logar que lhe pertence no Conselho superior de Obras Publicas.

Tendo tomado parte na construcção daquelles caminhos de ferro e desempenhado ali por largos annos as funcções de chefe de serviço, especialmente de via e obras, foi em 1898 nomeado director, por Elvino de Brito, occupando durante 12 annos ininterruptamente este cargo, que desempenhou com distincção.

A sua lucidez de intelligencia, profundo conhecimento dos serviços, prudencia, reflexão e affabilidade no tracto, asseguravam-lhe competencia não vulgar para o exercicio de tão complexas e arduas funcções, como são as de um director de caminhos de ferro.

Durante a sua gerencia, facilitada pelo novo regimen instituido pela lei de 14 de julho de 1899, accentuaram-se os progressos das linhas do Minho e Douro, tendo subido as receitas de 1.040 a 1.600 contos.

Além dos melhoramentos introduzidos na exploração, dirigiu o sr. Povoas os estudos e construcção de novas linhas, tendo-se aberto á exploração 90 kilometros e achando-se 47 quasi concluidos.

Relevantes serviços prestou ao Estado o distincto engenheiro como director das linhas do Minho e Douro.

Ainda mais para sentir seria a sua saída, embora represente, pela promoção, a justa recompensa da sua carreira de funcionario, se não ficasse tão bem substituido, como ficou, pelo seu dedicado collaborador e não menos distincto engenheiro, sr. Bazilio Alberto de Souza Pinto, durante muitos annos chefe do serviço e sub-director e ha pouco nomeado director. É o caso de aplicar o *the right man in the right place*. O seu nome é o symbolo do zelo, da firmeza e da justiça no mando, da actividade operosa e fecunda.

Bem se poderia paraphrasear a tradicional proclamação: *Le roi est mort, vive le roi!*

Ao sr. conselheiro Povoas agradece a Redacção da *Gazeta* todas as attentões de que s. ex.^a foi prodigo para com ella. Ao novo director, o sr. Sousa Pinto, envia saudações cordaes e ardentes votos por que a sua competencia e zelo encontrem o caminho livre de embaraços para bem servir o paiz no alto cargo que lhe foi confiado, como tem sido sempre a norma da sua vida.

VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade

Deve entrar em vigor no proximo dia 15, a tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade, combinada com as Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio Dia de França e de Orléans, para o transporte de mercadorias de todas as qualidades, de Portugal para França ou vice-versa, em transitio por Espanha.

Esta tarifa é a reprodução da actual tarifa P. H. F. 4 de pequena velocidade, da qual differe apenas na redução que soffreram os participes portuguez e espanhol das mercadorias classificadas na 3.ª serie, quando essas mercadorias façam parte de carregamentos de 5.000 e 10.000 kilos. Serão tambem taxadas pela 3.ª serie quando estejam nas mesmas circumstancias, as seguintes mercadorias:

Botões, drogas, grude, massas alimenticias, oleo de resina, papel para cigarros, papel para escrever ou de impressão, papeis pintados, pelles curtidas ou surradas, quinquilherias, sementes horticolas, tintas, tintas de escrever, vernizes em vazilhame e vinho em garrafas.

Para esta nova tarifa vigoram os annexos 1 e 2 (classificação de mercadorias) da tarifa P. H. F. 4 de pequena velocidade, com as restricções acima indicadas.

Tarifas especiaes n.º 7 e N. B. n.º 7 de grande velocidade

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes acaba de publicar avisos ao publico ampliando aos dias oficialmente decretados pelo Governo da Republica as disposições das tarifas, interna n.º 7 e combinada com a Beira Alta N. B. n.º 7 g. v., relativas ao prolongamento excepcional da validade dos respectivos bilhetes.

Na tarifa n.º 7, foi feita tambem mais a seguinte alteração na 2.ª condição:

§ 5.º. Todo o passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará o excesso de percurso, em conformidade com o disposto no art.º 7.º da tarifa geral.

Transporte de lãs penteadas, de França para Portugal

Espera-se que seja posta muito brevemente em vigor uma nova tarifa internacional, combinada entre as Companhias francezas, espanholas e portuguezas, para o transporte de lãs penteadas por vagão completo de 5.000 kilos ou pagando como tal, procedentes das estações francezas abaixo indicadas para todas as da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes e da Companhia da Beira Alta.

Os preços, por tonelada, serão os seguintes:

<i>Percurso francez:</i>	
Baisieux-frontière.....	37,40 francos
Le Cateau.....	36,40 "
Fourmies.....	36,65 "
Jeumont-frontière.....	37,15 "
La Madeleine.....	37,25 "
Roubaix.....	37,35 "
Tourcoing.....	37,40 "
" frontière.....	
" les-Francis.....	27,50 pesetas
<i>Percurso espanhol</i>	
<i>Percurso portuguez</i>	3:250 réis

N'estes preços estão comprehendidas as despezas de transmissão entre as diversas linhas, as de trasbordo e gastos por operações e formalidades aduaneiras em Irun e o imposto para o Governo portuguez.

As demais condições d'esta tarifa em pouco deverão differir das que vigoram para o trafego internacional d'outras mercadorias.

Desnecessario será encarecer a influencia da nova tarifa para o desenvolvimento da industria dos lanificios em Portugal, porquanto uma das razões que mais concorrem para o excessivo preço das lãs estrangeiras cujas qualidades se não criam no nosso paiz, é o preço elevado dos transportes.

Tarifa para transporte de artistas, animaes de «menageries» e material scenico e de circo

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes está estudando o estabelecimento d'uma nova tarifa para o transporte de artistas de theatro e de circo, animaes amestrados e material de theatro e de circo, no genero das que nas companhias estrangeiras vigoram para taes transportes.

Essa nova tarifa virá prehencher uma lacuna que se fazia sentir no nosso regimen ferroviario e deve, sem duvida, ser recebida pelo publico interessado, com o maior agrado.

Interrupção da linha de Vendas Novas

Como esperavamos, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Direcção do Sul e Sueste, em vista de continuar interrompida a linha de Setil a Vendas Novas, tornaram applicaveis enquanto durar essa interrupção, á via excepcional Lisboa-Barreiro, as tarifas P 9 e P 11 de pequena velocidade para as mercadorias a que as mesmas attendem nas condições normaes, sem outro augmento de preço além de 400 réis por tonelada pelo transporte fluvial.

Emquanto durar a interrupção, não serão cobradas as taxas de camionagem em Lisboa.

As expedições que tenham de seguir por Barreiro, como via excepcional, só serão acceitas com reserva pelos prazos de transporte.

Transportes de madeiras, de Obidos para as linhas do Sul e Sueste ou vice-versa

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, de combinação com a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, acaba de publicar um Aviso ao Publico pelo qual é ampliada a tarifa especial P n.º 11, de pequena velocidade, aos transportes de madeiras procedentes da estação de Obidos com destino ás linhas do Sul e Sueste ou vice-versa, pelos preços correspondentes ás estações de Caldas da Rainha a Figueira da Foz.

Esta medida, que já ha tempos vinha sendo reclamada pelos negociantes de madeiras, deve trazer ao caminho de ferro importantes transportes que até aqui se não faziam, por falta de preços convidativos.

Dias de encerramento das estações para o serviço de pequena velocidade

Em virtude do decreto do Governo, relativo a dias feriados, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vae modificar o artigo n.º 71 da sua tarifa geral, no sentido de restringir o encerramento do serviço de pequena velocidade nas suas estações, aos domingos e dias oficialmente decretados como feriados.

Apeadeiro de Alegria

Segundo um Aviso ao Publico da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, todas as estações das suas linhas vendem bilhetes e despacham bagagens e merca-

dorias com destino ao apeadeiro da Alegria, situado na linha do Douro entre as estações de Tua e Ferradosa, ou d'elle procedentes.

As taxas a applicar são as que correspondem aos destinos ou procedencias de Ferradoza!

Isenção dos direitos de armazenagem e estacionamento de vagões nos dias da grêve

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, resolveu isentar do pagamento dos direitos de armazenagem e estacionamento de vagões, todas as remessas retidas nas suas estações nos dias 11 a 15 do mez passado, em que o movimento esteve paralyzado, em virtude da grêve do pessoal.



XV

Freiburg. — O que é a Floresta Negra. — Furtwangen e a industria relojoeira. — A linha da Floresta. — Triberg. — Exigencias hoteleiras.

Freiburg é um dos pontos d'apoiio do turista que quer visitar a Floresta Negra.

Mas o que é a Floresta Negra? E' uma região montanhosa, coberta, em geral, de espesso arvoredado, que se prolonga da fronteira da Suissa, para o norte, tomando mais de metade do grão-ducado de Bade, acompanhando, a certa distancia, o curso do Rheno e a fronteira alsaciana.

Em resumo: muitas arvores, muitas estradas, e muitos hoteis.

Acompanham-na aos dois lados duas linhas ferreas; ao sul atravessa-lhe o valle das nascentes do Danubio a linha do Höllenthal, por onde viemos, e a esta liga-se, para um pequeno percurso de 33 kilometros, a linha de Furtwangen, unica que sae do centro da região montanhosa, que é atravessada em diagonal por uma outra, importantissima em obras d'arte, de que adeante nos occuparemos.

Freiburg é, portanto, uma cidade muito frequentada e em que ultimamente se tem feito grandes melhoramentos, tornando-a um centro de estadio apreciavel e cheio de confortos, bem que pouco animado por distracções, porque não ha mais, de noite, que uns pobres concertos em cafés e um animatographo a funcionar.

Cidade antiga, construida sobre um braço do Dreisam, as aguas deste ribeiro correm canalizadas por todas as ruas, a ceu aberto ou sob cobertura junto dos passeios lateraes. Dá-nos isso, um pouco, a ideia de Tokio, capital do Japão.

Muita vegetação por toda a parte, e muitos bons edificios da idade media, dão á cidade um *cachet* especial de elegancia e interesse.

Entre os edificios modernos nota-se o sumptuoso theatro, em final de construcção, que ficará um magnifico e vasto estabelecimento, as novas escolas, etc.

Dos antigos, alem da velha cathedral dos seculos XIII e XIV, muito notavel, com a sua torre ponteguda de 115 metros, temos as velhas casas da camara e a de commercio, ambas de primoroso estylo gothico, do seculo XVI.

Rodeiam-na bellos passeios arborizados e parques, de onde partem elegantes ruas ornadas de bonitas vivendas particulares, de bons estylos architectonicos.

Alem dos caminhos de ferro partindo em quatro direcções differentes, tem Freiburg boas estradas que nos per-

mittem visitar especialmente toda a parte da floresta que lhe fica ao sul.

Para seguir para o norte, que é a parte mais interessante da floresta, ou se toma carro, (de preferencia automovel) directamente de Freiburg, ou de qualquer das estações da linha do Höllenthal.

Tambem nos podemos servir do comboio até Bleibach onde ha diligencia, commoda como todas na Allemanha e Suissa, que por 2,75 marcos nos leva pela estrada a Furtwangen.

São 16 kilometros de continua subida, muito demorada (perto de 4 horas) mas muito interessante, até proximo da pequena villa que não tem interesse mas que tem valor por ser um centro de escolas industriaes de relojoaria.

E' daquela região que sae esse sem numero de relógios de madeira, a que chamamos *cucos*, por terem, em geral, um passarinho que abre as azas e canta, a cada hora. Suppõe-se vulgarmente que esta indurtria é suissa; pois não é; o seu emporio é na Floresta Negra, aqui e em outras terras onde iremos passando.

D'ahi se pode ir em carro a Triberg, uns 15 kilometros por 14 marcos, ou quem quizer viagem mais barata e tendo a vantagem de ver a floresta entre Donnaueschingen e Triberg, pode tomar o comboio da companhia do Sul Allemão a Donnaueschingen onde passa á linha de Singen a Offenburgo, uma das mais interessantes, porque corta a floresta por sobre despenhadeiros enormes, e numa boa parte do percurso, entre Horuberg e St. Georges, 28 kilometros, tem successivas curvas, tunneis helicoidaes, viaductos, pontes, etc.

Triberg é uma pequena cidade em plena floresta, tendo a sua principal rua em grande rampa, conduzindo, no alto, ás cascatas, que são as mais notaveis da Allemanha e constituem a attracção obrigada dos visitantes.

Pela noite o *Kursverein*, que é como quem diz o syndicato de iniciativa ou commissão de interesses locais, organisa festas, com fogos artificiaes sobre as quedas, illuminação destas, concerto, etc.

E' esta cidade outro centro de industria relojoeira e tambem da ceramica especial da floresta, caracteristica pelo accentuado das suas côres: amarello, verde e castanho.

Grandes hoteis, sobretudo os construidos na encosta, proximo das cascatas, podem abrigar alguns mil visitantes, que ali vão fazer curas de ar da montanha.

Bom é, por isso, quem fôr em plena estação, prevenir com alguns dias de antecedencia, porque nem sempre ha alojamento, ou pelo menos, não o ha bom, ou em bom hotel.

E por lá tambem ha hoteis maus; não tão maus como os nossos, mas sufficientemente incommodos, pelo cheiro da cosinha e pelo mau serviço desta.

Que os hoteis da Floresta Negra são mais exigentes que os de outras regiões montanhosas, fundando-se em que devem explorar a sua installação com muito maior cuidado do que o com que o fazem, em geral, os outros.

Por exemplo: se, na occasião, não ha senão quarto de dois leitos para quem quer um só, tem que se pagar o outro leito vazio, e ainda aturar o mau humor do hoteleiro que entende que mesmo recebendo o pagamento de uma cama, sem gastar lençoes nem serviço, ainda fica prejudicado, porque se ella fosse occupada, o hospede faria despesas no hotel.

Tambem a questão da alimentação é muito attendivel ali. O hotel quer sempre alugar os seus quartos pelo sistema de pensão, isto é, habitação e comida; mas muitas vezes, sendo aquella boa, esta não o é, e o hospede tem queira comer a outra parte pagando, no hotel, o que não come.

Outra questão é a da disciplina da mesa. As refeições são a uma hora certa, e a quem não é pontual quase se lhe applica o nosso ditado: «quem a hora não vier, comerá do que trouxer».

Se não lhe caem em cima com este castigo, infligem-lhe outro que é o de comer à lista; e a lista é, em geral, *salgadinha*.

Como exemplo, citemos que por termos chegado um quarto de hora mais tarde do que o começo do jantar, tivemos, em Furtwangen, que pagar um pequenino peixe cosido, de uns 20 centímetros de comprimento por uns 6 de largura, especie de truta do rio (e, por signal, sem sabor) pelos bellos 5 marcos ou uns 1\$200 réis.

Vão mais alem: como que sentindo que já não haja passaportes, recommendam, no seu folheto, que é distribuido gratis a quem o pede à séde da Sociedade, em Hornberg, que os hospedes se munam de bilhetes de identidade ou legitimação, chegando a declarar que «não se pode exigir que o hoteleiro preste serviços a pessoas que não lhe são sufficientemente conhecidas».

Como se vê, são pouco exigentes estes senhores hoteleiros. Podiam pedir attestado de vaccina, certidão de folha corrida e estamos a ver que lhes passa pela mente exigirem que os hospedes lhes entrem nos hotéis com cartas de apresentação de pessoas respeitaveis!

Que, em materia de sociabilidade, teem elles noções muito originaes. No seu folheto, dizem que o facto dos hospedes jantarem todos ao mesmo tempo é vantajoso para estes, porque «desta forma tem occasião de fazer *muito agradaveis conhecimentos*». Ora, annunciando elles o serviço em mesas separadas, parece que esses agradaveis conhecimentos se estabelecem, falando-se de mesa para mesa, ou por acenos.

O que vale é que todas estas exigencias não passam do papel; na pratica, vive-se nos hotéis da Floresta Negra, como em toda a parte.

Valha-nos isso; a nós e aos hoteleiros.



Dr. Zofimo Pedroso Gomes da Silva

Mais um dos já hoje raros veteranos ferroviarios acaba a morte de fazer desaparecer na sepultura.

Zofimo Pedroso, concluido o seu curso na Escola de Lisboa, exerceu o seu cargo no serviço da Marinha Portuguesa em que pouco se demorou.

Domiciliado em Santa Engracia, ali exercia a sua clinica quando a empresa Waring Brothers & Shon encetou em Xabregas a construcção da linha férrea de Lisboa a Santarem de que era concessionaria a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro em Portugal sob a direcção de Hardy Hislop.

O empreiteiro Morton da Secção de Lisboa a Sacavem, recorria ao Dr. Zofimo Pedroso para o tratamento dos muitos accidentes traumaticos frequentes no pessoal, falto de pratica dos novos trabalhos de construcção ferroviaria.

Esta frequencia de serviços prestados por Zofimo Pedroso fez com que, quando o Governo tomou a seu cargo a construcção da linha, o Director, João Chrysostomo de Abreu e Souza, o nomeasse chefe de serviço medico, cargo que desempenhou até à constituição definitiva da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes de que foi concessionario D. José de Salamanca.

Esta Companhia, tendo nomeado chefe de serviço de saude o saudoso Dr. João José de Simas, ficou Zofimo Pedroso definitivamente colocado no serviço da Companhia no cargo de Sub-chefe do serviço de saude.

Por falecimento do Dr. Simas, foi Zofimo Pedroso elevado ao cargo do Chefe do Serviço de Saude que desempenhou até que, por falta de saude e avançada idade, foi reformado, conservando-se nesta classe até o seu falecimento que acaba de dar-se.

A sua longa permanencia no bairro de Santa Engracia,

e a sua clinica que se estendia pelos bairros limitrofes do Beato, Poço do Bispo e Olivaes, deram-lhe influencias politicas locais que por mais de uma legislatura o levaram a deputado ao parlamento, filiado no partido progressista que o tornou seu representante na Camara Municipal de Lisboa, na qual exerceu o cargo de presidente.

De caracter afavel e bondoso, o seu nome foi sempre respeitado e a sua memoria é hoje recordada com saudade por todos que com elle se relacionavam.

Affectado moralmente pela morte de seu filho, o saudoso Zofimo Consiglieri Pedroso, a sua saude já periclitante na avançada idade, peiorou a ponto de tornar bem dolorosa a ultima parte da sua existencia agravada por affecção cardiaca que acabou por o prostrar na sepultura.

Companheiros de longos annos nos trabalhos ferroviarios, a saudade pela perda do camarada e amigo é bem pungente em quem lhe apreciou as qualidades daquelle coração bondoso e a sua dedicacão no cumprimento do seu dever. Paz à sua alma.

Miguel Queriol.

Mendes Guerreiro e Paulo Benjamim Cabral

A passada quinzena deve ser marcada nos annaes da engenharia portuguesa com a *nigra notando capillo* que os romanos usavam para fixar as datas nefastas.

Viu o corpo de engenheiros de obras publicas desaparecer duas figuras que nelle predominavam pelo seu talento e pelo seu saber.

João Verissimo Mendes Guerreiro, inspector geral de obras publicas, representante de Portugal junto das Comissões internacionaes dos Congressos de Caminhos de Ferro e da Navegação, foi um distinctissimo alumno da Escola de Pontés e Calçadas de Paris, pertencendo à promoção de Xavier Cordeiro e Luciano Simões de Carvalho.

Naquelle promoção predominavam Alfred Picard, cuja grande capacidade de trabalho é universalmente conhecida; Guillain que mais tarde foi grande professor, notavel engenheiro e politico de largas vistas; Agnellet que foi engenheiro chefe dos estudos do norte francez; Skrochowski, talento privilegiado, artista e orador; até, que largou o professorado tecnico para entrar numa congregação religiosa em Roma e outros tantos que se evidenciaram em quasi todos os paizes da Europa.

Mendes Guerreiro ali deixou evidenciado o muito que valia e depois, regressando a Portugal, quer na construcção do Minho e Douro, quer nas obras publicas de Portalegre, já nos trabalhos e estudos do porto de Lisboa, já nos das albufeiras alemtejanas, mostrou que o seu bem orientado espirito não só era capaz de brilhar nas escolas, mas tambem sabia manifestar um bello talento organisador em assumptos scientificos e nos de administração.

Tendo viajado immenso, vira com olhos de engenheiro os grandes trabalhos technicos que se executaram nos ultimos vinte annos tanto em França, na Allemanha e Inglaterra, como na Russia, na Austria, no Egypto e na America do Norte.

No seu afan de tudo ver, de tudo apreciar, fôra até ao extremo oriente atravez da Asia, observando o despertar para a lucta e para o trabalho industrial, daquelles povos que nós outros, os sedentarios, só conheciamos até ha pouco atravez dos livros de Pierre Loti e pela contemplação das flores tão cheias de belleza quanto desprovidas de aroma, quer se chamem camelias, quer sejam os chrysanthemos.

Nos Congressos internacionaes de Navegação, de Caminhos de Ferro e de Estradas, sempre Mendes Guerreiro deu a medida do seu saber, da sua capacidade technica e dos primores da sua bella intelligencia.

Em Lisboa, teve quem isto escreve, occasião de o ver nos congressos internacionaes de Navegação e de Medici-

Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado

Poucos dias depois da exoneração concedida ao Sr. Fernando de Souza, de vogal secretario do Conselho, apparece no *Diario* a demissão do Presidente e dos outros vogaes do Conselho.

O Sr. Conselheiro Pereira de Miranda foi substituído pelo Sr. José Cupertino Ribeiro; o Sr. Dr. Leopoldo Mourão pelo Sr. Xavier Esteves; o Sr. Dr. Izidro dos Reis pelo Sr. Innocencio Camacho; e o Sr. Perfeito de Magalhães pelo Sr. Nuno Taborda.

O Sr. D. João de Alarcão já lóra substituído pelo Sr. Dr. Fernandes Costa, que por seu turno deve ser agora substituído por outro ajudante do Procurador Geral da Republica.

Do primitivo Conselho fica apenas o Sr. General Justino Teixeira.

Serviu o Conselho com 15 ou 16 ministros das mais variadas côres politicas, desempenhando sempre a sua missão com inalteravel correcção e patriotismo. Sobranceiro á politica conseguiu emancipar de tão pernicioso influencia as linhas do Estado. Promoveu o seu desenvolvimento e reconquistou-lhes o credito que tinham perdido.

Não tinham os membros do Conselho renumeração pecuniaria, com excepção de tres engenheiros que ali exerciam a sua commissão de serviço.

Merece menção especial o seu digno presidente, cuja respeitavel individualidade imprimiu caracter á instituição á testa da qual se achava. Relevantes serviços prestou desinteressadamente ao paiz em tão alto cargo, não curando da politica dos governantes e sim do interesse nacional.

Deram-lhe abruptamente por finda a missão, bem como aos seus collegas. Podem-se retirar com a consciencia tranquilla e com a satisfação propria de quem bem serviu.

O novo secretario do Conselho, o Sr. Pedro Arnaut de Menezes, é um engenheiro distincto e justamente considerado pelas suas qualidades de intelligencia e caracter.

Conhecidos são tambem os merecimentos do Sr. Nuno Taborda, novo vogal da Commissão executiva, para que seja necessario pô-los em relevo. Já tinha servido como chefe da secretaria na Administração dos Caminhos de ferro do Estado, logar que deixou para ir dirigir a reparição de caminhos de ferro.

na, admirando, nas discussões que se travaram, a variedade de conhecimentos de Mendes Guerreiro e o fino criterio com que apreciou assumptos de hygiene, de cartas maritimas e outros.

Além de tudo, Mendes Guerreiro sabia apreciar como ninguém todas as bellas obras de arte, e assim, viamo-lo no campo da archeologia falar da architectura e da esculptura dos egypcios ou referir-se com enthusiasmo aos monumentos medievaes da Europa Central, aos ricos museus da Hollanda, da Belgica, da França e da Italia, onde não esquecia nem os monumentos da velha Roma, nem os da Renascença.

De elle se pode dizer em poucas palavras que soube amar a sua profissão e ainda teve tempo para apreciar as bellas manifestações que em todos os campos da mais rebuscada intellectualidade é capaz de produzir o espirito humano.

Paulo Benjamim Cabral, esse, foi um intellectual que se extraviaria na *selva oscura* da burocracia se não possuísse uma alta intelligencia, tão subtil, quão bem equilibrada.

Alumno laureado da Escola Polytechnica de Lisboa e da Escola do Exercito, tanto numa como noutra, occupou sempre o primeiro logar e assim é que, ao mesmo tempo que estudava até ás ultimas minucias um problema de estabilidade como a torre do Pharol d'Aveiro, escrevia um bello trabalho de mecanica celeste, com singular criterio analytico, que faz lembrar, na disposição e nos conceitos, os trabalhos de Lagrange pela disposição das equações, e de Laplace e Le Verrier pelas deducções clarissimas que sabe tirar da *analyse mathematica*.

Nas questões de electricidade e de electrotechnia, Paulo Benjamin Cabral deu por mais de uma vez a medida do seu grande valor intellectual, demonstrando quão justificada era a sua auctoridade neste ramo dos conhecimentos humanos, em que se encerra talvez a felicidade das gerações futuras, quando o homem conseguir realizar aquelle sonho de Berthelot, de tirar a sua alimentação do carbonio, do oxygenio, do hydrogenio e de outros corpos simples, sem precisar de destruir os seres organizados. Então, poderá o homem admirar o conjunto harmonioso da natureza, contemplar as bellezas extraordinarias que se deparam aos nossos olhos, sem que as preocupações egoistas, que rebaixam o nosso espirito, imponham a lucta por vezes sangrenta das ambições que não nos deixam amar a vida num pantheismo que condiga com as aspirações que sempre em nós sentimos e raro conseguimos realizar.

Não é possivel agora apreciar a obra dos dois eminentes engenheiros que o paiz acaba de perder, nem a saudade que experimenta aquelle que isto escreve lhe consente sequer entrar nesse caminho.

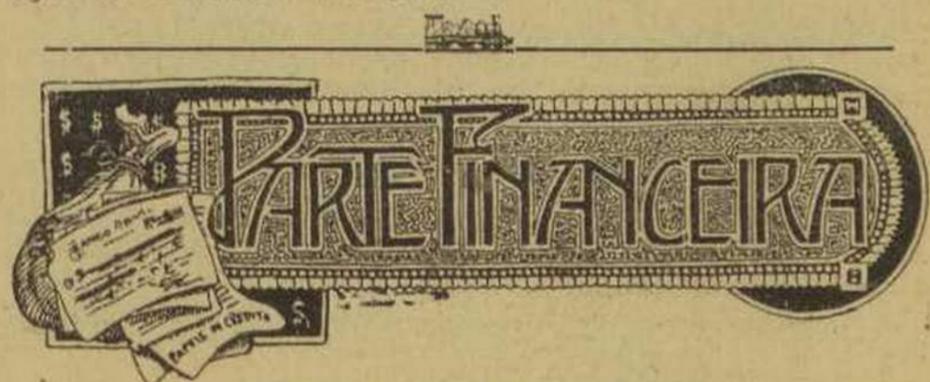
Estas linhas não podem ser, portanto, mais do que a expressão do pesar que lhe euludou o coração e a todos os collaboradores da *Gazeta*, ao saberem, com poucas horas de intervallo, que perderam dois bons amigos de quem só conservam gratas recordações de affecto e de boa camaradagem, manifestada até por Paulo Benjamim Cabral na sua collaboração no nosso modesto quinzenario.



Fernando de Souza

Tomou já posse do seu novo cargo de inspector tecnico da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares o Sr. Fernando de Souza.

Temporariamente, este Sr. fica no Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado para fazer o relatório do anno findo, a pedido do mesmo Conselho.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação do 2.º semestre de 1910

1.040 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau:

3.455—	3.603 a	3.608—	4.100—	4.304—	4.305—	4.338—
4.339—	5.567—	5.568—	5.573—	5.574—	5.846—	5.847—
6.209 a	6.214—	10.541—	10.542—	13.468—	13.900—	18.970—
25.741—	26.786 a	26.802—	26.874—	26.875—	26.879 a	26.906—
27.762—	27.763—	30.285—	30.286—	31.431—	31.432—	31.508—
31.509—	32.609—	32.679 a	32.684—	35.511 a	35.528—	38.474 a
38.476—	38.836 a	38.841—	38.892—	38.893—	39.101—	39.685 a
39.687—	40.423 a	40.427—	41.061 a	41.064—	41.066—	41.570—
41.725—	41.767 a	41.769—	43.365—	43.700—	43.955 a	43.957—
44.008 a	44.011—	44.234—	44.485—	44.625—	44.791—	44.792—
44.998 a	45.000—	45.102 a	45.122—	45.968 a	45.971—	47.996—

50.669	—	50.843	—	50.844	—	54.505	—	55.574	—	55.625	—	55.869	—
57.074	a	57.079	—	58.818	—	59.035	—	59.587	—	59.599	—	59.630	—
59.646	—	59.750	—	60.712	a	60.714	—	61.155	—	61.156	—	61.836	a
61.838	—	61.895	—	62.143	a	62.145	—	62.175	—	62.176	—	62.263	—
63.437	—	68.232	a	68.234	—	71.191	—	71.518	—	72.284	—	73.445	—
73.762	—	73.856	a	73.860	—	73.891	—	74.057	—	82.233	a	82.238	—
82.294	—	85.484	—	88.321	—	136.506	a	136.508	—	136.595	—	137.309	—
137.320	a	137.328	—	138.742	—	138.743	—	139.151	—	139.152	—	139.229	a
139.239	—	139.249	—	140.245	a	140.253	—	143.730	a	143.732	—	143.736	—
143.894	—	144.375	—	144.535	—	144.536	—	144.540	a	144.543	—	145.006	—
146.837	—	147.318	—	148.296	—	148.341	—	148.394	—	148.529	a	148.531	—
149.222	—	149.583	—	149.584	—	149.858	—	165.124	—	165.125	—	165.517	—
165.634	—	166.736	—	168.183	—	168.184	—	168.556	—	168.943	—	168.944	—
169.526	a	169.529	—	169.656	—	169.677	—	174.337	—	174.545	—	174.751	—
174.903	—	174.904	—	175.810	a	175.812	—	176.169	a	176.171	—	177.139	—
177.287	—	177.308	—	177.309	—	179.577	—	180.853	a	180.862	—	181.956	a
181.960	—	182.605	a	182.609	—	182.869	—	182.870	—	183.961	—	184.444	—
184.722	a	184.724	—	184.877	a	184.879	—	189.920	—	189.921	—	191.210	—
191.211	—	192.480	—	192.481	—	198.521	—	199.101	—	199.102	—	199.215	—
199.799	a	199.803	—	199.885	a	199.887	—	200.523	—	200.968	a	200.970	—
201.534	—	202.078	—	202.079	—	202.408	a	202.416	—	203.648	a	203.667	—
204.934	a	204.939	—	205.129	—	205.204	—	205.205	—	208.018	—	208.453	—
208.962	a	208.967	—	209.551	a	209.558	—	209.737	—	209.738	—	210.031	—
211.696	a	211.699	—	211.715	a	211.717	—	213.240	—	213.314	—	213.966	—
213.967	—	214.188	—	214.214	—	214.339	—	214.377	—	216.189	—	216.347	—
217.155	a	217.163	—	217.185	a	217.189	—	217.193	—	217.898	—	218.602	—
220.334	—	220.335	—	221.969	—	225.081	a	225.093	—	225.402	a	225.406	—
225.458	—	227.836	—	227.837	—	228.390	—	228.391	—	228.799	—	228.800	—
230.718	—	230.719	—	231.326	—	231.960	a	231.962	—	231.965	—	232.132	a
232.154	—	232.516	—	233.448	a	233.461	—	235.716	a	235.719	—	236.316	—
237.325	a	237.329	—	238.003	—	239.548	—	239.549	—	239.584	a	239.597	—
240.287	—	240.288	—	241.366	—	243.477	—	244.415	—	244.418	a	244.421	—
245.415	—	245.416	—	245.704	—	245.922	—	245.923	—	245.937	—	247.590	—
253.710	a	253.719	—	253.938	a	253.940	—	254.665	—	254.670	—	254.673	—
254.674	—	255.521	a	255.526	—	255.686	—	257.649	a	257.653	—	258.389	—
258.542	—	259.642	—	259.645	a	259.649	—	259.655	a	259.667	—	259.917	—
260.490	—	260.690	a	260.692	—	261.985	a	261.990	—	262.020	a	262.048	—
262.051	a	262.057	—	262.060	a	262.069	—	262.158	—	263.034	a	263.043	—
263.307	—	263.524	—	265.415	—	265.901	—	267.847	—	268.793	—	268.803	a
268.807	—	268.930	—	268.931	—	269.626	—	269.714	—	270.665	—	270.811	—
270.812	—	272.623	a	272.627	—	272.677	—	272.678	—	272.724	—	272.725	—
274.393	—	274.734	—	277.861	—	277.896	a	277.908	—	278.749	—	282.194	a
282.201	—	282.217	—	282.218	—	282.675	a	282.682	—	285.045	—	286.857	—
287.340	a	287.346	—	290.098	—	290.245	a	290.251	—	290.259	a	290.261	—
290.514	—	290.515	—	290.987	—	292.324	—	293.098	—	293.252	—	294.402	—
296.124	—	297.025	a	297.030	—	298.003	—	298.004	—	298.722	a	298.728	—
305.150	a	305.152	—	305.208	—	305.988	a	305.991	—	307.601	—	308.039	—
308.040	—	308.064	—	308.847	—	309.721	a	309.727	—	309.766	a	309.769	—
309.848	—	309.849	—	313.183	a	313.185	—	314.211	—	314.276	—	314.301	—
314.331	—	314.750	—	314.828	—	315.476	a	315.478	—	316.779	—	317.713	a
317.719	—	317.793	—	319.757	—	319.758	—	320.030	a	320.032	—	320.119	—
320.120	—	320.819	—	320.820	—	323.044	—	323.045	—	325.615	—	327.961	a
327.966	—	328.324	a	328.327	—	329.767	—	330.093	a	330.095	—	330.213	—
330.216	—	330.217	—	331.109	a	331.111	—	331.698	—	334.979	a	334.984	—
336.231	a	336.235	—	337.155	—	337.326	—	339.769	—	339.770	—	339.989	—
340.162	—	340.164	—	340.518	—	340.887	—	341.952	—	342.387	a	342.389	—
342.482	a	342.485	—	342.969	—	343.469	—	343.470	—	344.176	—	345.428	a
345.431	—	346.276	—	348.622	—	349.951	a	349.954	—	350.845	—	350.846	—
350.936	—	354.746	—	354.786	a	354.791	—	355.163	a	355.165	—	355.216	a
355.221	—	355.316	—	355.317	—	355.965	—	356.991	—	357.084	—	357.085	—
357.289	—	357.290	—	357.298	—	357.709	—	357.966	—	358.508	—	358.509	—
358.787	a	358.791	—	359.326	—	360.750	a	360.753	—	361.483	—	361.755	—
361.756	—	362.136	—	362.971	—	362.972	—	363.143	—	364.977	a	364.982	—
365.384	—	366.325	—	367.061	—	367.062	—	368.951	—	368.958	—	369.644	—
370.255	—	370.811	—	371.652	—	371.714	—	371.819	—	372.880	—	373.705	—
373.929	—	374.228	—	375.162	—	375.392	a	375.394	—	375.398	—	375.399	—
375.959	—	376.283	—	376.284	—	377.380	—	378.826	a	378.831	—	378.852	—
378.853	—	378.992	—	379.079	a	379.081	—	380.601	a	380.603	—	382.850	—
383.687	a	383.689	—	384.470	—	384.471	—	386.464	—	386.656	—	386.657	—
387.796	a	387.799	—	388.264	a	388.268	—						

Estas tem todas o coupon n.º 34 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de janeiro de 1911.

Socegado o espirito do publico e o dos governantes pela pacificação das classes excitadas pela sofreguidão de conquistarem benefícios por meio de grêves, vamos agora entrando num periodo em que alguma coisa de administração possa ser feita, como ha muitos annos aqui o reclamamos, fazendo-nos ecco do pensar do paiz inteiro, na sua parte sensata, bem entendido.

O Sr. ministro das Finanças, reconhecendo que não era bastante a suppressão dos direitos no azeite nacional para o embaratecimento deste producto, de primeira necessidade, especialmente nas classes pobres, e que subiu este anno de preço por motivo da

escassez de colheita, pensou e propunha-se libertar, temporariamente, de direitos de importação, o azeite estrangeiro, o que foi projecto bem acolhido pelo publico, o grande consumidor que tem direito a ser attendido nos seus interesses.

Mas enquanto que, por parte deste, o ministro recebe louvores dos beneficiados, acodem-lhe, de outro lado, os productores que por sua parte, protestam com simulada indignação, afirmando que azeite não falta, mas sem que por isso se prestem a vendel-o mais barato.

Nesta controversia o ultimo mono que se afoga será, já se vê, o consumidor.

O credito do Estado vae-se firmando, tendo o governo recebido propostas de um importante grupo financeiro estrangeiro para qualquer supprimento de que precise.

A noticia deste facto fez a melhor impressão no mercado, restabelecendo a confiança, e produzirá, sem duvida, uma melhoria de cotações dos fundos publicos que os acontecimentos do ultimo trimestre do anno findo haviam feito descer.

Como se vê, pela comparação da maior e menor cotação dos fundos do Estado e particulares, os preços desceram, quasi todos, no periodo de outubro a dezembro.

Hoje reproduzimos essa parte da nota annual que publicamos no numero passado, porque, por má revisão, alguns erros nella escaparam.

Cotação em 1910 dos principaes titulos portuguezes nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

Titulos	Durante o anno			
	Maior		Menor	
<i>Lisboa :</i>				
Div. Interna 3 % assentam.	Outubro.	40,50	Dezemb.	37,40
" " 3 % coupon...	Mai e St	40,15	"	37,40
" " 4 % 1888 c/pr.	Abril e Maio	22,300	"	20,500
" " 4 1/2 % 1888/9.	Abril ...	61,500	"	52,500
" " 4 % 1890	Julho ...	52,800	"	48,000
" " 3 % 1905 c/pr.	Setemb..	9,400	Outubro.	8,700
" " 4 1/2 % C. F. E.	Junho...	82,500	Janeiro .	79,200
" " 5 % 909/ob. C.F.E.	Julho ...	83,200	Dezemb.	78,000
" Externa 3 % coup. 1.ª s.	Mai ...	68,200	Outubro.	63,000
" " 3 % 2.ª serie..	Abril ...	68,000	Jul. e Ot.	62,000
" " 3 % 3.ª serie..	Julho ...	69,500	Outubro.	63,500
Obrigações dos Tab. 4 1/2 %	Abril ...	101,500	Julho ...	96,000
Accções Banco de Portugal.	Mai ...	181,000	Dezemb.	150,000
" " Com de Lisboa	Julho ...	178,000	Nov. e D.	130,000
" " Nacion. Ultr..	Março...	103,500	" "	90,000
" " Lisboa & Açor.	Janeiro .	117,000	Dezemb.	98,000
" Companhia C. F. P.	Feverei .	75,000	"	64,000
" " Nacional	Janeiro .	7,000	Nov. e D.	5,200
" " T. coup.	"	89,000	Dezemb.	57,700
" " P. coup.	F. M e M.	68,800	"	56,000
Obrig. Comp. Atraves d'Africa	Junho ...	89,500	Out. e Dez.	85,000
" " C. F. P. 3 % 1.ª g.	Jan. a Março	71,000	Outubro.	64,000
" " C. F. P. 3 % 2.ª g.	Abril ...	55,000	Julho ...	50,400
" " da B. A. 3 % 1.ª g.	"	61,500	"	58,800
" " Nac. coup. 1.ª s.	Junho...	79,000	Dezemb.	71,400
" " Nac. coup. 2.ª s.	Ab. Mal. Jun.	67,000	Janeiro..	63,600
" " prediaes 6 % ..	Janeiro..	91,900	Junho...	67,000
" " " 5 % ..	"	87,500	"	60,000
" " " 4 1/2 % ..	"	78,500	Agosto..	63,000
<i>Paris :</i>				
3 % portuguez, 1.ª serie...	Junho...	68,60	Setemb..	57
Accções Companhia C. F. P.	Abril ...	390	Junho...	345
" Madrid-Caceres-Port.	"	49	Janeiro .	33,50
" Madrid-Zaragoza-Ali.	Agosto..	492	Agosto..	391,50
" Andaluzes	Dezemb.	284	Janeiro .	203
Obrig. Comp. C. F. P. 1.ª gr.	Fever...	370		

pele autorizado testemunho do seu presidente do Comité de Paris, que o juro não será inferior ao do anno passado.

Isto fará restabelecer os anteriores preços das de 1.º grau e das acções que se resentiram dos ultimos acontecimentos.

O Credito Predial vae dar 50 % do juro das suas obrigações.

Os cambios baixaram, ficando a libra, compra a 4\$820 réis e venda a 4\$920 réis.

O cambio do Brazil ficou a 16 3/16 o que corresponde a 14\$826 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

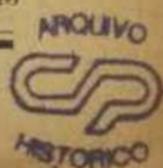
	EM 30 DE JANEIRO		EM 14 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 1/4	49 1/8	48 13/16	48 11/16
" 90 d/v	49 11/16	—	49 5/16	—
Paris cheque.....	577	579	582	585
Berlim "	238	239	240	241
Amsterdam cheque	403	405	406	408
Madrid cheque	895	905	900	910

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37,90	37,90	37,86	37,80	37,80	—	37,80	—	—	—	—	37,80	37,80	—
Divida Interna 3% coupon.....	37,90	37,90	37,85	37,80	37,80	37,80	—	—	37,75	37,75	37,70	37,70	37,80	—
" 4% 1888, c/premios.....	20,600	—	—	20,500	20,500	—	20,500	—	—	—	20,600	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9.....	55,500	56,000	—	55,300	—	—	—	—	—	—	55,700	54,500	—	—
" 4% 1890.....	50,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,000	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	8,950	9,000	8,950	8,950	8,950	8,950	8,950	8,950	8,950	8,950	8,950	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	77,500	—	—	80,000	80,000	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	78,500	—	—	—	—	78,500	78,700	—	—	78,500	78,500	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	64,000	64,100	64,000	64,000	63,900	63,800	63,700	63,500	63,500	63,600	63,600	63,600	63,600	—
" 3% 2.ª serie.....	62,200	62,300	62,400	62,300	—	62,200	62,200	62,200	62,000	—	62,100	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	—	—	65,800	—	—	65,400	64,600	64,700	64,800	65,000	64,800	64,900	65,000	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	—	160,000	159,000	158,000	158,000	159,000	160,500	162,800	162,000	162,900	—	161,500	—
Commercial de Lisboa.....	131,000	—	131,000	—	131,000	131,000	131,000	—	131,000	131,000	131,000	131,000	—	—
Nacional Ultramarino.....	94,500	—	—	94,500	—	94,500	—	—	95,000	95,000	94,800	95,000	95,000	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	103,000	—	103,000	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	63,500	—	63,500	—	63,500	—
Companhia Nacional.....	—	5,100	—	—	5,100	—	5,100	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	—	60,000	—	60,000	—	60,000	59,800	59,500	59,500	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	60,600	60,600	60,600	60,600	60,600	60,500	—	—	—	60,700	—	—
Obrig. Companhia Através d'África.....	—	83,800	83,800	—	84,000	84,000	84,000	—	—	85,000	—	—	85,200	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	50,900	50,900	50,550	50,600	50,600	—	50,400	50,400	—	50,400	50,200	50,000	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	71,000	71,000	71,000	71,000	—	71,000	71,000	70,800	—	71,500	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,000	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	73,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	71,600	71,000	68,500	—	—	69,000	68,600	68,500	68,500	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	64,000	64,500	64,500	64,000	—	64,000	—	—	—	—	—	63,500	—
" 4 1/2%.....	—	64,80	64,72	64,87	64,80	64,65	64,65	64,72	64,60	64,65	64,80	64,80	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	64,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	39,25	—	40	40	41	—	43	43	40,25	42,50	41	42	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	420	420	421	410	417	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	272	270	266	270	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	328,50	333,50	330	328	329	330	331	330	331	330	330	329	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	257	—	262	258	258	258	258	258	259	—	257	256	—	—
Companhia da Beira Alta.....	295	—	295	298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	150	—	150	152	151,50	—	153	153	155	155	156	156,50	—	—
Londres: 3% portuguez.....	65	64,75	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'África.....	—	—	—	—	—	—	86,60	—	86,50	86,60	—	86,60	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis		Réis		Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral	21 Janeiro	1.073	296.867.000	1.073	331.140.000	- 34.273.000	276.670	308.611	- 31.941
	Vendas Novas...	" "	70	1.319.000	70	1.554.000	- 235.000	18.842	22.200	- 3.358
	(Coimbra a Louzã)	" "	29	1.112.000	29	975.000	+ 137.000	38.344	33.620	+ 4.724
Sul e Sueste.....	31 Dezembro	638	1.733.548.570	638	1.587.182.235	+146.366.335	2.717.160	2.487.746	+229.414	
Minho e Douro	" "	428	1.782.623.000	413	1.716.612.692	+ 66.010.308	4.165.007	4.156.447	+ 8.560	
Beira Alta	23 "	253	520.487.115	253	483.868.321	+ 36.618.794	2.057.261	1.912.523	+144.738	
Companhia Nacional	31 "	185	172.910.917	185	170.757.481	+ 2.153.236	934.653	923.013	+ 11.640	
Guimarães	30 Novembro	56	130.696.539	56	127.669.480	+ 3.027.059	2.333.866	2.279.812	+ 54.054	
Porto á Pova e Famalicão	31 Outubro	64	151.573.104	64	142.695.895	+ 8.777.209	2.366.767	2.229.623	+137.144	
Espanholas			Pesetas		Pesetas		Pesetas		Pesetas	
Norte de Espanha.....	10 Janeiro	3.681	3.063.406	3.681	3.042.581	+ 20.825	832	826	+ 6	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	2.550.538	3.664	2.650.637	- 100.098	696	723	- 27	
Andaluzes	10 Janeiro	1.083	557.223	1.083	583.096	- 25.873	514	538	- 24	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	20 "	777	427.307	777	396.639	+ 36.668	549	510	+ 39	
Zafra a Huelva	21 "	180	194.609	180	186.913	+ 7.696	1.081	1.038	+ 43	



O canal do Panamá

Segundo um telegramma inserto no *Daily Chronicle*, o canal de Panamá será aberto à navegação no dia 11 de janeiro de 1915, isto é, approximadamente daqui a quatro annos.

Esta noticia merece todo o credito, pois que Roosevelt, ainda não ha muito tempo, declarou solemnemente em Omatva que antes de janeiro de 1915 estará completamente escavado todo o canal, e que não se admiraria se ainda bem mais cedo, ficassem as obras concluidas.

Não é para nós facto que possa passar despercebido a proxima abertura deste canal, cuja ideia durante muito tempo foi tida como simples phantasia, ou quando muito, uma exploração aos capitalistas de boa fé.

O canal de Panamá vem diminuir consideravelmente a distancia entre Nova York e os mercados do Oriente. O porto de Iokorhama verá essa distancia redusida a 3.430 milhas.

O florescente imperio japonéz tem uma população densissima e o seu solo, bastante ingrato, não produz tanto quanto é necessario para alimentação dos seus habitantes.

Dahi a necessidade de importação dos generos alimenticios agricolas.

Ora, se o nosso ministro no imperio do Sol Nascente conseguisse, por meio de convocações rasoaveis, facilitar a entrada dalguns dos nossos productos, como vinhos, conservas, fructas, etc., criariamos alli um mercado importante cujas vantagens será inutil encarecer.

Além disso, o nosso porto, pela sua situação geografica, presta-se bem a ser o caes de desembarque dos viajantes que do Oriente se dirijam para a Europa central.

Concessões, vantagens offerecidas, de varias especies, trariam talvez a criação de uma linha directa de navegação entre os portos orientaes e Lisboa, que assim veria augmentar o seu movimento, a sua população fluctuante, e, portanto, o seu commercio e importancia.

E se nós não tratarmos desde já deste assunto com o interesse que elle merece, teremos mais tarde de nos defrontarmos com os terrives concorrentes que são os nossos visinhos espanhoes.

Os caminhos de ferro da Bolivia

Actualmente são explorados na Bolivia 807 kilometros de linha ferrea.

Estes 807 kilometros são divididos por quatro linhas.

Uma, a linha de Guaquí a La Paz, mede 96 kilometros, pertence ao Estado, e está alugada à Peruvian Corporation C.^o. Parte do lago Titicaca e termina em Mollendo, perto do Peru.

Outra, que entronca na precedente e que pertence à companhia americana The Bolivia Railway, vae de Viacha a Oruro, e mede 202 kilometros.

A linha de Oruro a Antofogasta pertence à The Antofogasta and Bolivia Railway C.^o L.^{da}, e mede 484 kilometros.

A mais curta das quatro linhas é a Uguni a Huanchaca. Mede apenas 25 kilometros, e pertence à Societé française de Huanchaca.

A Bolivia Railway tem mais cinco linhas em construcção, sendo uma de Oruro a Cochabamba, com um ramal para o Mamoro; outra de Oruro a Patori; outra de Patori a Tupisa; outra de Uguni a Patori; e outra de La Paz a Puerto Pando.

O total das cinco linhas medirá 1451 kilometros, estando os trabalhos já bastante adeantados.

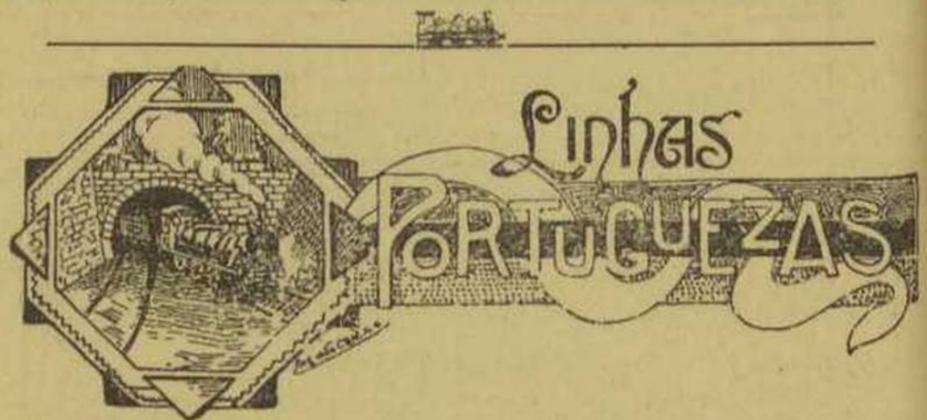
Pertencentes a outros concessionarios, estão sendo construidas mais duas linhas. Uma dellas vae de Oruro a Cochalomba, e mede 500 kilometros. A outra é a de Puerto Suarez a Santa Cruz e serve para ligar a Bolivia com o Atlantico.

Novo Caminho para a India

Constituiu-se um poderoso syndicato de banqueiros russos para construir um Caminho de ferro atravez da Persia, destinado a ligar a rede dos Caminhos de ferro russos com as linhas indianas.

A linha projectada partirá de Baku, sobre o mar Caspio, seguindo a costa até à fronteira persa, tocará em Recht e em Teheran, prolongando-se depois por Kerman até à fronteira do Beluchistan, ligando-se em Muski com a linha indiana.

Para o estabelecimento da linha da Persia foram orçadas as despesas em quinze milhões de libras sterlinas.

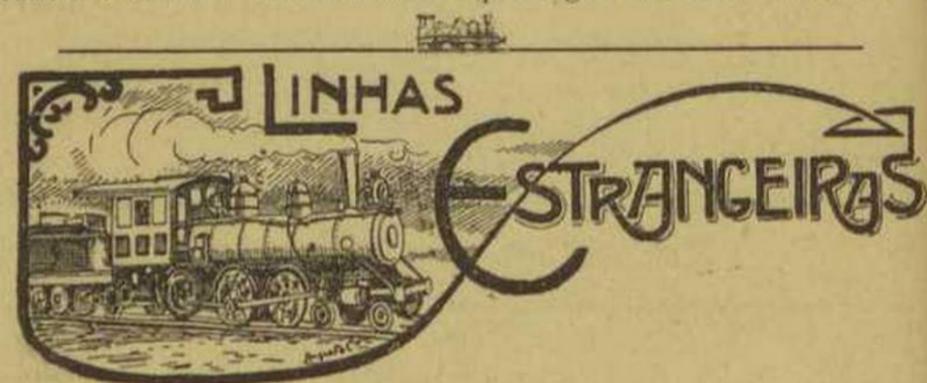


Lobito — Em meados deste mez devem chegar ao local dos trabalhos, 4000 toneladas de material, para serem applicadas na construcção da via até ao kilometro 365.

Estão já construidas muitas estações e respectivos annexos no percurso da linha.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Começaram já os trabalhos de reconstrucção dos aterros entre Setil e Muge para ser restabelecido, provisoriamente, o serviço de comboios entre Sant'Anna e Vendas Novas, em quanto se constroe a ponte definitiva para o serviço.

Thomar á Covilhã. — Foi entregue ao respectivo ministro uma representação dos povos interessados, solicitando o estudo de uma linha que ligue Thomar á Covilhã.



Espanha

Trata-se de realizar a construcção de uma linha ferrea de Badajoz a San Vicente de Alcantara.

Recomeçaram os trabalhos de construcção da linha de Lizaran que tinham sido encetados em Plazaola dirigindo-se a Liza. Brevemente serão começados os trabalhos para a abertura do tunnel em Lecumberri.

França

Foi aberta á exploração a linha de interesse local, de Dax a Alzur.

Italia

Foi inaugurada a linha entre Reggio e Ciano d'Enza, com um ramal para Montecchio e Darco.

Mede trinta e um kilometros; o maximo declive é de 12,5%. Deve ter logar este mez o concurso para adjudicação dos trabalhos de construcção da linha de Gageo a Alimonda, parte da linha de Cuneo a Ventimille.

O Governo vae tratar de adquirir algumas linhas particulares.

Suissa

Foi pedida a concessão de uma linha de Gryon ao cume dos Diablerets, por Anzeindaz.

As obras estão orçadas em 630 contos da nossa moeda. Até Anzeindaz, a linha é de simples adherencia; dahi até ao cume, é de cremalheira, como a linha do Pilatos.

Hollanda

Foi aberta á exploração a linha Deventer-Ommen, que mede 37.508 metros.

Russia

A Companhia dos Caminhos de ferro do Nordeste de Ural vae tratar da construcção de duas novas linhas: uma de Taborinok a Ekaterinburg, e a outra de Alapayevsk a Egorshinsk.

A extensão das duas linhas é de quinhentos kilometros.

A Administração dos Caminhos de ferro do Estado vae estudar a substituição da hulha pela nafta, em todas as suas linhas.

Suecia

O Governo vae mandar estudar um projecto de linha que ligue Gollivara, cidade do norte, com Kristinehamn, sobre o lago Vener.

Mexico

O Governo assignou contrato com uma companhia para a construcção de uma linha que, partindo de Silver Bell, Estados Unidos, termine em Porto Lobos. Neste porto será construido um caes em cimento armado, para atracação dos navios das maiores tonelagens.

Um grupo de engenheiros está estudando um traçado de linha para ligar a cidade do Mexico com Bronmsvilh, na fronteira dos Estados Unidos.

Panamá

Vae ser construida uma linha de Panamá a Dairo, com a extensão de 274 milhas.



Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 554)

Para atacar hoje a Companhia, é preciso refutar os artigos da sua defeza; e refutar os, é negar fé a documentos legaes. Pode haver divergencia sobre um ou outro ponto de vista, sobre uma ou outra interpretação de disposições pouco explicitas; o que não pode haver são accusações gratuitas e sem base, como as que em tempo se lhe fizeram.

Em vista disto, os ultimos governos do anterior regimen cerraram os olhos e os ouvidos a tudo o que dissesse respeito a esta questão, limitando-se apenas a dar nas epocas competentes, e *por conta da garantia de juro*, a importancia strictamente necessaria para o pagamento do coupon, e a pagar, *tambem por conta da mesma garantia*, as letras apresentadas semestralmente pelo Banco de Portugal.

Em taes condições, é natural que a Companhia não podesse tomar iniciativa alguma, conservando-se em uma eterna expectativa, até que alguém, animado dum principio de imparcialidade, e com vontade de fazer alguma couza de bom, resolvesse liquidar a questão pela forma mais consentanea com os interesses geraes, de maneira a procurar-se o desenvolvimento do Caminho de ferro, da provincia, e do commercio em geral, tanto do littoral, como do interior. Essa forma seria:

1.º Cumprirem-se as disposições do contracto e do estatuto, que fazem resolver pela arbitragem todas as divergencias levantadas entre a Companhia e o Estado.

2.º Proceder-se á liquidação de contas, de forma que ficasse bem estabelecida a posição duma para com o outro, e bem determinados os encargos duma e doutro.

3.º Continuação da exploração pela Companhia, cedendo o Estado do seu direito de remissão, ou determinando-se um novo prazo para ella.

4.º Exploração feita pela Companhia, do prolongamento da linha para além d'Ambaca, e concessão para a continuação da construcção até ao Cuango.

Esta exploração podia ser feita:

a) Por compra da linha ao Estado, fazendo a Companhia uma emissão de obrigações correspondente á extensão da linha, na proporção da linha Loanda-Ambaca, entregando essas obrigações ao Governo, para pagamento da parte construida, e em quantidade relativa a essa parte. O resto seria emittido á proporção que as secções se fossem abrindo, nas condições da construcção anterior.

b) Por arrendamento, pagando a Companhia uma somma a estipular por cada kilometro de linha explorado, e recolhendo as receitas.

c) Pelo processo anteriormente adoptado, recolhendo o Governo as receitas e dando á Companhia uma somma, a estipular por cada kilometro de linha explorado, comprometendo-se o Estado a construir o resto da linha em prazos determinados.

d) Subtende-se que, adoptado o regimen da alinea a), o Estado pagaria uma subvenção, bem como o complemento das despesas de exploração nos termos do contracto vigente.

5.º Remodelação do contracto de setembro de 1885, no sentido de o tornar mais harmonico com as necessidades e com as circunstancias actuaes.

6.º Remodelação das tarifas e unificação das mesmas, sendo organisadas por uma commissão composta de delegados da Companhia, do Governo e do commercio d'Angola.

7.º Transformação da linha, já iniciada pela Companhia, com a substituição das travessas de madeira por travessas d'aço, tendente a melhorar a exploração, dentro dos recursos da Companhia.

8.º Construcção pelo Estado de estradas de ligação das povoações do interior com as estações da linha, e creação e fomento de feitorias no interior, com vantagens especiaes, dadas pelo Governo e pela Companhia, sendo uma dessas vantagens bonus especiaes em transportes, para as feitorias que se estabelecessem de novo, não só para os materiaes de construcção e d'installação, mas para os productos e generos, durante um certo numero d'annos.

A remissão, tal como a determina o contracto, ainda mesmo feita no prazo em que o Estado tem o direito de a fazer, não pode deixar de trazer graves difficuldades com os *trustes* e os obrigacionistas, porque lhes tira a garantia mais valiosa, ou, por assim dizer, unica valiosa, que o contracto lhes dá, a linha e seus pertences.

Se é verdade, que no estatuto é facultado á Companhia dar essa garantia, *sem prejuizo dos direitos do Estado*, e um desses direitos é o da remissão, não é menos verdade, que no contracto de *trustes* não se poz essa clausula, sendo o contracto approved por um representante official do Governo portuguez, e sem que até hoje, *durante vinte e cinco annos*, governo algum tivesse dado esse contracto como nullo e essa approvação como invalidada. É evidente, que, não deixando os governos de ter conhecimento das clausulas desse contracto, por ser publico, não terão decerto tomado esse expediente, por considerarem a inconveniencia de declararem invalidado o acto dum seu representante, levantando por essa forma a desconfiança contra todos os representantes do país, e contra todos os seus actos.

Por isto e por outras razões, que é inutil apresentar, a remissão parece inconveniente, tanto mais, que a data em que o Estado a pôde fazer ainda vem longe, e a Companhia não pode tomar iniciativa alguma até lá, preza como está com a situação actual.

Tarifas do café

Nos nossos relatorios anteriores historiamos detalhadamente esta questão, que afinal foi resolvida com manifesto desprezo pelas disposições dos contractos vigentes.

A unica forma regular de se calcular a differença que o Estado tinha a pagar á Companhia segundo o disposto no contracto de concessão, apresentava a importancia de réis 18:770\$615 até 31 de Dezembro de 1908 e réis 18:481\$910 durante o anno de 1909.

Da primeira importancia mandou-se arbitrariamente pagar a verba de réis 12:198\$983, que só foi recebida, com enorme custo, em Outubro de 1910. Da segunda importancia nada mandou pagar.

Não é possivel comprehender-se, depois de todos os argumentos que apresentamos para provar que a reproducção na tarifa só prejudicava o Estado e a Companhia, *sem de forma alguma contribuir para desenvolver o trafego da linha nem a exportação do producto*, a insistencia dos governos em manter a tarifa reduzida. E, se isso visava a beneficiar individualmente uns determinados membros do commercio, mais natural e menos injusto seria dar-lhes o Governo, em bonus d'exportação, a differença que resolveu dar á Companhia, como indemnisação estipulada no contracto de concessão.

(Continua).

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de 72:000 kilogrammas de ferro granitico para fundição

No dia 16 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, proceder-se-ha ao concurso publico para a fornecimento de 72.000 kilogrammas de ferro granito proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 40.000 réis e apresentar uma amostra do ferro a fornecer ou, quando o concorrente residir em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até á vespéra do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Aviso

O concurso que hoje devia ter tido lugar nesta Direcção, para o fornecimento de 65:000 travessas de pinho e 10:000 de carvalho, destinadas a estes caminhos de ferro, e que por ordem superior foi addiado, deverá realizar-se amanhã á uma hora da tarde numa das salas desta Direcção.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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.

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				VALLE DO VOUGA				BEIRA ALTA				SUL E SUESTE				MINHO E DOURO				POVOA DE VARZIM						
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.			
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	Figueira	Alfarellos	Figueira	Montemór	Gadanha	Montemór	Porto	Tua	Porto	Lisboa-R.	Povoal	Lisboa-R.	Coimbra	Figueira	Coimbra	Lisboa	Beja	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa			
7 20	7 30	6 38	10 35	11 10	1 55	2 34	9 33	10	11 15	11 41	8 50	9 15	9 29	9 40	9 55	10 25	10 38	8 49	7 10	5 25	8 51	7 50	3 14	8 3	12 57	
4 35	4 43	9 8	1 10	2 42	11 33	12 11	6 43	7 10	5 25	8 51	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12	7 40	8 22	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35	6 49	7 24	7 50	8 35
6 7	6 18	5 5	6 40	7 12																						