

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 26.º ANNO

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

NUMERO 604

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abegolaria, 27

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Transporte de bagagens e mostruários dos caixeiros viajantes.



SUMMARIO

Paginas

Reversão justificada, por J. Fernando de Sousa.....	49
Idiomas universaes, por Mello de Mattos.....	51
Parte Official. — Decretos de 26 de Julho de 1912 e 1 de Fevereiro de 1913, pelo Ministerio do Fomento.....	53
O serviço postal na Belgica.....	54
Um tunnel monstro, na Allemannha do Sul.....	54
Viagens e Transportes.....	55
A nova estação terminus, em Nova York.....	55
Proposta de lei importante.....	56
O novo material das linhas portuguezas.....	57
Notas de Viagem. — XXVI. — (Illustrado). — De Nazareth ao lago da Galileia. — Uma excursão perigosa. — Os banhos quentes. — Exclusivismo turco. — Cães por toda a parte.....	58
Alma Negra.....	59
Linhas portuguezas. — Pocinho — Penafiel — Lixa — Angola — Quilimane — Malange — S. Thomé.....	59
Parte financeira.....	60
Carteira dos Accionistas.....	60
Boletim Commercial e Financeiro.....	61
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras.....	61
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	61
A rede hespanhola em 1912.....	62
A emigração italiana nos Estados-Unidos.....	62
Linhas extranjeiras. — Hespanha. — Franca.....	63
Companhia Através d'Africa. — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 1 de Novembro de 1912.....	62
Arrematações.....	63
Agenda do Viajante.....	63
Horario dos combolos.....	63



Reversão justificada

A construção de linhas ferreas, encontra a cada momento, dificuldades, filhas da complexidade de circumstancias, inherentes ao problema, ou meramente occasionaes, cuja resolução implica o esclarecimento de pontos de doutrina verdadeiramente interessantes, tanto technicos como juridicos. E porque se não trata de materia evidente, sujeita ao rigor inflexivel e á simplicidade de processos da logica deductiva, que rege as mathematicas puras, podem as opiniões variar, havendo vantagem no exame attento e na discussão.

Ponhamos primeiro o facto concreto que importa examinar e cuja solução póde assentar jurisprudencia utilmente applicavel a casos analogos.

O caminho de ferro do Valle do Vouga foi concedido por alvará de 23 de maio de 1901, o qual definiu a linha, dando-lhe por ponto de partida as proximidades da estação de Torre de Eita na linha de Santa Comba-Dão a Vizeu e prescrevendo que seguisse por Vouzella, Oliveira de Frades, Couto d'Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira, Villa da Feira, até á estação d'Espinho na linha do Norte, e que se bifurcasse nas proximidades de Sever do Vouga em direcção e até á estação de Aveiro.

Esse alvará não era mais que a reprodução do de 11 de julho de 1889, com ligeiras modificações provenientes da applicação de disposições da lei de 14 de julho de

1899, beneficinas para a concessão. Ao tempo achava-se já elaborado o projecto, que veio a ser aprovado por portaria de 30 de outubro de 1903.

Mais tarde, a substituição da cedencia de impostos de transito e sello, pela garantia de juro, deu lugar á lei de 20 de dezembro de 1906 e ao contracto definitivo, d'ella emergente, celebrado com a *Compagnie française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'étranger*, de 5 de fevereiro de 1907. N'esse diploma definiu-se por forma um pouco diversa a directriz, da linha dando-se-lhe por origem as proximidades da estação de Vizeu, no caminho de ferro de Santa Comba-Dão a Vizeu e determinando-se que seguisse por immediações de S. Pedro do Sul, Vouzella, Oliveira de Frades, Couto d'Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Villa da Feira até á estação d'Espinho, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga ou do Carvoeiro em direcção e até á estação de Aveiro.

A redacção adoptada dava mais elasticidade á directriz e attendia á conveniencia de tornar a nova linha independente, até Vizeu, da de Santa Comba-Dão.

Concedia o contracto á Companhia, a faculdade de elaboração de novos projectos, que tivessem em vista servir melhor o trafego, ou melhorar a construção.

Procedeu ella, com effeito, a minuciosos estudos, de que resultou a remodelação de todo o projecto, tendo-se em vista a observancia dos bons principios, hoje correntes em materia de viação secundaria, que sacrificam de boa mente os traçados directos á serventia facil e commoda das localidades de algum valor, aliás as parcellas de trafego, cujo sommatorio assegura a remuneração do capital, abandonam a via ferrea, que lhes não proporciona, pela approximação, accesso facil e continuam a aproveitar as estradas, abandonando o caminho de ferro.

Alongamento de percurso, planta e perfil accidentados, reversões em pontos singulares, tudo é preferivel ao afastamento da linha ferrea dos pontos que deve servir.

E como no caso sujeito á Companhia fôra imposto um maximo d'extensão das linhas para os effeitos da garantia de juro, ninguém a podia accusar do proposito de alongar adrede e inutilmente a linha, nas variantes que apresentava.

Na revisão geral e remodelação do projecto, a que se procedeu, procurou-se pois servir melhor os pontos intermedios de alguma importancia, e tão acceitavel era esse criterio, que a lei de 27 de outubro de 1909 o adoptou, impondo o alongamento necessario para fazer passar o troço de Aveiro junto de Agueda, mesmo á custa de um augmento de 6 kilometros na extensão garantida.

Entre os pontos que convinha bem servir figurava a importante villa de Albergaria-a-Nova, cuja estação ficava longe d'ella e em nivel muito inferior, o que determinaria o seu abandono pelo trafico local. Essa situação resultava da escolha feita do ponto de bifurcação em Carvoeiro, que obrigava a seguir o valle do Caima em certa extensão e a manter o traçado em nivel inferior ao que convinha.

A solução que se propoz e foi approvada por portaria de 23 de julho de 1908 collocou a estação de Albergaria-a-

Nova junto da povoação. D'essa situação derivou forçosamente a directriz habilmente delineada para a descida ao Vouga em lacetes e a localização da estação d'entroncamento em Sarnada, a 170 metros a jusante do Carvoeiro, em excellentes condições de seguimento do traçado para Aveiro, conforme o projecto que foi approved por portaria de 11 de março de 1909.

Em harmonia com esses projectos foi construída e aberta successivamente a exploração a parte da linha entre Espinho e Aveiro com a extensão de 90 kilometros.

Da situação adoptada e aceita pelo Governo para a estação d'entroncamento em Sarnadas, resultava o traçado directo para a linha Aveiro-Vizeu e a reversão n'aquelle ponto para a direcção Espinho-Vizeu.

Apprehensões menos reflectidas determinaram opposição á excellente solução adoptada. Justificam-a porventura razões ponderosas de ordem technica ou juridica?

Eis o ponto que importa examinar.

*

A reversão de um caminho de ferro em ponto intermedio, obrigando os comboios á inversão para passar a machina da frente para a cauda, tornada em nova frente, póde ser solução accetavel para evitar difficuldades de traçado, ou expediente incommodo e censuravel, se não tem razões de peso que o justifiquem.

Assim, a Companhia ingleza concessionaria das linhas do Sul e Sueste, no proposito de alongar o traçado da linha do Algarve e de baratear em demasia a construcção, avolumando ao mesmo tempo o subsidio kilometrico, creou em Beja uma reversão dispensavel, que se podia ter evitado, servindo melhor a cidade e encurtando até o trajecto para além d'ella. Tratando-se de uma linha principal e determinando alli a reversão perdas de tempo bastante sensiveis e manobras complicadas, resolveu o Governo estabelecer uma ligação directa, cuja infraestrutura chegou a ser construída. Surgiram, porém, difficuldades que obrigaram a abandonar esse alvitre e a linha do Sul ficou com uma reversão em Beja, o que não impediu a sua classificação como linha continua, Cacilhas a Villa Real de Santo Antonio, no plano approved por decreto de 27 de novembro de 1902.

São innumerous os caminhos de ferro em que as difficuldades do traçado levam á adopção de lacetes em reversões successivas.

Ainda não ha muito foi essa solução adoptada para o extremo da linha do Seixal a Cezimbra, afim de se poder localizar bem a estação sem dispendio successivo.

A existencia de uma reversão n'uma linha não é, pois, juridicamente incompativel com a definição generica da directriz formulada no diploma da concessão.

O contracto da linha do Valle do Vouga define uma linha que ligue Vizeu com Espinho e com Aveiro, bifurcando-se para esse duplo objectivo em determinado ponto, sem descer, porém, á minucias sobre a forma de resolver o problema technico da bifurcação, nem excluir das soluções possiveis a reversão, desde que seja justificada.

*

Arredada a difficuldade juridica, que não existe, sómente ha que attender as sujeições locais e as conveniencias da exploração. Desde que umas e outras estejam de accordo com a reversão, tal qual resulta logicamente do traçado executado, nada ha que objectar á sua adopção.

Só a experiencia e a criação das correntes do trafego, que com o tempo se formam, permitem definir bem a feição da exploração de uma linha, que não se póde fixar *a priori*.

E' cedo ainda para affirmações categoricas, tanto mais que falta por ora o troço mais importante da linha, Sarnada a Vizeu, com 79 kilometros d'extensão.

Os resultados de 90 kilometros em exploração permitem porém esboçar desde já com sufficiente aproximação

a feição da exploração, abstrahindo por enquanto da existencia da reversão em Sarnada.

Fica a linha do Vouga constituída por tres troços: Sarnada a Espinho com 62 kilometros, Sarnada a Aveiro com 35 kilometros, Sarnada a Vizeu com 79 kilometros. No ponto de convergencia ficam as officinas geraes e o deposito de machinas, sendo pois o centro de distribuição do material de tracção, como é obvio.

No troço de Sarnada a Aveiro, com melhor perfil, podem ser aproveitadas as machinas menos potentes.

Quanto ao trafego, além das relações entre as zonas extremas, que são as mais importantes, ha que considerar o trafego regional de pequeno percurso, tendo os tres centros de convergencia ou distribuição em Vizeu, Aveiro e Espinho.

Na linha já explorada a zona desde Oliveira de Azemeis para o Norte tem as suas relações mais valiosas com Espinho; áquem de Oliveira de Azemeis e sobre tudo desde Albergaria, é com Aveiro que mais importa assegurar as relações, sob pena de ver o caminho de ferro abandonado.

Tem pois que haver comboios curtos entre Oliveira de Azemeis e Espinho, e entre Albergaria e Aveiro, a par dos comboios de longo percurso entre os extremos mais afastados.

O que convem, portanto, é aproveitar as machinas menos potentes n'esses comboios curtos, tornando-os ao mesmo tempo o mais directos possivel, pois é em pequeno percurso que qualquer delonga ou augmento de percurso se tornam sensiveis.

Para bem explorar a linha do Vouga impõe-se a subordinação da rotação das machinas ao centro principal da sua distribuição, isto é, ao deposito principal de Sarnadas. Os comboios entre Vizeu e Espinho hão-de ter alli forçosamente que mudar de machina em Sarnada. A' chegada do comboio, a machina que tem de seguir acha-se preparada e abastecida; a que chegou retira para o deposito e a outra toma conta do comboio, o que se faz em poucos minutos, menos que os exigidos pelo trafego n'uma estação d'entroncamento.

Que influencia desfavoravel póde ter na commodidade das relações a existencia de uma reversão em taes condições de serviço? Nenhuma. Com a reversão, os comboios entre Vizeu e Espinho chegam ás estações de Sarnada de um ou de outro lado; a machina que os rebocava recolhe ao deposito, levando consigo os vagões que hajam de ter outra direcção, enquanto a outra machina vae tomar a sua posição na cauda do comboio, que passa a ser a nova frente, sem que os passageiros hajam de sahir das caruagens. Poucos minutos bastam para essa manobra, tantos quando muito como os precisos para identica mudança de machina no caso de não haver reversão, ou menos dos que seriam exigidos pelo abastecimento de agua e carvão, se a mesma houvesse que seguir.

Desde que o passageiro nem tem que mudar de caruagem, nem é obrigado a maior demora, em nada o afecta a disposição do entroncamento, com ou sem reversão. Pelo contrario: os comboios curtos entre Albergaria e Aveiro, feitos sem mudança de machina, teem a vantagem de poderem seguir directamente, exemptos da reversão.

Quanto ás mercadorias, tendo de ser a estação de Sarnadas de triagem, isto é, de concentração e distribuição de material, pouco importa o modo por que se liga para o lado de Vizeu. As manobras a fazer comprehendem sem gravame nem perturbação de serviço, os interesses da reversão.

Trata-se acaso de uma grande arteria destinada a ser percorrida por comboios directos de grande velocidade? De modo algum. A linha do Vouga foi desde a sua origem considerada caminho de ferro secundario, embora de valor, construído em condições economicas, e para o qual a portaria de 30 de outubro de 1903 estipulou o limite de

90 metros para os raios de curvas. As pendentes de 25 m/m reinam em consideráveis extensões.

Que representam, em 141 kilometros, entre Espinho e Vizeu, de linha com planta flexuosa e perfil accidentado alguns poucos centos de metros mais de percurso, pela bifurcação de Sarnada tal qual está delineada? Nada. Muito mais do que isso, mais de um kilometro de encurtamento acaba a Companhia de realizar em duas variantes de Vouzella e do Banho, em que ella renuncia á vantagem da garantia em maior extensão, preferindo melhorar as estações de aquellas localidades e poupar ao tráfego percurso dispensavel.

*

Como é que se podia evitar essa reversão, que nenhuma conveniencia da exploração exige, como deixámos demonstrado?

Exigindo a concordancia directa dos dois troços: Sarnada-Espinho e Sarnada-Vizeu por uma curva de ligação, que formaria o terceiro lado de um triangulo mixtilíneo, tendo por vertices a reversão actual e os dois novos pontos de bifurcação, algo semelhante ao que se exigiu no Setil.

Com effeito quando se construiu a linha de Vendas Novas ao Setil, primeiro concedida para Santarem, teve-se em vista o serviço directo para o Norte, e por isso, permitindo-se embora a ligação para o Sul, exigiu-se a outra, que se construiu... mas que nunca serviu e que as cheias do Tejo destruíram, sem que desde então ninguém imponha a sua inutil reconstrução. E todavia trata-se alli de uma linha de via larga, de incontestavel valor strategico, em que a circulação directa e rapida de comboios directos para o lado de Santarem pôde em dado momento convir. Nenhuma paridade tem esse caso com o da modesta linha de via estreita do Vouga, destinada a comboios de velocidade moderada.

São em verdade elucidativos estes dois exemplos de reversões, que se quizeram evitar em Beja e no Setil, não se chegando a concluir uma das ligações directas, nem a reconstruir a segunda, que não era utilizada.

Supponhamos que no Vouga se pretende impôr á Companhia a concordancia directa Vizeu-Espinho. Teria a bifurcação no ramo de Sarnada para Vizeu que ficar a jusante da ponte do Caima, e como o troço de Sarnada Espinho sobe no limite das inclinações, ou essa ligação teria que o exceder, ou que recorrer a artificio de traçado, que obtendo desenvolvimento á custa da margem do Vouga, com estreitamento do valle exactamente logo abaixo da confluencia de um affluente importante, permitisse a passagem em rampa de 25 m/m por cima da linha existente até se encontrar o outro ramo ascendente. Seria preciso assentar n'este um posto de bifurcação em plena rampa de 25 m/m, o que constituiria um ponto perigoso, ou eliminar a via entre esse ponto e Sarnada, apesar de fazer parte de um troço approved pelo Governo, construido e em exploração vae para dois annos, e de toda a utilidade para o percurso directo dos comboios curtos Albergaria-Aveiro.

A vasta e bem delineada estação de Sarnada ficaria mera estação de passagem do troço de Aveiro. Seria preciso construir outra a montante no local da nova bifurcação, onde ha apenas áquem da ponte de Caima um alinhamento recto de 178, m35, na sua maior extensão em declive de quasi 7 m/m.

Mais para montante fica outro de 173, m58, parte do qual em rampa de 10 e separado do primeiro por uma curva de 150 metros de raio. Parte d'esse alinhamento é occupado pela ponte do Caima com 40 metros de vão.

Como é que se pôde construir em tão acanhada situação uma estação conveniente? Que encargo não representa para a exploração a existencia de duas estações a 600 metros uma da outra, destinadas uma á bifurcação e outra a deposito de machinas e de material com as complica-

ções da circulação frequente de machinas entre ellas e com a duplicação do pessoal?

Que vantagens adveem de ahi ao publico ou ao Estado, para que haja de se impôr, sob o imperio de um prejuizo legalista sem fundamento, uma solução que não pôde deixar de ser taxada de defeituosa, para não dizer absurda, salvo o devido respeito pelo modo de ver contrario?

Conserva-se o terceiro lado do triangulo, ficando o ponto de bifurcação na rampa? Que interessante caso de pathologia ou antes de teratologia ferro-viaria não ficará alli para estudo e esgarçamento dos vindouros e sobre tudo para arrefecer boas vontades e fazer retrahir iniciativas?

N'um paiz falho de capitaes, falto de quasi tudo o que demanda o fomento da sua riqueza, que vá impôr encargos inuteis e pesados contra os quaes protesta o senso pratico de quem esteja familiarizado com exploração de caminhos de ferro, como se pôde esperar que alguém se abalance a construir linhas ferreas?

Que confiança pôde ter na sequencia de vistas e na coherencia da Administração quem veja hoje approved um traçado, construido e aberto á exploração um troço de linha, e no dia seguinte repudiada a solução de um problema, que deriva, com a força ineluctavel da logica, de aquelle traçado, para se exigir, por meros escrúpulos legalistas, que vão além da sensata hermeneutica de contractos, um expediente contradictorio que briga com as normas de uma boa e economica exploração, sem corresponder a serias e ponderosas vantagens do publico?

Caveant consules.—Sejamos praticos, se queremos melhorar a economia do paiz e ter uteis collaboradores.

Justo é que se cumpram os contractos, mas sem exaggeros inuteis de rigor, nem violencias d'hermeneutica. A sua interpretação deve ser criteriosamente feita e com largueza, á luz do interesse publico, que é, n'esta materia, como nas outras congeneres, a suprema lei.

J. Fernando de Souza.



IDIOMAS UNIVERSALES

[4.08.9]

De vez em quando surge, após os congressos scientificos principalmente, a questão da lingua universal.

Ao latim pretendeu succeder o francez, e, dada a extrema facilidade com que a moda no vestuario e no mobiliario de França irradiou para o resto da Europa, tempo houve em que era distincto fallar francez.

Depois, a lingua era clara e a maneira de expressar as ideias raro deixava duvidas. Descartes escrevendo profundas meditações philosophicas na sua lingua materna, organizando a geometria analytica pela concepção da referencia do ponto a eixos coordenados e simplificando a expressão das curvas geometricas que tanto tinham dado que pensar desde Apollonius, Pascal provando que o calculo se pôde fazer mechanicamente, Huyghens descobrindo o tautochronismo, isochronismo e brachystochronismo da cycloide, isto a par dos trabalhos para a constituição das leis da historia universal com Bossuet, da contenda dos antigos e dos modernos na litteratura, e da extrema plasticidade do espirito francez, deram á lingua tal voga que o nosso Antonio Diniz escreveu n'uma satyra bem conhecida «Hoje o saber francez é saber tudo».

Interveiu porém o espirito nacional, succederam-se guerras e ainda outras causas que levaram a cultivar-se a valer o proprio idioma.

Primeiramente o grego deixou de ser uma caracteristica de boa educação para se tornar apanagio de pedantes. Depois coube a mesma sorte ao latim, e na Allemanha discutia-se ha annos, se bem necessario era o conhecimento d'elle para os estudos juridicos, medicos e de scien-

cias naturaes. O ensino moderno aspirava a todas as carreiras até áquellas em que se reputava como base essencial o conhecimento das duas linguas mortas.

Se não de todo adverso aos conhecimentos humanistas, o actual imperador da Allemanha n'alguns dos seus discursos fez o libello do ensino classico.

Escusado será dizer que em toda a parte se encontrou quem enveredasse pelo mesmo caminho, e naturalmente fosse mais papista que o papa, em assumptos d'esta ordem. Sempre assim succede; os que vivem das ideias alheias são mais esturrados do que aquelles que primeiro as agitaram. E' uma maneira de mostrarem, que seguem a ultima moda, mas só lembram aquelles pretos, que, para serem civilizados, usam dois pares de lunetas acavalladas no nariz e botas não de duas, mas de quatro solas com bico muito revirado.

Ponto assente era, comtudo, que não póde lingua viva alguma aspirar á hegemonia intellectual; e ás linguas mortas (latim e grego) se não lhes faltava a plasticidade para se adaptarem ás ideias novas, difficil lhes era imporem-se pelas suas difficuldades grammaticaes, devendo, quem isto escreve, confessar que da ultima nada póde dizer por experiencia, mas do latim assevera que nem sempre achou facil a construcção das phrases. Bem pelo contrario, as difficuldades syntacticas surgiam-lhe na composição, a cada instante, como tortulhos em manhã de outomno, em volta de raizes de pinheiros.

Assim foi que principiaram a apparecer as linguas auxiliares, que viveram algum tempo e em breve desapareceram, quasi sem deixarem bibliographia, que valha a pena guardar-se.

Convem todavia, como tendencia da epocha, rememorar as tentativas e os esforços para a creação d'um idioma auxiliar, na primeira decada d'este seculo.

Está na memoria de todos a enormidade de congressos que se realizaram em Paris, em 1900. Desde as mais transcendentales questões sociaes até as mais comezinhas, como o de especiaría, de sapataria e outros analogos, todos os interesses se fizeram ouvir n'aquelle grande concurso a que chamaram fim do seculo.

Succedeu porém que da maioria dos congressos não resultou utilidade alguma, quer pela insufficiente preparação dos programmas, quer sobretudo porque as quatro quintas partes dos congressistas não comprehendiam o que expunham os oradores. Era o caso de dizer que tinham ouvidos e não ouviam, porque só percebiam sons.

Por isso, alli nasceu a ideia de nomear uma commissão que estudasse o problema da lingua auxiliar internacional.

Já por aquella epocha se ouvira fallar volapuck, bollack, esperanto e mais linguagens, mas todas surgiam como a Minerva, embora com fracas armas, de cabeças de *Jupiters* que não brandiam raios.

Por isso, em 17 de janeiro de 1907, os delegados que se nomearam pelos tempos da Exposição de 1900 firmaram uma especie de protocollo com tantos artigos quantos os peccados mortaes; mas, como um d'elles se subdivide em tres allineas, talvez haja quem lhe chame decalogo linguistico.

A lingua universal que preconiza a declaração alludida não pretende substituir nenhuma das 6.500 que se pronunciam por esse mundo e limita-se a servir de traço de união entre os que fallam e escrevem idiomas diversos, impõem as condições da lingua auxiliar, que consistem em satisfazer ás relações usuaes da vida social, quer em assumptos de commercio, quer scientifica ou philosophicamente, ser facilmente adquirivel por qualquer pessoa de mediana instrucção elemental, e não ser qualquer das linguas falladas.

Não póde esta notula resumir o programma de 1907, mas observa que a delegação da lingua auxiliar internacional iniciou a sua propaganda em 18 de janeiro de 1901 com 24 sociedades adherentes.

Em 23 de fevereiro de 1902 contava já o triplo, 150 em 16 de abril de 1903, 219 em 20 de junho de 1905 e 402 em 1 de julho de 1907, com 1.251 associados.

Na bibliographia da commissão durante aquelle periodo deparam-se quasi só obras francezas e unicamente duas em allemão: «Eine Weltsprache oder drei?» que é um pequeno trabalho de polemica para demonstrar a difficuldade da investigação scientifica, quando se seja obrigado a conhecer o francez, inglez e allemão, como sustentava o professor Diels e um trabalho didactico do professor W. Ostwald da universidade de Lipsia.

A penna que isto escreve está tentada a chamar concilio á reunião de outubro de 1907. Assim como d'essas reuniões de theologos derivava sempre um schisma, assim n'este congresso, que levou a organizar de 1 a 15 de outubro, surgiram irreconciliaveis divergencias, tamanhas talvez como as innumerables que deram guerras e excomunhões.

Se sobrar espaço e houver pachorra por parte do leitor, talvez que possa apreciar a contenda entre o «Ido» e o «Esperanto», que em bem pouco divergem aos olhos do profano que não é philologo.

Nos dez dias que se contam desde a constituição do Congresso de outubro de 1907, até que se encerrou, o trabalho foi enorme, extenuante talvez, porque não consta que se intermeasse com passeios, excursões, «pick-nicks, garden-parties, five-o'clocks», recepções, concertos e espectaculos de gala, que são parte obrigada d'estas reuniões.

O programma dos trabalhos tinha sido muito bem elaborado pelos Srs. Couturat e Léau, respectivamente doutores em letras e em sciencias, e continha-se nos estudos muito completos que ambos publicaram intitolados «Histoire de la langue universelle» e «Les nouvelles langues internationales».

Alem d'isso, elaboraram uma relação dos votos formulados pelos membros da delegação, e fizeram uma apreciação das memorias apresentadas ao congresso.

Ora convem notar que nas linguas artificiaes distinguem os especialistas as «a priori» e as «aposteriori».

As primeiras assentam n'um vocabulário perfeitamente arbitrario, organizado segundo dados principios e combinações e dos quaes deduzem a formação das palavras.

Em principio, a delegação repelliu as linguas «a priori» que prescindem inteiramente das existentes, mas não obistou isso a que se discutisse o «spokil», e a lingua azul ou bollack, se se adopta para a designar o nome do seu inventor. Das Philippinas veio um projecto de idioma «a priori», devido ao Sr. Wise; de Elberfeld, a industriosa cidade rhenana, outro do Sr. Landstrom, e de Toulon, ainda outro do Sr. Thaüst, não podendo dizer os nomes que lhes deram, por não os conter o documento que ministra subsidios para fallar do assumpto, não succedendo o mesmo ao «dilpok» que o seu inventor M. Marchand, na sua qualidade de sacerdote, fez muito bem em baptizar, para que facilmente se designe.

Estava exgottada a materia relativa aos idiomas «a priori» e entrou-se na discussão d'aquelles que procuram os radicaes e os seus outros elementos das linguas vivas ou mortas.

Em primeiro logar veio o «Apolema», não só porque lhe principia o nome pela primeira letra do alphabeto, mas tambem porque se chama «Lingua pacifista».

A palavra que raro consegue a paz e quasi sempre provoca as contendas; no «apolema» devia dar-se exactamente a missão opposta, se realizasse bem os intuitos do seu auctor, o sociologo e linguista Sr. Raul de la Grasserie.

Palavras de paz traziam os apostolos quando sahiram da Galileia para espalhar pelo mundo que todos os homens são irmãos e por isso devem amar-se uns aos outros, e, vinte seculos depois, vemos que de preferencia se admite que para se querer a paz é necessario estar apercebido para a guerra.

Tão conhecido é o proloquio latino que já passou a «latinorio» e por isso escusa de se repetir, mas tão verdadeiro é ainda que na «Bibliothèque de Philosophie scientifique» elle resalta das trezentas e vinte paginas in-8.º com que Émile Olivier pretende demonstrar que tanto este como Napoleão III procuraram a todo o transe evitar a campanha de 1870 ⁽¹⁾.

Que bello naco de philosophia com prosopopeias, hypotyposes, litotes, periphrases, e exclamações se não perde aqui, só porque é preciso dar noticia da «Master language», que veio do Delaware, ou talvez do Wyoming, do Kansas e quem sabe se do Iowa ou do Kentucky, palavras todas que hão-de arripiar os nervos dos revisores do «Diario do Governo», assim como Makievka, terra da Russia onde reside o sr. Edgardo Darde, que inventou o «Logo», sem duvida uma linguagem toda deductiva, se attendermos ao abuso que d'esta designação, mas como adverbio, fazem todos os nossos professores de mathematica.

Não param comtudo aqui os nomes dos idiomas «a posteriori» que foram examinados.

Um appareceu com o nome de «Patria», que se não percebe bem como pôde amoldar-se a uma lingua universal, como quer o seu auctor, o Sr. Karl Spitzer de Heidelberg; o «Universal» a quem o doutor H. Molenaar, de Munich tambem chama «Panroman».

Ora se o «Patria» foi inspirado pelo tonel de nomeada universal, o «Panroman» presta-se a duvidas, porque, nascido na cidade das fabricas de cerveja, revela, decompondo o nome, que tem amizade pelos Romanos. Dos poetas latinos que cantaram os gosos da vida não consta todavia que houvesse algum, no periodo classico pelo menos, que elogiasse o que Plinio denominou «Cervisia» e Columella fez que fosse repellido para a ultima palavra do «Magnun Lexicon», porque lhe chamou «Zythum».

Finalmente com o «Idioma neutral» obra da «Academia internacional da lingua universal» ⁽²⁾ veio a discussão do principio da internacionalidade.

O professor Otto Jespersen, professor da Universidade de Copenhague é socio da academia real dinamarqueza observou que na avaliação da internacionalidade não se deve contar o latim individualmente, porque já não é lingua viva, e os seus elementos não existem nem são conhecidos senão quando pertencem ás que ainda se fallam. Por isso entendia que só teem direito de figurar no idioma internacional conforme forem communs esses elementos a varias linguas modernas. Proceder d'outro modo seria fazer pender a balança em desfavor dos povos germanicos e slavos.

Imagine-se bem o que daria esta discussão, entre philologos que vieram de toda a parte, e que até se fizeram ouvir, senão pessoalmente, pelo menos por intermedio de representantes de habitantes de perdidas ilhas da Oceania, talvez d'alguns que defendessem os Ostiaks.

Por fim, parece que se reputou que a formula mais justa para caracterizar a internacionalidade d'um radical seria contar quantos individuos de civilização europeia é que o conhecem no seu proprio idioma, já como vocabulo, já como derivado.

Algun leitor da *Gazeta* que tenha tido a paciencia de chegar até este ponto do artigo é capaz de me perguntar o que penso depois d'isto da predominancia que pôde ter uma lingua que Alexandre Herculano designou por «baragouin celto-saxo-normand» e como não sei o que deva responder, deixo a contestação para outro artigo, se houver quem se interesse por esta caturreira, que não aspira nem de longe a philologia, mas que não vem fóra de proposito n'uma revista ferro-viaria.

E' que, administrações de caminhos de ferro carecem de se conhecerem, de se relacionarem, de saberem das experiencias que fazem os seus technicos, e por isso um idioma auxiliar para as suas publicações affigura-se indispensavel a quem isto escreve.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

(Conclusão)

Art. 14.º A indemnização ajustada será consignada na Caixa Geral de Depósitos ou no cofre da entidade administrativa expropriante; serão chamados por éditos de vinte dias os interessados incertos e por intimação administrativa os interessados que constarem da certidão da Conservatória, que, para parte integrante da convenção, em dez dias reclamarem o que lhes possa pertencer da indemnização ajustada. Findo esse prazo, pode o expropriado requerer o levantamento, ficando o expropriante livre de toda a responsabilidade por quaisquer encargos que possam existir.

Art. 15.º Se o expropriante não conseguir fixar a indemnização e efectuar a expropriação amigavelmente, promoverá o competente processo de indemnização na vara cível da situação do prédio ou da maior parte dele, se estiver em mais que uma vara.

Art. 16.º O expropriante deve instruir o seu requerimento com documentos que provem:

1.º Que a expropriação está verificada e declarada na forma da lei.

2.º Que o expropriante está habilitado com os meios necessários para a execução da obra ou de parte dela.

3.º Certidão da Conservatória referente a encargos e a quem se acha registada a última transmissão do prédio.

4.º Certidão da matriz predial respeitante aos últimos cinco anos.

§ 1.º O juiz, no prazo de três dias, verificando que se acham juntos documentos necessários, segundo o presente artigo, mandará citar o expropriando para na segunda audiência comparecer, intervir na tentativa de conciliação e nomear louvados que procedem á louvação, caso não haja conciliação.

§ 2.º A citação será feita pessoalmente, se o expropriando fôr encontrado no prédio ou na freguesia dele; se se apresentar certidão de que não foi encontrado, o juiz ordenará, logo que ele seja citado por éditos de trinta dias, para comparecer na segunda audiência posterior.

§ 3.º A tentativa de conciliação far-se há, indicando o expropriante quanto oferece, e o expropriando quanto pede de indemnização; dentro destes limites procurará o juiz a conciliação, consignando-se no auto a oferta, o pedido e o resultado da tentativa. Esse auto será lavrado pelo escrivão competente na audiência, não no protocolo, mas em papel avulso que será entregue e incorporado pelo escrivão a quem fôr distribuido.

§ 4.º Não havendo conciliação, serão nomeados os louvados, um por cada parte e o terceiro pelo juiz. Este último nunca será de categoria profissional inferior ao mais graduado nomeado pelas partes.

§ 5.º No prazo de dez dias proceder-se há á vistoria.

§ 6.º A base da avaliação do prédio será o seu rendimento sem redução de encargos de qualquer natureza. O rendimento será o que consta da matriz predial, excepto se os peritos averiguarem que este é inferior ao rendimento efectivo: neste caso averiguar-se há o rendimento efectivo, fazendo-se officiosamente comunicação do facto á repartição competente.

§ 7.º Se o rendimento colectável tiver sido exageradamente elevado por acto do proprietário e em desproporção com o desenvolvimento correlativo da localidade, menos de três anos antes de declarada a expropriação, sem ser por motivo de nova edificação, tomar-se há como base o rendimento colectavel anterior a esse, sem embargo do disposto no artigo 9.º

§ 8.º Se o prédio não estiver inscrito, será avaliado pela forma legal do processo; dar-se há officiosamente conhecimento do facto e da avaliação á repartição competente, para se fazer a reclamação devida sobre o producto da indemnização.

⁽¹⁾ La Philosophie d'une guerre. 1870. E. Flammarion editor, Paris 1911.

⁽²⁾ Opusculos vol. II p. 180.

§ 9.º A avaliação do prédio sobre a base do rendimento colectável sofrerá as seguintes correcções:

a) A situação, o estado de conservação, a qualidade architectónica ou sanitária do prédio, podem influir para que o valor suba acima do rendimento colectável de vinte anos, até o máximo de vinte e cinco anos.

b) Se o rendimento colectável fôr devido a acumulação de moradores, será o rendimento reduzido ao que devia ser, se aquela acumulação se reduzisse também até satisfazer as condições sanitárias absolutamente necessárias.

c) Se nos últimos três anos o prédio urbano tiver recebido bemfeitorias que lhe aumentem o rendimento, e não simples reparações ou obras de conservação, será computado o aumento de tais-bemfeitorias.

d) Se o prédio urbano estiver em mau estado de conservação, deduzir-se há ao produto da indemnização o custo dos reparos a fazer.

e) Ao valor do prédio rústico acresce o valor da colheita pendente; e diminui-se o custo de obras que houvessem de ser feitas por motivos de salubridade pública.

f) Se o prédio urbano estiver inabitável por falta de segurança, de salubridade ou outras, avaliar-se há só o terreno, independentemente da base da matriz, ficando os materiais a pertencer ao expropriado.

§ 1.º Da decisão da autoridade sanitária que der o prédio como inabitável, poderá o expropriando recorrer para o Conselho Superior de Higiene, em Lisboa, para a Junta Distrital de Saúde, no Porto, para em conselho composto do director das obras públicas, que será o presidente, dum engenheiro da mesma repartição e do delegado ou sub-delegado de saúde nos distritos metropolitanos ou insulares, e para as juntas de saúde das províncias das colónias, devendo estas colectividades emitir o seu parecer dentro do prazo de dez dias.

§ 2.º No caso de o expropriando não concordar com a decisão das colectividades sanitárias a que se refere o parágrafo anterior, constituir-se há um tribunal arbitral formado por um representante da entidade expropriante, por um representante do expropriando e pelo juiz da respectiva vara cível. Este tribunal resolverá o litígio, sem recurso, dentro do prazo de trinta dias.

g) Tratando-se de expropriação parcial, calcular-se há o valor total do prédio; depois fixar-se há em proporção, guardadas as diferenças que haja, o valor da parte a expropriar; a esse valor acrescentam a diminuição de valor e as vedações e outras obras que resultem da expropriação ou divisão do prédio.

§ 10.º Quando a propriedade a expropriar fôr foreira, o senhorio não poderá exercer o direito de opção nem será requerido para dar o seu consentimento, mas receberá o laudémio.

Art. 17.º Quando no prédio expropriado esteja instalado há mais de cinco anos um estabelecimento comercial ou industrial, o proprietário do estabelecimento terá direito a ser indemnizado pela entidade expropriante nos termos dos parágrafos 1.º e 2.º do artigo 33.º da lei de 12 de Novembro de 1910, sobre arrendamentos de prédios urbanos.

Art. 18.º Dentro de oito dias a seguir à vistoria, podem as partes deduzir por embargos a opposição que tenham contra a avaliação; a parte contrária será intimada para em oito dias contestar, querendo. Os embargos, sem mais articulados, seguirão os termos do processo ordinário, sem prejuízo nem suspensão da entrega do prédio expropriado.

Art. 19.º Se o expropriante quiser tomar posse do prédio expropriado, depositará a importância da indemnização, se não tiver havido embargos, e, no caso de os haver, aquela importância e mais um terço, junto o recibo do depósito, o juiz imediatamente ordenará a posse, transferindo para o dinheiro o direito de todos quantos tenham alguma coisa a reclamar do prédio, chamando-os por editos de dez dias.

Art. 20.º Em caso de calamidade pública, o Estado, o distrito ou o município poderão tomar posse imediata dos prédios necessários ao estabelecimento de serviços de salvação pública, indemnizando rapidamente os respectivos proprietários pelas perdas e danos, que serão calculados nos termos da legislação vigente.

Art. 21.º O produto da indemnização será distribuído por todos os que provem direito sobre o prédio, por qualquer onus real, ou como usufrutuários ou proprietários, conforme fôr de justiça.

§ único. No caso de ser dotal a propriedade exproprianda, observar-se há o disposto no artigo 27.º, § 16.º da lei de 23 de Julho de 1850, pelo que toca à sub-rogação da indemnização.

Art. 22.º Até a entrega do prédio ao expropriante nenhum recurso será expedido, nem se poderão por qualquer forma admitir incidentes nos autos do processo, além dos que ficam indicados; só depois de dada a posse se expedirão os recursos interpostos.

Art. 23.º O expropriante não é obrigado a custas nem a preparos para o processo, que correrá em papel branco até a posse. O expropriado pagará custas dos embargos em diante se deduzir embargos e decair.

Art. 24.º Pelo Ministério da Justiça será nomeada uma comissão para regulamentar a presente lei.

Art. 25.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros do Interior, da Justiça, das Finanças, da Guerra e Fomento, a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do

Governo da República, em 26 de Julho de 1912. = Manuel de Arriaga = Duarte Leite Pereira da Silva = Francisco Correia de Lemos = António Vicente Ferreira = António Xavier Correia Barreto = António Aurélio da Costa Ferreira.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

Concurso de estudos de caminhos de ferro na Ilha de S. Thomé

No dia 2 de Abril de 1913, ás catorze horas da tarde, terá lugar na Direcção Geral das Colónias a recepção e abertura das propostas para a execução, por empreitada, dos estudos definitivos dos traçados das linhas férreas do Cruzeiro da Trindade a Trás-os-Montes, da Cidade e Monte-Café e do Quifindá ao Vale do Rio Abade, todos na Ilha de S. Thomé.

O programa do concurso e o caderno de encargos podem ser examinados na 4.ª Repartição da Direcção Geral das Colónias, em todos os dias uteis, das onze ás dezasseis horas, e na Direcção das Obras Públicas e Caminhos de Ferro de S. Thomé, nas horas do expediente.

O depósito provisório é de 300 escudos.

A este concurso só são admitidos individuos diplomados com o curso de engenharia militar ou civil, ou de condutor de obras publicas, por qualquer escola nacional ou estrangeira de reconhecida reputação, e com pratica de trabalhos desta natureza.

Direcção Geral das Colónias, em 1 de Fevereiro de 1913. = O Director Geral, A. Freire de Andrade.



O serviço postal na Belgica

O serviço postal, que outr'ora se fazia, na Belgica, por meio de correios ou estafetas, e pela mala-posta, tomou ultimamente uma extensão extraordinaria, depois da construção dos caminhos de ferro.

Uma estatística publicada para o anno de 1911, dá-nos a importancia d'este serviço.

O movimento geral das correspondencias privadas, manuscritas, foi, durante esse anno:

Cartas de todo o genero, no paiz....	142.368.416
Cartas para ou do extranjeiro.....	75.808.257
Bilhetes-postaes (no paiz).....	96.349.835
Bilhetes-postaes para ou do extranjeiro	26.914.613
Total.....	341.432.121

Os bilhetes de visita com sobrescripto aberto não figuram n'estes dados. O seu computo orça por 11.646.024.

A'lem d'isto, o correio transportou 37.392.456 officios.

Ainda deve accrescentar-se:

Jornaes, revistas, etc.....	180.198.608
Impressos	261.797.474
Amostras	10.904.353
Encommendas	4.326.331

O que dá um total de 778.658.887 artigos, distribuidos por 6.600 distribuidores.



Um tunnel monstro na Allemanha do Sul

Estuda-se actualmente, na Allemanha, a construção de um tunnel de 26 kilometros de extensão, atravessando as montanhas do Hartz, e com o fim de pôr em comunicação rapida e directa as Allemanhas do Norte e Sul.

O orçamento para esta gigantesca obra está calculado para 6.000 contos de reis.

Um rapido poderá vir a atravessar este tunnel em menos de uma hora, o que traz a vantagem de evitar uma grande volta, diminuindo ao mesmo tempo o custo da viagem.

Os promotores da empresa calculam tambem que a perfuração das montanhas permittirá o descobrimento de preciosos jazigos mineraes. As montanhas do Hartz são, sob este ponto de vista, as mais ricas da Allemanha, e possuem prata, ferro, chumbo, cobre, zinco, marmore, alabastro e granito.

VIAGENS E TRANSPORTES

Nova tarifa

Entrou hontem em vigor uma nova tarifa de pequena velocidade—P. H. n.º 7 em Portugal, e n.º 218 em Hespanha—combinada entre a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e as companhias hespanholas de Madrid a Saragoça e a Alicante, do Norte, de Medina a Salamanca e de Salamanca á fronteira de Portugal, para o transporte de chloreto de cal e chloratos de sodio e de potassio procedentes de Flix, e carboneto de calcio de La Zaida, com destino ao Porto.

Flix é um importante centro productor de chloretos e chloratos, como La Zaida o é de carboneto de calcio; e a nova tarifa tem por fim trazer ao mercado do Porto, aonde não viriam sem protecção especial, aquelles productos.

O chloreto e os chloratos constituem o objecto do § 1.º da tarifa, que estabelece os preços de procedencia a destino, de 55 pesetas por tonelada para o chloreto, e 70 pesetas para os chloratos.

O § 2.º estabelece para o carboneto os preços de: 75 pesetas por tonelada para as remessas sem condições de carregamento, e 65 pésetas para as de vagão completo de 10 toneladas ou pagando como tal.

Nestes preços estão comprehendidas as despesas de evoluções, manobras e transmissão para a linha portugueza.

As operações de carga e descarga das remessas de vagão completo deverão ser feitas por conta dos expedidores e consignatarios.

Quando porém a descarga não seja feita pelo consignatario, a estação de destino cobrará os respectivos direitos.

Esta tarifa é applicavel tambem a quaesquer estações intermedias, pelos preços n'ella designados para o Porto.

Consta-nos que brevemente tambem será posta em vigor uma tarifa analoga a esta para o transporte das mesmas mercadorias e das mesmas procedencias, com destino a Lisboa, de combinação entre a Companhia Portugueza e as mesmas companhias hespanholas.

Bagagens e mostruarios dos caixeiros viajantes

Conforme o Aviso ao Publico que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, entrou em vigor nas linhas do Sul e Sueste a concessão do abatimento de 50%, no preço do transporte das suas bagagens e mostruarios, concessão para a qual basta apenas a apresentação do bilhete de identidade.

Aduos e correctivos procedentes das linhas do Sul e Sueste

Segundo um Aviso que a Companhia Portugueza publicou, desde o dia 10 d'este mez, as remessas de adubos e correctivos em pequena velocidade, acondicionados ou a granel e por expedição de vagão completo do minimo de 10 toneladas ou pagando como tal, procedentes de Vendas Novas-Transmissão e destinadas ás estações da rede da Companhia, além Setil, ou linhas combinadas, serão taxadas tanto pelo que se refere a transporte como a despesas de manutenção, como se procedessem da estação de Lisboa-Caes dos Soldados (Terra).

Tarifa de camionagem em Lisboa

Segundo nos informam deve muito em breve entrar em vigor a nova tarifa de camionagem em Lisboa, a que já nos temos referido, e que é destinada a substituir a actual.

Como oportunamente teremos occasião de mostrar, quando d'ella nos occuparmos pormenorizadamente, a nova tarifa apresenta novas e grandes vantagens para o publico em geral e particularmente para o commercio de Lisboa.

Serviço directo de mercadorias entre França e Portugal

Até ha pouco tempo, as remessas expedidas de França para Portugal estavam sujeitas a trasbordo na fronteira franco-hespanhola, em virtude da differença da largura entre a via franceza e as hespanhola e portugueza, do que resultavam graves transtornos para o desenvolvimento do trafego entre os dois paizes, pela perda de tempo com as verificações nas Alfandegas de Hendaia, Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso.

Actualmente, devido ao emprego dos vagões de eixos intermutaveis adoptados pela casa de Paris Jor. J. Leinkauf, que permitem fazer o percurso directo Paris-Lisboa sem necessidade de trasbordo, e ao serviço aduaneiro estabelecido em Paris na estação de Ivry, qualquer remessa póde chegar de Paris a Lisboa no prazo de 10 dias e ás vezes até de 8 dias, no mesmo vagão em que foi carregada em França, sem qualquer visita alfandegaria, e, portanto, livre das correspondentes despesas.

Já quando a casa Leinkauf poz em circulação os seus novos vagões, tivemos occasião de a elles nos referirmos pormenorizadamente, mostrando as vantagens que do seu emprego resultavam para o commercio; mas não será demais, chamar de novo a attenção do publico sobre este importante melhoramento de que muito ha a esperar, se, como de certo lhe não faltará, com o seu bom serviço, o auxilio das alfandegas dos paizes interessados.

Transportes de trinitrotuluol

Pela Companhia Portugueza acaba de ser submettido á approvação do Governo um projecto de Aviso ao Publico incluindo na tarifa n.º 4 de pequena velocidade, em egualdade de preços e condições de transporte ao acido picrico e outras materias explosivas comprehendidas no grupo 1 de classificação, um novo producto denominado trinitrotuluol, recentemente apparecido no mercado, e que é destinado á confecção de projecteis e explosivos de guerra.



A nova estação-terminus de Nova-York

A nova estação-terminus que a Companhia do Caminho de ferro da Pensylvania possui em Nova-York, era considerada como uma das primeiras construcções do genero, mas a Companhia Grande-Central mandou construir uma estação-terminus que desbanca a já citada, e que terá 60 linhas, das quaes 46 com caes de carga ou de embarque. A estação da Pensylvania tem só 21 linhas, a de S. Luiz e a de Boston 32, e a de Francfort (na Europa) tem apenas 18.

A nova estação do Grande-Central Americano, terá quatro andares: um ao nivel da rua, e fica ali a sala de espera; outro, para os expressos; outro, para os suburbanos ou subterraneos; e o quarto, para comboios de mercadorias.

Uma das innovações d'esta estação colossal, consiste na substituição de escadarias por rampas de suave inclinação; á frente haverá doze entradas separadas, e as de passageiros serão diversas das de mercadorias.

Calcula-se que esta estação poderá dar embarque a sessenta mil passageiros por hora, com um serviço de duzentos comboios, no mesmo tempo. Os comboios, tanto os expressos, como os suburbanos, quando vazios, descrevem uma volta para o lado sul da estação, limpam-se e desinfectam-se, e ficam aptos para receber immediatamente os passageiros; e assim, o material movel está parado só tempo necessario para a limpeza.

PROPOSTA DE LEI IMPORTANTE

Pelo Sr. Antonio Maria da Silva, ministro do Fomento, foi apresentado á Camara dos Deputados em 7 do corrente uma proposta de lei relativa aos caminhos de ferro, cuja importancia nos leva a dar d'ella noticia circumstanciada.

E' auctorizado o Governo a levantar, mediante a emissão dos necessarios titulos de divida publica, até réis 4.300:000\$000 para construcções, obras complementares e material circulante dos caminhos de ferro do Estado e estradas de acesso das suas estações.

Os encargos do emprestimo sahirão das disponibilidades do fundo especial, fazendo o Thesouro os necessarios supprimentos no caso de insufficiencia de receitas, para o que se deduzirá a quantia precisa para complemento de annuidade á receita liquida, que ao Thesouro é entregue.

Os titulos de divida são exemptos de impostos. O typo de juro e o valor nominal serão fixados conforme as condições do mercado, comtanto que os encargos de juro e amortização não excedam 255:800\$000 réis annuaes.

A amortização será semestral, por sorteio ou por compra no mercado. As quantias precisas para a annuidade serão mensalmente entregues á Junta do Credito Publico pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

A emissão poderá ser em quatro series annuaes não inferiores a 1:000 contos cada uma, ou por uma só vez, podendo o Governo mobilizar os titulos ou fazer previamente os necessarios supprimentos.

O recursos obtidos terão a seguinte applicação:

- 1.º Conclusão do troço de Valença a Monsão, até á quantia de 120:000\$000 reis.
- 2.º Construcção dos lanços de Vidago a Chaves, até a quantia de 300:000\$000.
- 3.º Construcção dos lanços de Carviçaes a Miranda, até a quantia de 720:000\$000.
- 4.º Construcção da linha de Contumil e de Ermezinde a Leixões, até a quantia de 720:000\$000.
- 5.º Conclusão da estação do Porto, até a quantia de 80:000\$000.
- 6.º Conclusão da estação de Villa Real de Santo Antonio, até a quantia de 50:000\$000.
- 7.º Orçamento suplementar das pontes de Coima e rio Judeu no troço do Barreiro a Cacilhas, até a quantia de 60:000\$000.
- 8.º Aquisição de material circulante, até a quantia de 1.000:000\$000.
- 9.º Renovação de via, até a quantia de 250:000\$000.
- 10.º Iluminação de carruagens, até a quantia de 100:000\$000.
- 11.º Iluminação electrica das estações do Porto, até a quantia de 100:000\$000.
- 12.º Execução de obras nas estações do Barreiro e Setubal, até a quantia de 300:000\$000.
- 13.º Execução de obras complementares das duas redes, até a quantia de 300:000\$000.
- 14.º Construcção de estradas de acesso ás estações, até a quantia de 200:000\$000.

A ordem de preferencia das obras auctorizadas será fixada pelo Conselho de Administração.

O relatorio que precede a proposta recorda que a extensão dos caminhos de ferro do Estado, que era de 827 kilometros (aliás 817) á data da promulgação da lei organica de 1899, se elevou em 1911-1912 a 1.116 kilometros, e que no mesmo periodo as receitas do trafego, liquidas de impostos subiram de 1.900:361\$734 reis a 3.571:394\$363 reis e as do fundo especial de 140:158\$827 a 641:131\$816 reis, com um crescimento medio annual de cerca de 50 contos.

Contrahiram-se diversos emprestimos, sommando 8:700

contos, cujo producto, junto á disponibilidade do fundo especial teve a seguinte applicação:

Estradas de acesso.....	266:032\$411
Pontes sobre o Douro.....	333:449\$685
Machinas - ferramentas, mobilia e utensilios.....	315:112\$453
Material circulante e fluvial.....	2.240:772\$126
Obras complementares.....	1.599:573\$168
Construcção de linhas.....	6.253:835\$023

Total..... 11.008:774\$866

Pagaram-se ainda os seguintes encargos:

Juros e annuidades.....	2.561:200\$270
Garantias de juro.....	589:488\$584
Participação de trafego da Companhia de Guimarães.....	16:379\$371

Total..... 3.167:068\$225

Os encargos actuaes do fundo especial, são os seguintes annualmente:

Annuidades dos emprestimos de 1903, 1904 e 1909.....	406:205\$168
Annuidades dos emprestimos de 1910 e 1911 (Caixa Geral de Depositos).....	112:988\$152
Garantias de juro.....	105:000\$000
Participações de receita.....	4:500\$000

Total..... 628:693\$320

A este encargo haverá que juntar dentro em pouco o de 143:000\$000, oiro, do emprestimo do Sado, que se espera será coberto pela receita da linha e do prolongamento de Cacilhas. Abstrae-se d'elle, por isso, no relatorio.

Suppõe-se que o capital do novo emprestimo se obterá ao juro de 5,75 % e que é feito em quatro annos, findos os quaes começa a amortização em 60 annos.

Tendo em conta os encargos de juros e amortização e as disponibilidades provaveis do fundo especial, formulam-se as seguintes previsões:

Annos economicos	Encargos	Disponibilidades
1913-1914.....	57:500\$000	187:315\$488
1914-1915.....	115:000\$000	162:438\$496
1915-1916.....	172:500\$000	212:438\$496
1916-1917.....	247:250\$000	262:438\$996
1917-1918.....	255:800\$000	312:438\$496

Se o emprestimo não fôr dividido em series, o encargo da annuidade de 255:800\$000 começará desde logo.

A somma d'essas annuidades representará em 5 annos 1:279 contos, a encontrar com 1:137 de disponibilidades do fundo no mesmo periodo, havendo pois um deficit de 142 contos compensado pelo juro do deposito do capital mutuado, que só é applicado gradualmente.

Chega-se assim á conclusão de que os recursos crescentes do fundo especial comportam os encargos da operação.

E ainda não se entrou em conta com o rendimento liquido das novas linhas, assim calculado:

Valença a Monsão....	31 k. a	400\$000	6:400\$000
Vidago a Chaves.....	19 » »	800\$000	15:200\$000
Carviçaes a Miranda...	77 » »	500\$000	38:500\$000
Contumil e Ermezinde a Leixões.....	22 » »	1:200\$000	26:400\$000
			86:500\$000

As variações de rendimento a que dão lugar, nas linhas do Sul e Sueste, as vicissitudes da colheita cerealifera determinaram a previsão da eventualidade de supprimentos do Thesouro ao fundo especial, pela retenção da parte necessaria da receita liquida, que áquelle pertence.

Por esta forma attende a proposta a conveniencia de concluir alguns troços, de executar obras complementares urgentissimas e de adquirir material circulante.

Merece o nosso applauso esta proposta, que já estava em estudo quando era Ministro da Fazenda o Sr. Vicente Ferreira.

Nos seus traços geraes é a reproducção da lei de 27 de outubro de 1909.

Preferiamos uma providencia mais larga, como era a proposta de lei de 1910 do Conselheiro Moreira Junior. Desejariamos ver prevista a immediata construcção do prolongamento da linha do Valle do Tamega, a da linha de Cezimbra e outras de rendimento seguro. Poderia a cifra do empréstimo ter sido elevada a 6:000 contos, com o que se podia attender mais largamente a necessidade de construcção de linhas. A emissão por series permitiria regular gradualmente os encargos pelos recursos.

A proposta é omissa em relação á natureza da moeda em que o empréstimo será contrahido, não se especificando se o é em oiro ou papel.

E' sabido que a lei de 1909 para o empréstimo de 2.400 contos teve de ser completada por outra, estipulando a moeda oiro para base da operação. E' natural que o mesmo succeda agora e que o juro de 5,75 previsto só se possa obter n'essas condições, convindo pois que essa circumstancia seja explicitamente attendida na redacção definitiva da lei.

Quanto ás linhas, cuja conclusão é proposta, é incontestavel a sua importancia. Urge completar o troço de Valença a Monsão para valorizar o capital dispendido; levar até Chaves a linha do Corgo, hoje em Vidago; prolongar até o extremo do planalto a linha de Miranda, que vae exercer incalculavel acção de fomento em vasta região e tornar-se valiosissimo affluente da linha do Douro.

E' imperdoavel a falta de ligação, ainda hoje existente, do porto de Leixões com a rede ferro-viaria. O Conselho d'Administração empenhou-se pelo seu estabelecimento, fazendo estudar a linha de circumvallação. O Sr. conde de Paçô Vieira incluiu-a na sua lei de 1903.

Em 1905 iam-se iniciar as expropriações com uma dotação de 80.000\$000 de reis, quando influencias illegitimas travaram esse começo de trabalhos. Com 500 contos conseguir-se-hia a ligação, para a qual se destinam agora 720 contos, com o objectivo de estabelecer ao mesmo tempo a ligação para Contumil e Ermezinde.

As obras complementares e acquisições de material não carecem de justificação.

A proposta de lei, se surtiu effeito, contribuirá notavelmente para a valorização das linhas do Estado e constitue benefico fructo do regimen instituido pela lei de 14 de julho de 1899.



O novo material das linhas portuguezas

Nos ultimos annos tem-se accentuado por uma forma muito lisonjeira a transformação do material circulante das linhas portuguezas.

Não tem sido só na Companhia Portugueza que esse progresso se tem manifestado, mas para bem dizer em todas.

Em varias viagens que nos ultimos mezes temos feito por todo o paiz, tivemos occasião de admirar o progresso havido no que diz respeito a vehiculos de passageiros.

No Minho e Douro, em todos os comboios rapidos e correios circulam carruagens de 1.^a e 2.^a classe de corredor lateral, com retrete, lavatorio, etc, bastante commodos, e pena é que a falta de brita, em grande parte da linha, as deixe invadir pela poeira.

Nas linhas do Valle do Corgo, Valle do Tamega e Carviças, todo o material, novo, como ellas, é bom; as de 1.^a assentes sobre *bogies*, com corredor lateral, lavatorio, etc, entradas nos extremos por plataformas bastante espaçosas, e quando fôr preciso pódem fazer-se interpassa-

gens, abertas nos topos, porque as plataformas dão para isso.

A iluminação é profusa, e bem disposta.

As 3.^{as} são tambem de *bogies* com corredor central, amplas janellas, prateleiras para pequenas bagagens por cima de todos os bancos, bem illuminadas e tambem a entrada é por plataformas, como nas 1.^{as}.

Todo este material é provido deapparelhos d'alarme á disposição dos passageiros.

Na linha de Bragança, encontramos tambem um excellente material, de que se compõem quasi todos os comboios; as carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a, são tudo o que se póde desejar em material de via reduzida. Assentes sobre *bogies*, com corredor central, intercommunição, *lavabo* e aquecimento. As 1.^{as} classes com os estofos de peluche encarnada são extremamente elegantes; e a 2.^a é tambem bem estofada.

A linha de Guimarães tambem já tem em serviço em alguns comboios umas carruagens de 1.^a classe de *bogies*, com retrete e *lavabo*; a passagem central é um tanto acanhada para caberem 2 passageiros de cada lado, mas isso é compensado pela largura dos assentos, de magnificos estofos; gabinete sanitario no extremo da carruagem, bastante espaçoso.

A linha da Povia não tem ficado atraz, pois tem tambem em alguns comboios carruagens de *bogies* e corredor central, com logares para 2 passageiros de um lado e do outro.

O material da linha do Valle do Vouga, apesar de não ser tão luxoso como o que acabamos de citar; é todo de carruagens de *bogies*, muito espaçosas e hygienicas, levando a palma n'aquellas linhas, as de 3.^a classe, que são um modelo de construcção.

A Beira Alta, escusado será dizer que encarou tambem a serio o problema da reforma do material, mandando vir as tres magnificas carruagens, de que a *Gazeta* no seu numero de janeiro largamente se occupou.

Restanos fallar do Sul e Sueste, onde encontramos um magnifio material, pois em todos os comboios que de Lisboa se dirigem a Casa Branca e ao Algarve, circulam carruagens de 1.^a classe, modernas, com um amplo corredor lateral e *lavabo*, os compartimentos bastante espaçosos, são independentes do corredor por uma porta envidraçada, modelo do material do *Midi* de França.

As 2.^{as} classes tambem de corredor, differem das 1.^{as} apenas pelos estofos que são de crina e pelo chão que em vez de ser atapetado é coberto de oleado.

Nos mesmos comboios e ainda nos que circulam entre Casa-Branca e Villa-Viçosa, e n'alguns do ramal de Moura, circulam carruagens de 3.^a classe, com corredor e retrete e com a mesma altura da 1.^a e 2.^a e tambem com tres janellas por cada lado do compartimento, e prateleiras para bagagens em cima de todos os bancos. E brevemente entraro em serviço tres magnificas carruagens de 1.^a classe eguaes ás que circulam no rapido de Madrid.

A iluminação é ainda muito deficiente, mas é desejo do actual ministro do Fomento, em breve terem as carruagens dos Caminhos de Ferro do Estado, iluminação sufficiente.

Pelo que aqui fica exposto conclue-se que dentro de breves annos teremos em todas as linhas material digno de se viajar n'elle, isto a avaliar pela boa vontade das direcções ferroviarias; pena é que uns certos passageiros não saibam corresponder aos esforços das direcções, pois vão deixando provas de distincção nas suas viagens, principalmente no Sul e Sueste, onde é velho costume de alguns passageiros gravarem o seu nome nos vidros das carruagens, para assim passarem á posteridade.

E não são os de 3.^a nem mesmo os de 2.^a classe que praticam essa gracinha.

Não, que esses não usam anneis de brilhantes... para a gravura em vidro.



XXVI

De Nazareth ao lago da Galileia. — Uma excursão perigosa. — Os banhos quentes. — Exclusivismo turco. — Cães por toda a parte.

A manhã seguinte emprega-se na Nazareth em fazer a ascensão da collina até Ueli-Simán ou seja o Monte Simão, de onde se descobre um panorama que comprehende quasi toda a Palestina, sendo um dos tres panoramas celebres do paiz, scenario grandioso que correspondia aos actos do grande fundador da mais bella religião da humanidade.

Depois do almoço, partida para o lago da Galileia, ou de Tiberiades.

A estrada sobe á parte alta da cidade, d'onde se tem, sobre esta, uma linda vista retrospectiva, e depois de passar a aldeia de Reyneh attingimos o morro do Kefr-Kenna, a celebre Caná das Escripturas, onde Jesus fez o seu primeiro milagre das bodas de Caná, transformando a agua em vinho.

Ainda hoje se mostram, mettidos na parede da egreja, dois vasos, que, se diz, serviram para aquelle prodigio, que fez o assumpto do grandioso quadro de Veronese, tão maravilhoso de inspiração como uberrimo de anachronismos, por figurarem n'elle, ao lado de Jesus, personagens da historia moderna, rainhas de França, de Inglaterra e d'Austria, e até o proprio pintor.

Ao lado, eleva-se o monte Thabor onde, segundo S. Jeronymo, se operou a transfiguração de Christo, e meia hora depois attingimos a montanha onde o Nazareno fez o celebre sermão de que falla o evangelista S. Matheus, em que disse aquella grande verdade que atravessou a Historia e tantas vezes recordamos: «Bemaventurados os pobres de espirito».

Foi tambem ahi a grande batalha de 1187 em que Saladino derrotou os Cruzados.

A descida d'este monte para o lago de Tiberiades é deliciosa pelos panoramas que nos apresenta, vendo-se lá em baixo as aguas, em geral, pela tarde, alterosas, formando vagas como no alto mar.

E' por este facto que a viagem de Nazareth até lá se deve fazer de tarde: porque se disfructa aquelle espectáculo, e porque, visitando o lago na manhã seguinte evitamos o mau bocado... que o auctor d'estes artigos não evitou.

Porque estas *notas*, sendo destinadas a guiar o leitor que siga o nosso itinerario, teem por fim aconselhá-lo a utilizar o que é melhor e a evitar o que é mau. E a navegação no lago da Galileia de tarde, é, não só incommoda, mas perigosa, como adeante descreveremos.

Por fim, chega-se á pequena povoação a que o lago dá o nome, onde nos recebe um bom hotel, pequeno, mas commodo e limpo, e com boa cozinha.

E' d'este ponto que se faz a excursão ao lago, e que, como já dissemos, deve realizar-se de manhã.

Tem varias singularidades este lago. Uma é achar-se 208 metros abaixo do nivel do Mediterraneo; outra é o facto de, pela tarde, quasi invariavelmente, o vento, enfiando por entre as encostas do norte, produzir nas aguas um movimento de tempestade. E' por isso assás perigoso navegar no lago depois do meio-dia e inteiramente o desaconselhamos a quem não possa fazê-lo de manhã; não

devendo illudir-se com a placidez das aguas, que rapidamente é alterada.

O interesse de visitar as ruinas de Caphernaum, a uns 13 kilometros de distancia, que se percorrem, em barca, em uma hora, levou-nos a embarcar n'um pobre barco de pesca (que é o que existe), levado por quatro possantes remadores.

Notámos que o nosso guia, que devia acompanhar-nos em todas as excursões, delegara a missão n'um rapazito da terra, a quem pagou para o substituir, pretextando, para nós, que elle sabia melhor guiar-nos alli.

A ida effectuou-se agradavelmente, indo o barco á vela; mas já os barqueiros nos diziam que não nos demorassemos, porque a tempestade se approximava. E, com effeito, do lado do norte, onde as montanhas se separam formando como que uma passagem, começava a soprar algum vento e a agua a encapellar-se, junto á margem.

Em Caphernaum pouco nos demorámos, não só porque as ruinas da velha cidade, de negro basalto, pouco interesse teem, como porque o guarda nos recommendava que não demorassemos a volta.

Com effeito, quando retomámos logar no barco, já elle balouçava razoavelmente. Assim que largámos, e á proporção que navegavamos, embora quanto possivel encostados a terra, os vagalhões eram enormes, como em pleno oceano.



Tiberiades e o lago.

no, varrendo o barco e ameaçando varrer-nos tambem para fóra d'elle.

Mais de uma vez a borda esteve por um fio a entrar na agua, o que produziria o sossobro e a perda das nossas vidas, pois que impossivel era sermos soccorridos, visto que a margem é deshabitada, e que habitada fosse, quem se arriscaria a ir pescar-nos?

Especialmente ao passar a enseada, onde é a miseravel aldeia de Magdala, ou a actual Medjdel, terra da Maria Magdalena, só ao muito sangue frio e á boa mão de escota que levavamos, devemos o termos conseguido equilibrar o barco, no dorso das crespadas ondas que o sacudiam. E devemos confessar que nada mais estúpido, para quem tem percorrido tanta terra e tanto mar, do que este perigo de perder a vida imbecilmente n'um lago.

Não foi, pois, sem um suspiro de allivio que conseguimos pôr pé em terra, n'esse pequeno caes que se vê na gravura que damos aqui, e que, tendo sido tirada antes do embarque, apresenta as aguas deliciosamente placidas.

O resto da tarde aproveita-se para uma visita aos banhos quentes, notaveis pelo grau de temperatura das aguas, que se eleva a 65°.

A agua, sulphurica, é applicada n'um estabelecimento primitivo, sujo, decrepito como todas as coisas em que os Turcos mandam. A que sobra corre para o lago por alguns regueiros naturaes. Ha o costume de offerecer um *bechlic* (approximadamente os nossos 80 reis) a quem, com a mão, tirar dez pedras d'um d'esses regueiros, o que raras vezes conseguem os naturaes, mesmo os de pelle mais callejada.

No resto, a povoação apenas muito pictoresca, nada tem que ver, sendo os seus bazares ou ruas de commercio miseraveis e sujos como os demais, ou mesmo mais sujos ainda.

A população é, na quasi totalidade, composta de Judeus que vivem dos trabalhos agricolas e mais do que isso da beneficencia que as grandes casas europeias, Rothchild e outras, exercem sobre todas as colonias israelitas residentes na Palestina, com o fim—apparente—de que ellas lhes paguem em orações, nos logares santos; mas talvez mais praticamente, para que essas colonias vivam alli, longe, sossegadas, não importunando os que estão nos grandes centros.

Para seguir a derrota que nos proposemos, toma-se um sujissimo e velhissimo vapor que d'alli parte em correspondencia com o comboio que de Haifa vae a Damasco, uma vez por dia, fazendo os 285 kilometros em 12 horas, e passa em Samach pelas 9 horas da manhã.

O horario, comquanto redigido em francez, indica as horas á turca, isto é, começando a contá-las desde o pôr do sol. As 12 horas do dia são, pois, n'este tempo, as 6 da manhã.

A estação de Samach é a 216 metros abaixo do nivel do mar, sendo portanto a linha, a via ferrea mais baixa do mundo.

O material do comboio é de corredor lateral e compartimentos de 1.^a, que parecem os de 2.^a das linhas europeias. A linha, porém, é interessantissima, cheia de curvas e contra-curvas, formando grandes laços para subir do valle do Jordão, pelo Jarmuk, a attingir o alto do Muzerib, e o trem marcha tão lentamente, que levamos meia hora para vencer 12 kilometros, outra meia para percorrer 5; 43 minutos para 11, e por fim 18 minutos para 4 kilometros apenas.

Ha trincheiras enormes, ravinas medonhas, desertos de população e de vegetação: onde apenas raramente se vê uma miseravel choupana de Beduinos ou os troncos resequidos d'uma cevadilha morta.

E todavia do alto, uma grossa corrente do Nahr-Al-lân, que forma lindas cascatas, que primeiro vemos de baixo, acabando por passar perto da queda principal.

Por fim chegamos a Deraa onde o comboio pára para os viajantes almoçarem, no bufete; e vamos com Deus que o almoço é menos mau.

A pouca distancia ha outra estação da companhia franceza, que vae d'alli a Damasco e a Aleppo; e não se comprehende como, n'um trajecto em que nada interessam as estações intermedias, se fizessem duas linhas ferreas parallelas.

E' que o espirito exclusivista turco quiz que a linha projectada de Constantinopla a Medina, fosse absolutamente turca, e como os capitaes eram em abundancia, construiu linha sua, que já attinge, em 1303 kilometros ⁽¹⁾, a cidade santa, e se propõe um dia chegar a Mecca.

De Deraa o comboio segue, sem difficuldade, sempre ao lado da estrada das caravanas que vão ás peregrinações a Mecca, sendo interessante a passagem na região de Leja, vasta massa de lava solidificada, d'uma superficie de mais de 900 kilometros quadrados, que se cre expellida por uma das crateras, hoje extinctas.

Chegamos a Damasco ao pôr do sol, isto é, á hora do levantar dos cães, que formam uma boa parte da população da cidade.

ALMA NEGRA

Profusamente distribuido gratis, como para fazer larga propaganda que não deixasse de chegar a toda a parte, mesmo ao extranjeiro que nos espreita e nos calumnia, appareceu um folheto que se diz escripto por um ex-funcionario da ilha do Principe, cujo nome nem publicamos, tal é a repugnancia que temos em sujar com elle o papel em que escrevemos.

Já se disse mesmo que o pamphleto é apocrypho; não cuidamos de sabê-lo; isso pertence á justiça, que já devia ter esclarecido o caso por intimação á typographia que fez a impressão, e a qual não póde deixar de ser chamada a prestar declarações.

Adoptaram ha pouco providencias contra «publicações nefastas»; dir-se-hia que se previra a sahida d'um folheto como este, que outra cousa não póde haver mais *nefasta* para o paiz, do que dar armas ao extranjeiro para nos combater.

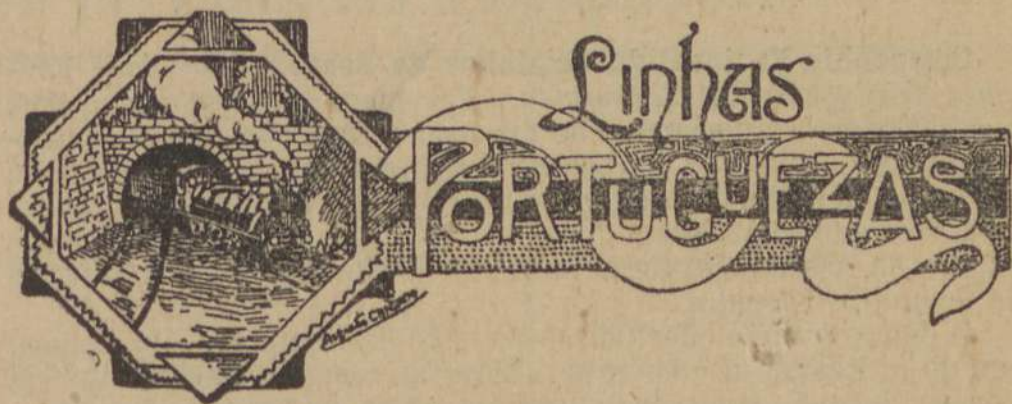
O folheto tenta provar que em Portugal se faz escravatura, na ilha de S. Thomé, e nem sabemos se em mais partes, porque, tanta repugnancia nos causou a leitura, que a abandonámos em meio.

Os Cadburys e outros chocolateiros inglezes devem ter pago por bom dinheiro ao escriba que lhes auxilia os interesses.

«Alma negra», se chama o folheto; bem negra deve ser a de quemassim põe a penna ao serviço de estranhos, contra o paiz em que nasceu. Isto dado o caso do auctor ser portuguez; do que duvidamos.

Felizmente que, para contrapôr a esta vergonha, sobre a mão d'obra em S. Thomé, vem a publico a exposição do Sr. Freire de Andrade, em carta enviada pelo distincto colonial ao chocolateiro inglez Mr. Cadbury, publicada nas «Novidades» de 6 do corrente, e cuja leitura muito nos consolou.

E se ao lançarmos fóra, com tedio, o folheto que recebemos, nos recordavamos que o grande epico disse «que entre Portuguezes, alguns traidores houve algumas vezes», ao ler a carta do Sr. Freire de Andrade recordámos que elle escreveu egualmente: «Ditosa patria que taes filhos teve».




Pocinho.—Effectuou-se já o concurso para os trabalhos de alargamento da estação d'este caminho de ferro. A proposta mais vantajosa foi a de José da Silva Maia, que propõe fazer a obra pela quantia ou 17:199\$000.

Penafiel á Lixa.—A Companhia d'este caminho de ferro, concluido já o alargamento da ponte de Novellas, no rio Sousa, officiou á Direcção das Obras Publicas, pedindo a respectiva vistoria, afim de poder começar o assentamento da via.

A Companhia submetteu tambem á approvação do Governo as tarifas relativas a bilhetes para passageiros entre Novellas e Penafiel, e de passageiros que transitem dentro da cidade de Penafiel; ao transporte de volumes, não comprehendidas as malas e objectos limpos, etc.

A mesma companhia pediu tambem vistoria á parte da linha dentro da cidade de Penafiel, comprehendida entre a praça do Municipio e o Jardim Publico; afim de poder ser aberta á exploração a 16 do corrente mez.

⁽¹⁾ Por má informação dissemos, (pag. 110 do anno passado), que a linha ainda não attingia Medina.

 No dia 13, de manhã, a machina, em experiencia, atravessou a cidade, da Praça Municipal ao Calvario, entre salvas de palmas que das janellas as senhoras vibravam.

Ao regresso repetiram-se as manifestações mais estrondosas e o povo fez atrellar uma carruagem á machina, a qual seguiu repleta de pessoas.

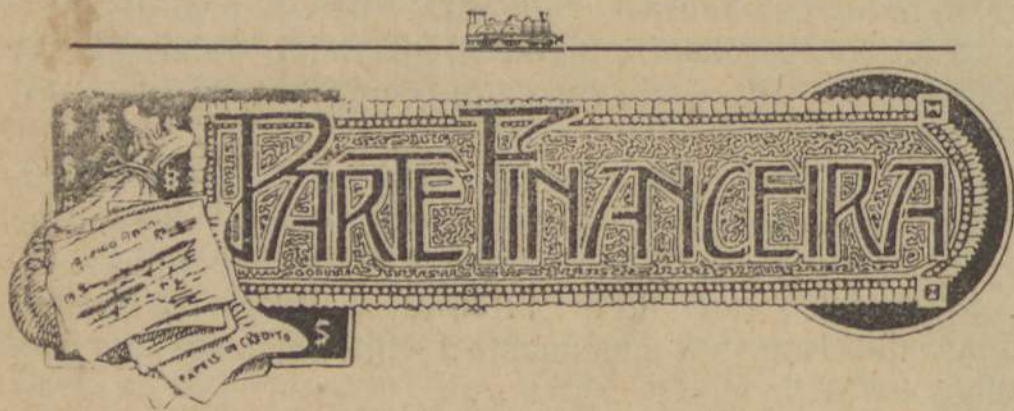
Angola. — Parece que um grupo de capitalistas, entre nacionaes e extranjeiros, tenciona pedir ao Governo uma concessão de terrenos (cêrca 400 mil hectares) na provincia de Angola, com o fim da construcção de uma linha ferrea, n'esta provincia.

Quilimane. — Consta que pelo ministerio das Colonias foi resolvido iniciar muito brevemente a construcção do caminho de ferro de Quilimane ao Chire, caminho de ferro cujo estudo foi confiado a diversos engenheiros, como os Srs. Affonso Sarmiento, coronel Soeiro e major Delphim Monteiro.

Malange. — A commissão superior technica das obras publicas do Ultramar, que hontem se reuniu pelas 14 horas n'uma das salas do ministerio das Colonias, deu parecer favoravel ao projecto da descida da linha ferrea de Malange pela vertente da serra de Tala-Mugongo, traçado que offerecia grandes difficuldades technicas.

A commissão foi de parecer que a construcção do prolongamento do caminho de ferro deve continuar, visto estarem vencidas taes difficuldades technicas, e que deve proceder-se ao estudo de 28 kilometros para a ligacão dos troços estudados de Malange a Xene e do Quindua ao Lui.

S. Thomé. — Reuniu hontem a commissão de engenheiros que hão-de apreciar as provas dos concorrentes aos logares de director e adjuncto do porto, do caminho de ferro e das obras publicas da provincia de S. Thomé.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — *Sociedade anonyma de responsabilidade limitada.* — Previnem-se os Srs. accionistas, que, para dar cumprimento ao disposto no art.º 3.º, 2.º do regulamento da Fiscalização das sociedades anonymas de 13 de abril de 1911, que alterou a disposição do art.º 27.º dos estatutos da Companhia, somente se acceitam depositos de accções ao portador para os effeitos da Assembleia Geral ordinaria d'este anno, até ao dia 28 de fevereiro corrente.

O deposito pôde effectuar-se na séde da Compahia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88, ou no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão, Praça da Republica n.º 138, em todos os dias uteis.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — *Serviço de Titulos* — Lista das obrigações amortizadas no exercicio de 1912, por meio de compras effectuadas nas Bolsas de Paris e Lisboa, conforme o preceituado no art.º 7.º da Convenção de 15 d'outubro de 1906 e artigos 13 e 14 dos Estatutos:

240 obrigações de 1.º grau, juro fixo, numeros:

760 — 761 — 782 — 877 — 1.143 — 2.550 a 2.554 — 5.922 — 5.923 — 8.505 — 8.506 — 8.593 a 8.595 — 8.647 a 9.650 — 10.138 — 10.287 a 10.288 — 10.387 a 10.389 — 10.450 a 10.458 — 11.095 a 11.097 — 11.405 — 12.684 — 13.538 — 13.801 — 14.972 a 14.981 — 15.175 a 15.178 — 15.704 a 15.709 — 15.905 a 15.907 — 15.909 — 15.981 — 16.852 — 16.966 — 17.834 a 17.838 — 19.353 a 19.362 — 19.829 a 19.830 — 20.421 a 20.424 — 20.717 — 21.182 — 21.412 a 21.413 — 21.459 a 21.460 — 22.933 a 22.940 — 22.955 — 24.589 a 24.590 — 25.263 a 25.265 — 25.369 a 25.373 — 25.631 a 25.632 — 26.120 a 26.129 — 26.165 — 26.197 a 26.198 — 26.442 — 27.124 — 27.306 — 27.795 — 28.089 a 28.098 — 28.119 a 28.128 — 28.150 a 28.152 — 28.412 a 28.415 — 29.569 a 29.575 — 29.579 — 29.581 a 29.584 — 30.378 a 30.379 — 30.623 — 30.694 a 30.698 — 30.890 — 30.990 a 30.997 — 31.161 a 31.163 — 31.220 — 31.782 a 31.786 — 32.353 a 32.355 — 33.440 — 34.307 a 34.308 — 34.912 — 34.929 a 34.933 — 35.102 a 35.105 — 35.108 a 35.110 — 36.074 — 36.524 — 36.641 a 36.645 — 36.736 — 36.966 — 38.131 a 38.132 — 38.483 — 38.489 — 38.493 a 38.494 — 38.798 — 39.178 — 39.493 — 44.230 a 44.232.

640 obrigações de 2.º grau, juro variavel, numeros:

1.107 — 1.374 a 1.377 — 1.388 a 1.393 — 1.437 a 1.440 — 2.339 a 2.363 — 3.563 a 3.575 — 4.095 a 4.097 — 4.771 a 4.775 — 4.781 — 5.280 a 5.281 — 5.287 — 5.814 a 5.818 — 6.513 a 6.525 — 6.536 a 6.550 — 6.931 a 6.942 — 7.754 a 7.757 — 8.346 a 8.350 — 9.64 — 9.151 a 9.156 — 9.617 a 9.619 — 10.044 — 10.054 a 10.058 — 11.410 a 11.412 — 12.006 a 12.007 — 17.748 — 18.404 a 18.413 — 19.870 a 19.884 — 20.649 a 20.653 — 21.513 a 21.514 — 26.989 — 27.355 — 27.692 — 27.843 a 27.847 — 31.335 a 31.339 — 32.501 a 32.522 — 33.406 a 33.497 — 34.162 a 34.164 — 35.502 — 35.754 a 35.756 — 35.937 a 35.948 — 36.643 a 36.644 — 36.653 — 36.660 — 37.787 a 37.789 — 38.286 — 39.582 a 39.626 — 39.924 — 39.926 — 40.633 a 40.657 — 40.711 a 40.714 — 41.155 a 41.159 — 42.351 — 42.785 a 42.792 — 43.155 a 43.160 — 43.873 a 43.884 — 44.159 a 44.161 — 44.411 — 44.430 — 45.382 — 45.406 a 45.407 — 45.409 — 45.418 — 46.176 a 46.188 — 46.301 a 46.303 — 46.341 a 46.343 — 46.354 a 46.360 — 46.957 a 46.962 — 46.977 a 46.981 — 47.739 a 47.743 — 51.863 — 52.331 a 52.332 — 58.635 a 58.641 — 58.765 — 58.993 a 58.995 — 59.173 a 59.174 — 59.185 a 59.193 — 59.196 — 59.389 a 59.390 — 62.764 a 62.781 — 62.996 a 62.997 — 67.224 a 67.230 — 69.421 a 69.435 — 72.663 — 76.599 a 76.615 — 76.630 — 76.776 — 76.779 a 76.780 — 76.814 a 76.815 — 76.826 a 76.830 — 77.225 a 77.227 — 77.230 — 77.562 a 77.568 — 77.804 a 77.806 — 78.208 — 78.403 a 78.404 — 78.686 a 78.700 — 78.918 a 78.920 — 78.993 a 79.000 — 79.384 a 79.388 — 79.985 a 79.986 — 80.911 a 80.912 — 80.914 — 81.002 — 82.867 a 82.868 — 83.112 a 83.113.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1913.

Alguma coisa se produziu, durante a quinzena, nas estações officiaes — isto é, no Parlamento — sobre administração publica.

Na camara dos deputados foi apresentado, pelo Sr. Ministro do Fomento, o projecto de lei sobre novos caminhos de ferro, tão importante que n'este numero lhe consagramos artigo especial.

Em ambas as camaras foi approvedo o projecto sobre contribuição predial, conforme o Sr. ministro das Finanças o propoz e como o quiz e quando o quiz.

Até o Senado, tendo-se atrazado na discussão, por perder meia sessão a discutir se era ou não conveniente pôr na sala uma ardósia, para que os oradores, quando tivessem que fazer exposições que mettessem as quatro operações — por vezes, ao que parece, de difficil comprehensão para os sabios legisladores — podessem ser chamados á pedra, para praticamente demonstrarem que 2 e 2 são 4; sem se lembrarem de que um dos antigos proceres já provará que assim não era, porque são 22.

O primeiro problema seria, a nosso ver, este:

60 senadores a 100\$000 reis por mez, divididos por 22 sessões: quanto custou ao paiz a meia sessão em que se tratou da pedra?

$$\frac{60 \times 100.000}{22} \times \frac{1}{2} = 136.363$$

Foi isto o que custou a discussão d'esse importante assumpto.

A discussão do projecto sobre a contribuição predial, teve, pois que ser precipitada e a approvação d'elle foi forçada, na sessão de 14, sendo os senadores postos entre a espada, de uma ameaça de ficarem de castigo tendo que trabalhar hoje, sabbado, e a parede, representada pelo Sr. presidente do Conselho que protestava que se ia embora.

Estamos crentes de que a primeira ameaça foi a que mais vibrou n'aquellas almas: trabalhar n'um dia em que se projecta o bello descanso é um horror a que Portuguezes não se sujeitam.

A lei foi approveda, as emendas rejeitadas, os discursos engarrafados, e vamo-nos embora antes que o presidente dê sessão para amanhã...

Continua o exodo das populações ruraes, e raro é o dia em que não embarcam para o Brasil centenaes de emigrantes.

Pelos calculos, baseados em documentos officiaes, publicados no ultimo numero do Boletim da Associação Central de Agricultura Portugueza, vê-se que Portugal é hoje o paiz, que, n'uma desproporção extraordinaria, dá maior numero de emigrantes.

As maiores emigrações da Europa são, segundo aquelle trabalho, as seguintes:

Italia.....	(1909) — 236:355	Portugal....	(1912) — 120:000
Inglaterra...	(1909) — 213:133	Austria.....	(1908) — 59:386
Hungria.....	(1907) — 209:174	Hespanha...	(1909) — 50:675
Russia.....	(1905) — 184:000	Allemanha..	(1909) — 24:921

Tendo a Italia em 1909 uma população de 35 milhões d'habitantes, o numero que acima lhe corresponde representa 6,74 por 1.000 habitantes; e tendo nós apenas 5.545.000 (estatistica de 1911) aquella proporção eleva-se a 21,65 por mil, o que é medonho.

O augmento da população em Portugal é fixado em 1 por cento; ora se só no anno findo sahiram do paiz mais de 2 por cento, vê-se que, só n'esse anno, se perdeu o augmento de mais de dois annos; isto é, que nos despovoamos a todo o vapor. Pobre paiz!

Realiza-se hoje á noite (a hora a que já não podemos dar a noticia) a assembleia geral do Banco Nacional Ultramarino.

Do relatorio que acabamos de receber, respigamos os seguintes pontos:

A conta de lucros e perdas regista, feitas as respectivas deducções, a importancia de reis 677:583\$049, que a gerencia pro-

põe tenha esta applicação : Para fundo de reserva, 20:000\$000; para reserva para liquidações na sede e no ultramar, 240:000\$000; para subsidio á caixa de reformas e aposentações, 6:597\$235; para dividendo de 7 % livre de imposto, incluindo os 3 % já distribuidos, 378:000\$000; para conta nova, 33:075\$814.

Tambem recebemos o relatorio do Banco do Douro, cuja assembleia está annunciada para 24 do corrente. D'elle daremos algumas notas no proximo numero. O dividendo proposto é de 8 %.

Os cambios mantiveram-se sem alteração. A libra ficou hoje a 5\$080—5\$110 e o Rio-Londres a 46 7/32 ou 14\$797 réis fracos.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE FEVEREIRO		EM 30 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 15/16	46 13/16	47 1/16	46 13/16
» 90 d/v.....	47 5/8	—	47 5/8	—
Paris cheque.....	607	609	606	608
Berlim »	249	250	248 1/2	249 1/2
Amsterdam cheque	421	423	420	422
Madrid cheque	940	950	940	950

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	FEVEREIRO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37,70	—	—	37,80	37,75	37,69	37,65	37,75	37,90	38	—	37,95	—	—
Divida Interna 3% coupon.....	37,55	—	—	37,70	—	37,65	37,65	—	37,85	38	37,95	37,85	—	—
» 4% 1888, c/premios.....	—	—	—	20.300	20.300	20.350	20.400	20.400	20.400	—	—	—	20.400	—
» 4 1/2% 1888/9.....	c53.500	—	—	—	—	—	a54.000	c53.800	c53.800	a54.000	c53.500	—	c53.800	—
» 4% 1890.....	—	—	—	a48.000	—	—	—	—	—	—	—	—	c48.500	—
» 3% 1905 c/premios.....	8.950	—	—	8.950	—	8.950	—	—	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	—
» 4 1/2% 1905, (C.os de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	79.800	—	—	—	—	—
» 5% 1909, ob. (C.os de F.º Est)	—	—	—	—	—	78.800	—	—	—	—	—	c79.500	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série.....	65.400	—	—	65.400	65.500	65.500	65.500	65.600	65.700	65.900	65.900	65.900	65.800	—
» 3% 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	64.300	—	—	—	c64.400	—
» 3% 3.ª série.....	67.700	—	—	67.800	—	67.800	67.800	67.900	—	68.100	68.100	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	155.000	—	—	155.600	—	156.800	157.000	157.000	—	157.000	156.800	—	—	—
» Commercial de Lisboa.....	—	—	—	135.500	—	—	—	—	—	131.000	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino.....	101.900	—	—	—	—	—	—	—	103.200	103.200	—	105.000	—	—
» Lisboa & Acores.....	—	—	—	—	—	103.000	—	—	—	100.000	100.000	—	100.000	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	65.200	—	—	65.200	66.200	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	4.600	—	—	—	—	5.000	5.000	5.100	5.100	5.100	—	5.000	5.000	—
Companhia Tabacos, coupon.....	c69.000	—	—	c69.000	c69.500	70.000	69.900	71.000	71.000	71.000	70.700	c70.300	c69.800	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	59.800	—	c60.000	—	—	p60.000	—	c60.200	—
Companhia Atraves d'Africa.....	88.400	—	—	—	88.500	88.400	88.500	—	—	88.400	88.500	88.400	88.400	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	63.700	63.700	—	—	—	63.500	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	50.700	—	—	51.000	—	—	51.500	—	52.500	52.400	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	16.600	16.650	—	16.650	16.700	—	16.700	16.700	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	61.500	61.300	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	61.500	—	—	—	—	61.500	61.500	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	—	88.000	88.000	88.000	—	88.100	88.100	—	—	—	—	—
» 5%.....	77.300	—	—	—	—	—	—	78.000	78.000	—	78.500	—	78.100	—
» 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	74.500	—	74.500	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série.....	—	—	—	—	—	—	63,85	—	64,25	—	—	64	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	323	324	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	34,25	—	35,25	—	35,25	35,25	35,75	35	—	35	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante.....	435,50	435	435	438	436,50	438,50	439	445	445,50	454	—	—	—	—
Obrig. Andaluces.....	—	308,50	—	313	309	310	310	312,50	315	314	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	308	309	309	308	310	310	309	308	310	309	310	309	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	248	240	251	248	—	254	256	256	258	257	257	257	—	—
Companhia da Beira Alta.....	280	—	280	280	281	278	278	—	283	280	280	279	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	—	171	170,50	—	170	—	170	170	172	171,50	172	172	—	—
Londres: 3% portuguez.....	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	86,12	86,75	87	—	—	—	—	—	87,75	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA					
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913			
		Kil.	Totaes	Kil	Totaes							
Portuguezas			Reis		Reis	Reis	Reis	Reis				
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	4 Fevereiro	1.073	588.974.000	1.073	588.078.000	+	896.000	548.904	548.068	+	836
	Vendas Novas...	" "	70	14.480.000	70	14.152.000	+	328.000	206.857	202.171	+	4.686
	Coimbra a Louzã	" "	29	2.613.000	29	2.981.000	—	368.000	90.103	102.793	—	12.690
Sul e Sueste.....	31 Janeiro	681	149.501.030	681	146.968.565	+	2.532.465	219.531	215.802	+	3.729	
Minho e Douro	" "	433	1.828.386 000	433	1.817.445.334	+	10.940.666	4.222.600	4.197.333	+	25.267	
Beira Alta	23 Dezembro	253	577.065.162	253	537.865.340	+	39.199.822	2.280.889	2.125.949	+	154.940	
Companhia Nacional	21 Janeiro	185	7.961.239	185	8.209.536	—	248.297	43.033	44.375	—	1.342	
Guimarães	30 Novembro	56	135.845.100	56	136.617.915	—	772.815	2.425.805	2.439.605	—	13.800	
Porto á Povoá e Famalicão	30 "	64	156.988.837	64	160.890.118	—	3.901.281	2.452.950	2.513.908	—	60.958	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas			
Norte de Hespanha.....	20 Janeiro	3.681	7.741.508	3.681	7.272.075	+	469.433	2.103	1.975	+	128	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	6.396.951	3.664	6.300.009	+	96.942	1.745	1.719	+	26	
Andaluces	" "	1.083	1.292.528	1.083	1.415.462	—	122.934	1.193	1.306	—	113	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	31 "	777	751.804	777	799.441	—	47.637	967	1.028	—	61	
Lorca a Baza e Aguilas.....	1 Fevereiro	168	361.426	168	314.103	+	47.323	2.151	1.869	+	282	

A RÊDE HESPAÑHOLA, EM 1912

Eis a lista das novas linhas hespanholas, abertas á exploração, em 1912.

Palma de Mallorca a Soller, passando por Buñola (linha secundaria), 28 kilometros; Palencia a Villalón (secundaria), 45; Zufre a Santa Olalla, da Sociedade das Minas de Cala, 12,5; San Sebastián a Irún (electrico), 20; Barcelona a Manresa, da Companhia dos Caminhos de ferro do Nordeste de Hespanha, 28,7, e secção do Grao de Valencia, da Companhia de Valencia a Alberique.

A rede ferroviaria hespanhola teve, pois, um augmento de extensão de 139 kilometros.



A emigração italiana nos Estados-Unidos

Os Estados-Unidos vão tomando medidas tendentes a prohibir a emigração italiana. Encontram-se em Italia varios funcionarios norte-americanos encarregados de estudarem a dicta emigração.

Queixam-se os Estados-Unidos de que um grande numero de criminosos de todos os paizes se dirigem á America, munidos de passaportes falsos. Nas principaes cidades americanas floresce a industria dos passaportes falsos. De ordinario o caminho é este: compra-se um passaporte authenticico, e envia-se á pessoa que não consiga obter um proprio para si, para se internar na America.

Pensam tambem os Estados-Unidos em excogitar se não seria conveniente adoptar-se o processo do passaporte munido de photographia insubstituivel.



Brinde recebido e agradecido

Um lindo brinde do Centro Typographico Colonial, com uma bella lithographia, e o competente Calendario. Esta casa annuncia trabalhos typographicos, em todos os generos, com rapida execução e a preços modicos, e é digna de ser recommendada.



Hespanha

A favor da Companhia dos Caminhos de ferro suburbanos de Malaga, declarou-se, por decreto de 27 de dezembro ultimo, que acaba de ser promulgado, a concessão do caminho de ferro de Granada a Láchar.

O Conselho de Obras Publicas, do vizinho reino, deu informação favoravel sobre as bases a que deve ajustar-se o concurso para o cumprimento da lei dos caminhos de ferro complementares.

O caminho de ferro estrategico de S. Fernando a Malaga, ou antes a sua concessão, pois não está ainda construida a linha, foi transferida pelo Sr. José Nagel Disdier para a Companhia dos Caminhos de ferro de Malaga, Algeciras e Cadiz.

As receitas do trafego das duas linhas (a antiga e a catalã) da Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante, accusam para 1912 a importante melhoria de 11.809.103, 23 pesetas, comparando com as receitas de 1911, que foi tambem de excellentes resultados.

França

Como se sabe, a Companhia dos Caminhos de ferro, do Meiodia da França, accordou, em fins de 1908, em electrificar grande parte das suas redes, para o que mandou proceder ao estudo de diferentes tipos de locomotoras.

As experiencias fizeram-se no troço de linha, de Marquixanes a Villefranche (linha de Villefranche-Vernet-les-Bains). O fluido hydro-electrico foi fornecido pela Central de La Cassagne.

Para determinar a classe da locomotora mais conveniente, abriu-se concurso, sob as seguintes condições: a locomotora deveria poder mover um comboio de 400 toneladas, no perfil indicado

anteriormente; rebocar outro de 780 toneladas, com uma velocidade minima de 40 kilometros á hora, e outro de 100 toneladas, a 60 kilometros á hora.

A'lem d'isto, á chegada de Villefranche a Marquixanes os motores deveriam poder funcionar como freios, invertendo a corrente da linha.

A velocidade na descida deveria poder ser regulada á vontade, a partir da fixada para a subida, o que constitue o problema do recuperamento, cujo coeeficiente seria então determinado.

Ora, para satisfazer a estas condições, as officinas da Companhia do Norte e Leste, construíram uma locomotora para via normal, e cujas principaes carecteristicas, são:

Comprimento da locomotora.....	14, ^m 27
" da caixa.....	12, ^m 60
Altura da caixa acima dos rails.....	3, ^m 15
Altura com pantographo:	
maxima.....	6, ^m 50
minima.....	4, ^m 50
Diametro das rodas motrizes.....	1, ^m 40
" " de descanso.....	1 ^m
Distancia dos eixos das motrizes.....	3, ^m 60
Carga por eixo motor.....	18 toneladas
Peso total da locomotora.....	85,3 "
Jogo lateral dos eixos de descanso, nos dois sentidos.....	65 milimetr.
Tensão da alimentação.....	12.000 voltas
e.....	16 2/3 periodos
Potencia.....	1.500 H P
Velocidade maxima.....	75 kilometr.



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1912.

(Continuado do n.º 603)

SENHORES ACCIONISTAS:

Pelas contas que vos apresentamos, vereis que o rendimento geral da linha diminuiu, em relação ao exercicio anterior, réis 148:000\$000, ao passo que os *Gastos d'Exploração* augmentaram réis 16:967\$377. A somma de *Gastos d'Exploração* decompõe-se, como vereis nas contas respectivas, da seguinte forma:

Material empregado.....	37:354\$824
Substituição de travessas de madeira por travessas de aço.....	90:933\$530
Grandes reparações.....	25:764\$021
Gastos d'exploração.....	246:231\$291 400:283\$666

Nos *Gastos d'Administração* fizemos ainda este anno uma redução de réis 3:132\$500, como vereis.

A conta do *Thesouro*, c/nova, apresenta um saldo devedor de réis 180:101\$915, saldos de subvenções posteriores á liquidación de contas pela arbitragem, que o Governo se recusa a pagar.

A conta de *Lucros e Perdas* apresenta um saldo a favor de réis 85:029\$652, levados á conta de *Lucros Suspensos*.

A diminuição do rendimento, podendo ser attribuida a diversas causas independentes da vontade da Companhia, tem incontestavelmente a sua causa principal no trasbordo, que tem de fazer-se em Ambaca, dos comboios da Companhia para os do Estado e vice-versa, sendo os carregadores forçados a terem alli commissarios encarregados de despachar as mercadoria e fazê-las seguir na outra linha, visto que, de qualquer das estações d'uma d'ellas, não se fazem despachos directos para qualquer das estações da outra.

E' realmente uma situação anormalissima e insustentavel, cuja culpa não é da Companhia, e cujos effeitos se vão fazendo sentir cada vez com mais intensidade, prejudicando os interesses do commercio, os da Companhia, e sobretudo os do Estado, porque diminuem os rendimentos da sua linha, e augmentam simultaneamente os seus encargos para com a Companhia em vista da diminuição do rendimento da linha d'esta.

Vendo que a commissão nada resolvia, e o Governo nada resolvia tambem, a Companhia tomou a iniciativa de procurar remediar o mal, fazendo ao Governo a seguinte proposta:

Ex.^{mo} Sr.—Noticias recebidas de Loanda pelo ultimo paquete confirmam o que dissemos a V. Ex.^a no nosso officio de 9 do corrente, sobre o alarmante decrescimento do rendimento da nossa linha e que ainda mais se accentua no troço Ambaca-Malange, em consequencia de o trafego de determinados productos, taes como o café, etc., existir quasi exclusivamente d'Ambaca para a costa.

As informações são unanimes, de que tal facto deve ser attribuido na sua maior parte á forma porque se faz o serviço nas duas linhas separadamente, e ás enormes difficuldades e prejuizos, que resultam do trasbordo em Ambaca, assumpto tratado pela imprensa local.

A'lem da diminuição no rendimento, que affecta o Estado duplamente, pelo que se dá na sua linha, e pelo que tem a pagar a mais á Companhia em complemento de subvenção, ha um outro facto não menos alarmante, que é o desvio, que se está dando para o Quanza, do trafego que deve ser feito pelo caminho de ferro.

Se é verdade que o Governo estuda o meio de remediar esses gravissimos inconvenientes, não é menos verdade que se apresentam constantes estorvos, que tornam excessivamente demorada a solução de tão momentoso problema, augmentando, cada dia que passa, a gravidade da situação, e os perigos de toda a ordem, que d'ella fatalmente hão-de derivar.

Não sendo possível manter-se tão extraordinaria situação, á qual ha muito se devia ter dado remedio, e que por se lhe não ter dado, se tem aggravado progressivamente, urge tomar-se expediente decisivo e rapido, sob pena de dentro em pouquissimo tempo, ser tarde de mais, bem que pese aos informadores de gabinete, a quem pouco se dá do futuro, porque não teem responsabilidades, nem perante o paiz, nem perante a Historia. Condemnando, com toda a razão, os antigos processos dilatorios usados em tudo o que dizia respeito ás nossas colonias, e que as levam ao triste estado em que se encontram, urge que o actual regimen mostre, como aliás tem mostrado em muitos outros assumptos, que não segue nem quer seguir taes processos, e que, se por qualquer impedimento, não pôde dar rapido andamento a assumptos de tão capital importancia como este é, não estorve, antes ajude a remover as difficuldades que se apresentem, pelo menos enquanto esse impedimento durar, a quem possa fazê-lo.

Não ignora V. Ex.^a, que, quando se construiu o primeiro troço da linha de Malange, foi a Companhia sollicitada para fazer a sua exploração, mediante um contracto provisorio, que posteriormente se tornaria definitivo. Como contracto provisorio, estabeleceu-se uma base de preço kilometrico, que se modificaria, segundo os resultados colhidos da experiencia, no contracto definitivo. Prolongou-se demasiadamente o contracto provisorio, e, não convindo á Companhia uma situação que não lhe permittia fazer cousa alguma definitiva, instou pela organização d'um contracto regular, no qual reduziria o preço kilometrico até ao ponto que lhe fosse permittido pelos seus calculos. Fiado n'aquelles informadores, resolveu o Ministro immediatamente fazer a exploração por conta do Estado, com o que a Companhia concordou, como aliás não podia deixar de concordar, porque preferia isso a uma situação irregular e incerta, que não lhe permittia contar com cousa alguma.

Não propoz o Ministro combinação alguma de serviço entre as duas linhas, e a Companhia nada disse a tal respeito, por considerar impraticavel qualquer combinação em tal sentido.

O resultado para o Estado e para a Companhia tem-se visto; e, se V. Ex.^a, não fazendo juizo por informações superficiaes, aprofundar um pouco o estado da questão, chegará, fatalmente, á conclusão, de que aquella resolução só trouxe prejuizos por todos os lados para o Estado, difficuldades para a Companhia, e inconvenientes de toda a ordem para o commercio da provincia.

Não desejaria a Companhia entrar em qualquer nova combinação com o Estado, sem estarem liquidadas por completo todas as divergencias entre os dois; mas vê a situação tão inconveniente e perigosa para todos, que não tem duvida alguma em fazê-lo, se o Governo não se julga nas condições de desde já tomar uma iniciativa salvadora.

Por isso, vem a Companhia propôr a V. Ex.^a voltar a fazer a exploração da parte da linha pertencente ao Estado, apresentando, como base d'esta nova combinação, um preço kilometrico equivalente á despesa que Estado faz, devidamente justificada e rigorosamente apurada, menos 20 % sobre a mesma despesa.

Ao mesmo tempo, poder-se-hia proceder a uma revisão de tarifas, consentanea com as conveniencias da provincia e com os interesses do Estado e da Companhia, de forma a permittir o trafego de determinados productos, que se diz não poderem transitar no caminho de ferro com a taxa que nas tarifas lhes compete; e harmonizar outras taxas de productos, cujo valor permitta qualquer augmento.

Isto é principalmente a ligação dos serviços nas duas linhas, deve ser, na opinião dos que praticamente conhecem as necessidades e a situação da provincia, um forte travão posto ao resvalamento, para não dizer ao descalabro, em que se encontra.

Não representa isto para a Companhia um negocio de grande interesse material, visto que se propõe fazer a exploração por 20 % menos do que o preço porque está sendo feita; e, se o Governo tem meio para, tão rapidamente como as circumstancias o exigem, acudir a uma tão deploravel situação, a Companhia gostosamente desiste da sua proposta, auxiliando o Governo no seu proposito, em tudo o que, sem favorecer o Estado dentro de limites do justo e do razoavel, não se torne prejudicial para os justos interesses da Companhia.

Saúde e Fraternidade — Porto, 11 d'Outubro de 1912. — Sr. Ministro das Colonias, Lisboa. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — O Presidente do Conselho d'Administração, Augusto Gama.

Conhecida ella, suscitou logo reparos, não só porque a Companhia fazia uma nova proposta sem estar liquidada a questão, mas

tambem porque a Companhia tinha deixado de fazer a exploração da linha do Estado, de que tinha sido encarregada, quando estava concluido o primeiro troço até Matete. Não menores reparos suscitou a base d'essa exploração, por menos 20 % do que a importancia que o Estado dispende.

(Continua)



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Construção da linha do Sado

No dia 20 do corrente, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento de 6:000 metros cubicos de pedra para balastro, da linha ferrea do Sado.

A base de licitação é de 1:800\$000 reis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio, que é de 45\$000 reis, até á percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

Os depositos provisorios devem ser feitos até ás quinze horas do dia 19 do corrente.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção e estudos, Largo de S. Roque, 22 Lisboa, e nas secretarias das secções de construção, em Alcacer, Azinheira dos Bairros, Panoias e Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

Venda do vapor n.º 1 (antigo D. Carlos)

No dia 10 de Março, pelas 12 horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque n.º 22, se ha-de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda do vapor n.º 1 (antigo D. Carlos).

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 30\$000 reis.

O concorrente preferido terá de reforçar este deposito com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo, assim, um deposito definitivo de garantia que ficará á ordem da mesma Direcção.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma Thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O vapor acha-se encostado á muralha norte da estação do Barreiro, junto á doca, e pôde ser visitado em qualquer dia.

O programma do concurso e o caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos Armazens Geraes (Barreiro) onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

A Schmidt'sche Heissdampf Gesellschaft,

proprietaria da patente d'invenção n.º 7172 para uma caldeira de locomotiva com sobre-aquecimento ignitubular, deseja entender-se com industrial portuguez para a exploração d'esta patente, ou seja por venda ou por concessão da licença.

Dirigir-se á Schmidt'sche Heissdampf Gesellschaft, Rolandstrasse 2, Cassel-Wilhelmshöhe (Alemanha).

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

Pedidos á Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

ANIMATOGRAPHOS

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres.—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 45	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
w 3 5	3 33	w 3 45	4 15
4 30	5 6	5 20	5 55
f 5 20	5 51	f 6	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
f 6 50	7 21	8	8 30
w 7 20	7 50	w 9 45	10 15
7 49	8 19		
w 8 57	9 28		
10 5	10 41		

Mais os de Casares, excepto os a

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
b 7 15	8 6	6 25	7 31
b 7 45	f 8 36	b 7 20	8 7
b 8 20	9 11	7 50	f 8 57
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9
a 9 45	10 21	8 50	f 9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22
11 20	12 28	b 10 13	11
w 12 5	1 8	a 10 30	11 6
b 1 10	2 1	11 20	12 26
w 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	w 2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	b 2 15	3 2
b 3 25	f 4 16	3 50	4 56
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7
b 5 15	6 6	a 6	6 36
b 5 45	f 6 36	b 6 20	7 7
b 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
7 15	8 6	b 7 50	8 37
f 7 25	8 33	8 25	9 31
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
b 10	10 51	10 43	w 11 45
10 35	w 11 38	11 25	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	12 55	i 1 55
b 11 55	w 12 45		
b 12 50	1 26		
12 55	2 2		

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
7 55	8 35	6 22	6 59

Mais os de Cintra.

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 17	8 48	5 30	6 37
8 36	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	a 8 30	9 9
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
a 5 15	5 57	1 22	2 22
5 33	6 46	3 19	4 20
a 6 25	7 14	a 4 14	4 53
7 15	8 22	5 14	6 20
9 7	10 17	a 6 27	7 7
10 29	11 34	7 30	8 29
11 35	12 37	9 12	10 10
1	2 10	11 3	12 15

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 35	7 45	f 6 40	6 50
f 8 5	5 13	f 9 52	10
f 7 45	7 57	f 7 25	7 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8 50	9 33	10 43	11 26
11 45	12 28	1 30	2 14
12 45	1 29	2 45	3 28
2 53	3 36	5 34	6 13
4 5	4 48	6 42	7 29
7 1	7 38	7 53	8 36
7 48	8 28	8 50	9 34
9	9 43	10 42	11 26
10 36	11 19	11 40	12 24

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 58	8 14	5 42	6 58
10 12	11 32	7 5	8 29
1 44	3 2	8 40	10
a 5 9	6 1	11 45	1 11
5 42	7 4	3 19	4 46
11 53	1 13	9 8	10 34
1 18	2 36		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 22	10 44	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 25	11 4	5 20	11 5
5 8	10 14	12 7	6
		7 35	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
7 25	11 23	7 30	11 5
		5	8 10
		11 40	4 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R	
a 11 30	2 45	a 7 8	10 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 17	7 12	6
9 25	8 46	a 8 39	2 31
11 36	11 41	3 49	1 13
d 6 17	e 1 15	a 5 55	11 53
a 6 55	12 30	8 5	6 25
9 35	7 41		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone	Porto	
e 4 34	2 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 36	7 10	8 30	a 2 31
l 5 2	10 10	l 9 48	2 45
8 10	8	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	6 45	a 2 31
a 5 2	l 12 10	6 45	6
8 10	7 40	6 24	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 36	11 50	4 55	a 2 31
8 10	10 2		6
9 35		3 45	a 1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Guarda	Entrone	
5	9 56	5 43	9 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Caldas	Lisboa	
7 55	1		6 59

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa R.	
8 10	3 5	5 45	12 23
4 20	12 46	3 45	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Alfarellos	Lisboa-R	
4 20	12 54	3 5	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
12 45	6 57	8 36	2 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
3 5	3 26	12 25	12 46
8 38	8 59	3 45	4 6
		9 15	9 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2	3 37	12 55	1 34
10 20	10 55	3 5	4 6
2 5	3 17	12 9	12 47
7 35	8 9	10 10	10 50
8 56	9 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Alfarellos	Entrone	
3 22	11 7	2 50	9 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1 10	3 59	4 39	7 11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 1	11 25	5 7

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 50	6 48	11 25	1 3
		10 50	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
3 59	6 12	6 28	8 35
11 35	1 52	2 8	4 16
4 51	7 4	7 20	9 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	10 40	11 37
12 40	1 33	4 12	5 9
5 17	6 13	9 50	10 53
8 46	9 38	11 10	12 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
6	7 28	5 30	7 12
4 10	5 38	8	9 39
12 16	1 53	6 14	9 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10 18	2 47	6	8 26
2 27	4 51	11 27	2
6 41	9 31	7 10	9 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os da Figueira			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
8 25	9 49	5 35	7 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 20	10 56	7 20	10 2
5 35	8 19	4 50	7 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Albergaria	Aveiro	
9 40	11 36	6 35	8 31
3	4 40	11 5	12 45
7 15	9 11	2 50	4 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 40	9 46	4 30	6 37
2 50	4 54	10 50	12 53
8 10	10 5	5 30	7 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5	12 54	4	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10 40	4 46	2 15	9 25
a 2 52	7 51	10 6	5
11 15	6 23	a 2 26	6 58

SUL E SUESTE		
Lisboa	Barreiro	Lisboa



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Transporte de bagagens e mostruarios dos caixeiros viajantes

AVISO AO PUBLICO

(Aprovado por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1913)

Em vigor desde 5 de Fevereiro de 1913

E' concedido o abatimento de cinquenta por cento, no preço do transporte das suas bagagens e mostruarios, aos caixeiros-viajantes que, no acto do despacho, apresentem o seu bilhete de identidade, com a fotografia do possuidor, devidamente rubricado e chancelado pela Direcção da respectiva Associação e tambem pelo proprietario do estabelecimento ou casa comercial onde estiverem empregados.

São consideradas, como bagagem, as colêções de amostras que não contenham objectos de ouro, prata ou outros metais preciosos, joias ou pedras preciosas e sejam transportadas em malas ou caixas fechadas. No caso de perda ou extravio, ficam sujeitas ao disposto no artigo 26.º da tarifa geral.

Nos transportes efectuados nas condições supra indicadas, a Administração dos Caminhos de ferro não se responsabilisa por quaesquer prejuizos resultantes de demora na entrega de bagagens, qualquer que seja a causa que a motive.

Lisboa, 16 de Janeiro de 1913.

B n.º 223

Expediente n.º 1628

O Engenheiro Director

Arthur Mendes