

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério 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 610

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

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

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Maio de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 7.ª ampliação á tarifa especial n.º 4 (G. V.).
Beira Alta. — Aviso ao público: «Declaração de um vagão de...»

SUMMARIO

Paginas

Douro e Leixões, por J. Fernando de Sousa.....	149
A pequena propriedade, por Mello de Mattos.....	151
Parte Official. — Ministério do Fomento: Accordãos do Tribunal arbitral sobre reclamações da Companhia dos C. de f. Portuguezes. — Ministério das Colónias: Decreto sobre a construção do caminho de ferro de Moçambique. Nomeação de uma comissão por dar parecer sobre fornecimentos para o caminho de ferro do Golungo-Alto.....	154
Caixeiros-viajantes	156
Viagens e Transportes.....	157
O dynamo mais pequeno do mundo.....	157
Notas de Viagem. — XXXII. — (Illustrado). — Excursões económicas. — O bairro arabe. — A columna de Pompeu. — As catacumbas. — Guia de lá e de cá. — Arredores de Alexandria. — Os vapores austriacos. — Bakchiche for ever.....	158
Uma hora a menos entre Luxemburgo e Paris.....	159
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	160
Boletim Commercial e Financeiro.....	160
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras.....	161
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	161
Caixas de reformas.....	162
Linhas portuguezas. — Evora a Reguengos. — Companhia Portugueza. — Sul e Sueste. — Minho e Douro. — Beira-Alta. — Miranda do Douro. — Ermezinde a Leixões. — Pinhal Novo a Aldegallega. — Valle do Vouga. — Vila do Conde a Chaves. — Golungo-Alto.....	162
Linhas extranjeiras. — Hespanha. — França.....	163
Arrematações.....	163
Agenda do Viajante	164
Horário dos comboios	164

«o sorvedouro do Porto de Leixões», «o golpe de morte na propriedade e na vida económica de uma população, que, durante algumas gerações, tem servido o seu paiz, consagrando-lhe as suas energias e os seus sacrifícios», etc.

Assistimos sorrindo, ao desfile, muito nosso conhecido, de todos esses velhos figurantes da parada dos logares communs.

D'esta vez não foram tomados a serio. A lei foi votada sem grande receio de que a herva cresça nas margens do Douro e nas ruas do bairro commercial do Porto.

Honra seja feita á Companhia das Docas do Porto e dos caminhos de ferro peninsulares: á sua iniciativa se deve, em boa parte, a ultima e decisiva phase de tão malfadado negocio, pela elaboração, que promoveu, do projecto Loureiro e Santos Viegas, sem olhar ao dispendio a que era obrigada, e pelas diligencias feitas junto dos poderes publicos para a sua realização.

O decreto com força de lei de 7 de fevereiro de 1911, instituindo uma Junta autonoma das obras da cidade do Porto, creou um organismo util, applicando á administração das obras do Douro o principio, hoje consagrado, da gerencia dos portos por corporações autonomas representantes dos interesses que a elles andam ligados. Committera-se o erro de englobar no campo d'estudo e de acção d'essa Junta, obras municipaes relativas ao saneamento e reforma da cidade, em vez de o restringir ás obras do porto, comprehendendo n'estas, ás de Leixões, que não podem ser separadas na construcção e exploração das do porto interior do Douro.

Teve a Junta a boa fortuna de encontrar no seu presidente, o Sr. Xavier Esteves, a competencia, dedicação e tenacidade necessarias para tornar proficua a sua acção, já na preparação da proposta de lei, já nas diligencias junto do Governo e do Congresso para a fazer votar e promulgar.

Grande alegria deve esta ter causado ao infatigavel propugnador do porto de Leixões, o meu velho amigo Henrique Kendall, cuja bem aparada penna, refractaria á ferrugem, esteve sempre e sem fadiga ao serviço da boa causa, não desanimando ante oposições injustificadas, que só faziam acrisolar a sua fé no futuro de Leixões.

A nova lei, depois de modificar a composição da Junta autonoma, restringe o seu campo de actividade ás obras e á exploração dos dois portos, alliviando-a da parte urbana do anterior programma e associando em intima solidariedade, como convém, Leixões ao Douro.

Composta de 16 vogaes, deve forçosamente a Junta concentrar n'uma comissão executiva os seus poderes para a expedição de negocios correntes, sob pena de tornar lenta e pouco proficua a sua acção.

Exonerando a Companhia das Docas do encargo que lhe commettia a lei de 1889 (não sendo por culpa sua que se não tornou efectivo) deu-lhe a nova lei justa compensação, assegurando vantagens especiaes ao tráfego de transito determinado no porto pela linha de Salamanca á fronteira.

E' esta uma verdadeira agencia commercial das linhas do Minho e Douro, procurando, á custa de improbos exforços e em competencia com as outras linhas hespanholas, chamar ao Porto, e ás vias ferreas portuguezas, no trans-

Douro e Leixões

Publicou a *Gazeta*, no seu ultimo numero, o resumo da lei de 23 de abril ultimo, relativa ás obras dos portos commerciaes do Douro e de Leixões.

Não vem ainda fóra de propósito a sua analyse, bem como referencia mais larga ao estudo proficiente, que da questão fez o conceituado engenheiro e deputado, o Sr. Ezechiel de Campos. Tendo os nossos leitores acompanhado tão importante assumpto nas suas numerosas e complicadas phases, mal pareceria que se lhe não subministrasse mais amplo conhecimento da ultima (?).

Como é sabido, durou meses a laboriosa preparação da proposta de lei, sem que se fizessem ouvir pedidos, protestos, ou reclamações, mesmo quando já era assás conhecida nos seus principaes lineamentos. Só no momento de ser discutida no Congresso irromperam os clamores e desfilou em continencia toda a luzida phalange dos banaes argumentos, de uniformes um pouco desbotados já, mas com o arreganho de sempre, como os pretinhos de S. Jorge ou as eternas figuras da dança da Bica.

No folheto do Sr. Ezechiel de Campos acham-se photographados em nitido instantaneo.

A inconstancia da opinião ácérica das obras a fazer no Douro e em Leixões, e desfavorecer o plano de Leixões-porto commercial, em unisono com desmoralizados clamores de oligarchas de postos, com a defesa palavrosa de interesses pessoais e parasitários, de amores proprios feridos, rivalidades, de paixões mesquinhos, de facciosismos politicos, e quando não tambem com a mistura de muita ignorancia ousada. O publico, sempre facilmente suggestionável, deixa-se levar por meia duzia de phrases em que entram «os legítimos interesses do Porto» «as necessidades vitaes do comércio da cidade» «o descredito propositado da barra do Douro»,

para a Galliza, trasego que a despeito de embaraços e encargos de fronteiras pôde encontrar assim itinerario mais economico. Improficuas, porém, serão sempre as diligencias feitas, se a linha do Douro não entestar n'um porto digno de seu nome. Por isso a adaptação do porto de Leixões ao serviço commercial e a construcção da linha de circumvallação, constituiram a aspiração da Companhia, cujos dirigentes se empenharam sempre por esses melhoramentos, a despeito de más vontades com que havia que lutar.

Adoptado o principio da administração autónoma dos portos por delegação do Estado, nenhuma razão de ser tinham os preceitos da lei de 1889 (carecendo aliás de profunda remodelação) relativos a Leixões.

A reducção d'encargos para as mercadorias que representem trasego da linha de S. F. P. concorrerá para o atrair ao Douro e a Leixões, com proveito das receitas dos portos e dos caminhos de ferro do Estado.

A Junta é auctorizada a levantar até 7:500 contos para fazer as obras previstas em Leixões e as que forem aprovadas para o Douro, podendo até adeantar 600 contos á Administração dos caminhos de ferro do Estado para «as ligações ferro-viarias de Leixões com os caes do Douro».

E' para desejar se não faça demorar a constituição da Junta, chamando-se de novo a fazer parte d'ella o homem que tem sido ultimamente a alma do movimento a favor de Leixões, o Sr. Xavier Esteves. E' indispensavel o seu concurso para a cabal execução da lei, que foi obra sua.

Apenas constituída, é necessário que a Junta formule o plano dos trabalhos que teem de ser executados no Douro, limitando-os prudentemente ao minimo indispensável, enquanto faz entrar na phase d'execução o projecto do porto commercial de Leixões. Se se der demasiado tempo ao trabalho de sapa dos interesses feridos, do amor proprio offendido, do espirito de rotina, bem poderá suceder que no mytho de Sisypho se encontre o perfeito simile da historia de Leixões. Foi agora rolada a pedra ao cimo da encosta. Cuidado não se despenhe mais uma vez e que a improba tarefa não haja de ser recomendada!

A definição dos trabalhos no Douro vagamente indicados na lei, pôde bem ser o pomo de discordia, se não houver mão firme e vontade decidida, que façam tomar resolução prompta e sensata.

O assumpto está por demais estudado e conhecido.

A parte meia duzia d'espiritos apaixonados, que procuram arrastar após si a opinião, as competencias são unanimes em reconhecer que os trabalhos do Douro se devem limitar ao minimo. Dragagens e quebramento de rocha e construcção de alguns centos de metros de caes acostaveis sobre estacaria de beton, prolongamento sobre esses caes de uma via de serviço sahida da estação do Porto-A e passando pela frente da Alfandega: tanto basta para modificar sensivelmente a situação, dando-se ao commercio facilidades de embarque e desembarque ha muito reclamadas.

Quanto ás ligações ferro-viarias, a lei de 3 de abril ultimo incluiu a linha de Contumil e Ermezinde a Leixões entre aquellas a cuja construcção procederá a Administração dos caminhos de ferro do Estado pelas forças do emprestimo de 4:300 contos auctorizado, podendo dispender com ella até 720 contos. A lei relativa ao porto de Leixões auctoriza o adeantamento de 600 contos para as ligações ferro-viarias de Leixões com os caes do Douro.

Sommam-se estas duas auctorizações, ou vem uma em reforço da outra, na previsão de que o emprestimo de Leixões se possa fazer mais prompta e facilmente do que o dos Caminhos de ferro do Estado?

No primeiro caso vemos attribuir 1:320 contos ás ligações ferro-viarias de Leixões, o que é exagero manifesto, pois bastariam 500 contos para fazer desde já a ligação indispensável, de via simples, entre Contumil e Leixões,

tendo melhor applicação os 800 restantes na construcção de linhas affluentes da do Douro, que alimentem o trasego do porto.

Abandona-se o projecto aprovado que previa do mesmo modo a ligação com Ermezinde, subordinada porém á de Contumil, que era considerada a mais importante, e deixava a linha da circumvallação toda na margem esquerda de Leça, segundo as indicações da engenharia militar.

Predominou na elaboração do novo projecto a preocupação da preponderancia a dar á ligação de Ermezinde, com a qual não concordamos. E' preciso não esquecer que em futuro mais ou menos proximo se ha-de construir a linha marginal de Contumil ao Mosteirô para rectificar a do Douro e dar vazão ao seu trasego por segunda via mais curta e de bom perfil. A linha de circumvallação ficará então constituindo o seu natural prolongamento, a partir não de Ermezinde, mas de Contumil.

Bastaria em vez do novo projecto, ter retocado o anterior, no que respeitava á entrada da linha no porto de Leixões, conforme o projecto d'este, ultimamente elaborado.

Pretende-se ir construir desde já o famoso prolongamento do ramal da Alfandega, que bem suprido seria pela linha de circumvallação, embora com maior percurso? Como, sem ter construido caes marginaes no Douro, a não ser que se caia no projecto de atravessamento da rua da Alfandega e internamento do traçado em tunneis, solução cara e inconveniente, hoje condemnada? Para a linha rigorosamente marginal, que aproveite os caes, passando pela frente da Alfandega e em cujo custo não entra o da plataforma sobre os caes, não são precisos os 600 contos auctorizados.

São estes para a linha de circumvallação? Para quê então duas auctorizações onde basta uma? Não se vê necessidade de um adeantamento á Administração dos Caminhos de ferro do Estado, pois achando-se auctorizados dois emprestimos com eguaes garantias, em receitas publicas, não é natural que seja o de Leixões que se realize primeiro que o dos caminhos de ferro.

N'este momento lemos que, sem esperar por este, se vae desde já construir o prolongamento da linha de Vila-ga a Chaves, o que é excellente, mas seria preferivel aplicar esses recursos á linha de circumvallação, como se quiz fazer em 1905.

Temos ouvido extranjeiros da maior competencia technica, declararem que excede a sua comprehensão a falta, por tantos annos, de ligação entre as linhas ferreas e o porto de Leixões, mesmo antes de feitos n'este os necessarios melhoramentos. Com effeito mal se comprehende tal situação, a não ser pela pressão de influencias illegítimas. Illaqueadas estas, a linha de circumvallação é o mais urgente complemento das do Minho e Douro, sem necessidade do incomprehensivel adeantamento previsto na lei de Leixões por conta de um emprestimo que demorará ainda algum tempo em ser contrahido.

Permanece o equivoco, que já era tempo de terminar de vez.

*
E' deveras interessante o estudo publicado pelo Sr. Ezechiel de Campos, cuja primeira parte é consagrada á determinação das funcções que cabem ao porto de Leixões e da zona tributaria que deve naturalmente constituir em Portugal e na Hespanha o seu *hinterland*.

A analyse da orographia peninsular e das distancias relativas, leva o distincto engenheiro a afirmar que os portos de Lisboa e Leixões teem funcções importantes e distintas, que não collidem com o papel secundario, embora util, dos portos da Figueira, Aveiro e Vianna. Não ha pois que sacrificar um ao outro.

Considera ainda o valle do Douro como o caminho natural, e mais curto de facto, da bacia hespanhola do Douro para o mar, e advoga calorosamente as obras pre-

cisas para melhorar a sua navegabilidade até á Barca d'Alva, aproveitando-se ao mesmo tempo com ella a energia das quedas creadas por uma serie de açudes, de modo que poderiam transitar barcos com carga de 300 toneladas, offerecendo transporte economico a mercadorias que não podem com fretes caros. Na beneficia influencia que as linhas de navegação interior, exercem nos portos allemães, encontra o Sr. Ezequiel de Campôs argumentos para a sua *thesis*. E' essa uma das partes mais extensas e interessantes do seu estudo, em que procura demonstrar que «a navegabilidade do Douro pôde trazer grande valor ao *hinterland* das instalações marítimas do Porto e a estas é que devemos conquistar por elles e por tarifas ferro-viarias convenientes todo o Norte do paiz e a maior parte da bacia hespanhola do Douro como tendo para porto de mar as instalações marítimas do Porto». A par de essa facilidade de comunicação é posta em relevo o influxo das tarifas baixas possilitadas pela navegação interior.

Para as obras do Douro é calculado *grossso modo* o dispêndio de 5.600 contos, podendo-se utilizar 20:000 cav. vap.

Occupa-se em seguida a memória, que analysamos, das instalações marítimas do Porto, demonstrando claramente a impossibilidade de satisfazer cabalmente as exigencias da navegação, por grandes obras no Douro, e chegando á seguinte conclusão :

O Douro poderá, mediante dispêndios razoaveis em caes, linhas de acesso, guindastes, armazens e melhoramentos da barra e do canal, continuar a ser um porto de interesse *local*, para navios até 5.000 toneladas, tendo até cada vez maior movimento, maiores facilidades; mas Leixões tem de ser o seu complemento indispensável e dominante, quer para abrigo da navegação, quer para o comércio regional e internacional.

Demonstra, a seguir, que Leixões não pôde ser simples porto de abrigo e sim porto commercial relacionado com o do Douro, no qual limita as obras a caes acostaveis sobre estacadas até ao Ouro, com o prolongamento do ramal de Alfandega sobre elles, corte de algumas rochas e dragagens para ter desobstruído um canal de 21 ou 22 pés e alguns caes em Gaia e doca de abrigo a jusante de Massarellos para o caso de cheias.

Limita a 800 contos o dispêndio justificavel no Douro.

As ligações ferroviarias dos dois portos são objecto de estudo attento e proficiente, illustrado por um excellente *eschema*. Ligação de Leixões com Contumil, tornada estação vasta e bem ordenada de triagem com o Y de ligação para Leixões e Ermezinde; via marginal de Porto-A ao Ouro sobre os caes; ligação de Leixões com o Douro mais tarde, tendo-se em conta além da via normal a de 1^m, aproveitando-se para já a linha dos carris de ferro para comboios de mercadorias entre Leixões e os caes do Douro.

Finalmente o canal Douro-Leixões para *lighters*, combinado com a navegação do Douro devidamente melhorada, constituirá util complemento das instalações do porto commercial.

Finda o excellente estudo do Sr. Ezequiel de Campos com esta afirmação, que faremos nossa:

O que não pôde de modo nenhum continuar é esta evolução desleixada e caríssima marcada por estes tres períodos: ha cerca de 133 annos que se apresentou o primeiro plano de obras para o Douro e o Douro está quasi tão selvagem, commercialmente, como então: ha 55 annos que se apresentou o primeiro estudo para Leixões e ha 22 que este está entregue ás intempéries, abandonado na costa. Continuar assim devagar—que é o mesmo que não avançar—a dispendar annualmente verbas importantes—sem resultados sensíveis, sem plano com finalidade, e a onerar toda a vida do norte do paiz com tributos pesados sem que surjam os melhoramentos, é manter um parisitismo condenável, é dar uma prova de inépcia e de vergonhosa apathia.

Vae-gastar-se d'uma só vez uma grande somma de dinheiro e de energia?—Como não vamos em procura de illusões nem leva-

dos por megalomanias, não desequilibraremos as energias da raça nem as justas aspirações urbanas. Bem haja quem ousou accordar da lethargia a cidade dormente. Caminhar como até agora em dispêndios parcellares e sem plano de conjunto, seria collocarmo-nos fóra de combate no progresso peninsular.

Deus queira que não venha mais uma desillusão juntar-se a tantas anteriores, e que de vez defronte o Porto por forma pratica, sensata e alheia a megalomanias, com o mais grave dos problemas que interessam a sua vida economica.

J. Fernando de Souza.



A PEQUENA PROPRIEDADE

[333.38]

N'um dos ultimos numeros do anno passado da «Revue Economique Internationale» o professor sr. Achilles Loria, cuja auctoridade em sciencias sociaes é universalmente acatada, publicou um estudo sobre a evolução da propriedade rustica.

Se bem que saia algum tanto do quadro a que temos subordinado a nossa collaboração na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, tamnho prazer experimentámos ao ler o que escreveu o illustre Italiano, que não podemos resistir ao desejo de dar uma pallida ideia d'aquelle artigo, interessante sob muitos pontos de vista.

Demais, este trabalho do illustre professor da universidade de Turim, é digno de ser lido e commentado em Portugal, mórmente se se cotejar com o que escreveu o senador Sr. Julio Méline, o apostolo do regresso aos campos, em França.

D'estes dois trabalhos, ambos estampados no mesmo numero d'aquelle revista scientifica, deduz-se que, tanto em paizes de cultura intensiva como a França, como n'aquellos em que predomina ainda o latifundio, como na Italia, se está dando um renascimento agricola que desmente as prophecias de carrancudos economistas do seculo XIX.

Ao espirito dos leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* surge sem duvida uma passagem do romance de Zola, intitulado «La Terrè», em que o mestre-eschola, proletario e invejoso, proporciona a si proprio o goso de aterrarr um auditório dominguero, n'uma taberna, com as estatísticas da producção frumentaria dos Estados Unidos, prognosticando a ruina dos pequenos cultivadores, que medem as terras até ao centimetro e as colheitas até ao decilitro.

Aquelle mestre de primeiras letras representava uma eschola economica muito em voga ha trinta annos; mas nem a producção de trigos dos Estados Unidos aviltou de tal modo o preço dos cereaes que anniquilasse a cultura na Europa, nem hoje são elles que predominam no mercado.

O Canadá e a Argentina tomaram o primeiro logar como exportadores, mas por certo não hão-de mantê-lo por muito tempo.

“Como se sabe, as terras fertilissimas de álem-mar rápidamente se exgottam, detendo assim a descida dos preços, não sem algumas crises para as nações europeias.

Todavia, quando estas são energicas e trabalham persistentemente, os resultados d'essas crises são-lhes sempre beneficos. Assim, por exemplo, a Dinamarca foi sem contestação o paiz que mais soffreu com a importação dos trigos norte-americanos; mas, em lugar de desanimarem, os lavradores d'aquelle pequeno Estado reagiram, e hoje toda a sua producção de manteiga, de ovos, de carnes de porco e de aves tem consumo remunerador na Inglaterra e na Alemanha, a ponto tal que se vêem obrigados a impor-

tar forragens para satisfazer os pedidos do commercio de exportação de lacticinios e de carnes.

Da ruina prognosticada não resta sequer na Dinamarca nem a simples recordação, e pelo contrario a agricultura vive desafogadamente.

Como diz o Sr. Achilles Loria, cujo artigo vamos agora principiar a resumir, assiste-se n'estes ultimos tempos a factos economicos de extraordinario alcance. O augmento enorme da producção rural, devida aos progressos maravilhosos dos methodos de cultura, de transporte e de conservação dos productos, torna virtualmente possivel uma elevação de salarios agrícolas. A occupação total das terras, tanto nos paizes velhos como nos novos, tirando ao operario dotado d'um capital de cultura, toda a possibilidade de se estabelecer de conta propria em terreno disponivel, supprime toda a ameaça que a elevação de salario poderia impôr á viabilidade do regimem capitalista e portanto toda a oposição dos capitalistas em concedê-la.

Sem recorrer a estatísticas, na Alta-Italia, nas províncias outr'ora devastadas pela *pellagra* e pelos motins agrários, vêem-se agora camponezes saudaveis e fortes, vestidos e calçados como pequenos burguezes, leitores assíduos de brochuras substanciosas de sciencia popular, avidos de luz e de verdade, discutindo placidamente os problemas da actualidade. Até na Calabria, outr'ora tão desolada, o jornal agrícola que era de um franco em 1901, hoje paga-se a 3,13 francos.

Mas assim como se eleva o salario, tambem sobe o lucro da terra, como procura demonstrá-lo o Sr. Loria por uma serie de observações, em que compara os factos com as theorias de David Ricardo, relativas ao salario, renda diferencial e lucro.

Recordando a maxima de Napoleão, de que o proprietário não tem o direiro de deixar a terra inculta, nota que só hoje é que se não aceita o *jus utendi et abstendi*.

Na Italia, impõe-se a necessidade de medidas que obliguem a cultivar a terra, por causa da insufficiencia constitucional da sua producção agrícola, que de 1871 a 1900 quasi permaneceu estacionaria e hoje não chega para as necessidades do consumo nacional.

Ao passo que a Belgica produz 25 hectolitros por hectare, o Reino-Unido 22, a Allemanha 20, na antiga magna pars frugum a producção é apenas de 11 hectolitros em media e muitas vezes desce.

Alludindo ao systema de compascuo do antigo Lacio, que verbera com razão a despeito dos apologistas d'este processo extensivo de cultivação, de estepe, nota que a historia relata que no seculo xv ali vivia uma população florescente de cultivadores, de facto proprietarios das terras, embora juridicamente fossem considerados como rendeiros ou foreiros dos senhores eminentes do solo.

Estes senhores, porém, avidos de rendas rurais que acabavam de constituir-se nas suas propriedades nominaes, procederam a uma expulsão systematica dos cultivadores, para os substituir por pastores e rebanhos, e só desde então é que nasceu essa cultura vandalica que cinge a Cidade-eterna com uma atrocissima corôa de espinhos.

Contra esta deploravel orientação luctam inutilmente os pontífices. Sixto IV (1471-1484) condenou toda a reducção da zona cultivada, e concedeu que quem quizesse ocupasse o terço da terra de pousio. Clemente VII (1523) Clemente XIII (11 de março de 1766) e Pio VI (25 de janeiro de 1783) imposeram que cada agricultor annualmente cultivasse a terça parte das suas terras, até contra a oposição eventual do proprietario, e estabeleceram inspecções regulares para determinarem a extensão das terras cultivadas, vigiando a distribuição racional das culturas e a conservação dos pastos, e impondo finalmente aos proprietarios a realização dos precisos correctivos. O *motu proprio* de 15 de setembro de 1802 exemptou de impostos os cultivadores, concedeu premios aos que edificassem casas

operarias ou abrissem poços nas suas terras e carregou com sobretaxas os que deixassem os prédios de pousio.

Finalmente, a lei de 15 de novembro de 1849 incitou á plantaçao das arvores.

Tudo isto porém não deu grande resultado, e a despeito d'estas leis que denotam a gravidade do mal e o cuidado dos soberanos, a Italia nova recebeu dos governos anteriores um paiz arruinado e de opprobrio, que circumda a Cidade-eterna com pantanos envenenados.

Não admira, portanto, que o novo governo providenciasse tamhem com a lei de 8 de julho de 1883, que impõe a cultura do solo n'uma area de 10 kilometros contados do *Forum*, e as de 1903 e 1904 que extendem essas disposições ao valle do Anio.

A effectivação d'estas leis não satisfaz ainda alguns espiritos, pois que o deputado Sr. Alessio quer que a terra deixada de pousio volte para a posse do Estado depois d'um prazo legalmente estabelecido. Outros propõem que se sobrecreguem com um imposto especial os terrenos incultos, ou que se emprestem capitais a juro modico para que os proprietarios façam cultura.

N'outra ordem de ideias, por isso que em muitos paizes passaram á prática algumas das apontadas disposições, nota o Sr. Loria as leis que protegem o rendeiro que melhore as terras, concedendo-lhe indemnizações quando fôr obrigado a abandoná-las. A lei de 1870 para a Irlanda e a *Agricultural holding act* de 13 de agosto de 1875 para a Inglaterra, não deram um resultado de protecção efficaz ao rendeiro, mas a lei de 25 de agosto de 1883 declarando nulla qualquer clausula contraria e ulteriores correccões, melhorou sensivelmente as disposições legaes.

Das leis analogas italianas não se tirou o efecto previsto, mas já não sucede o mesmo com o não intervencionismo do Estado nos conflictos entre os trabalhadores rurais e os proprietarios ou rendeiros, em quanto não se der alteração de ordem publica.

As leis limitativas da duração do trabalho das mulheres e creanças, na agricultura, as de seguros agrícolas contra a velhice, invalidez e accidentes, industrializando a agricultura, trouxeram-lhe a disciplina do trabalho, e por isso aumentaram a producção agrícola e correlativamente o rendimento da terra.

Mas a extensão do seguro operario á agricultura, escreve o Sr. professor Loria, exerce ainda notável influencia no commercio internacional. Com efecto, em quanto o seguro operario se limita ás manufacturas, eleva o preço de custo dos productos manufacturados nacionaes, e, *por isso mesmo, o custo da importação do trigo*, o que permite cultivar terras nacionaes estereis, que, n'outras circumstancias, ficariam excluidas da cultura. Por outra, o seguro operario, em quanto se limita á industria manufactureira, tem uma influencia inteiramente analoga á d'um direito protector sobre o trigo. Pelo contrario, a extensão do seguro operario á agricultura, eleva o preço de custo do trigo nacional, do que resulta que o valor do produzido nas terras nacionaes as mais estereis, se torna superior ao do cereal extranjeiro, sobrecregendo tambem pelo seguro operario que pesa sobre os productos manufacturados exportados. Ora isto decreta a impossibilidade de cultivar trigo nas terras nacionaes estereis e portanto torna possivel a importação do extranjeiro e correlativamente a derogação ou diminuição do direito protector sobre o cereal. E' como se se estabelecesse um direito protector para o trigo nacional e consecutivamente se lançasse um imposto sobre elle.

Um dos pontos que seguidamente é muito bem tratado pelo Sr. Loria, é o problema da emigração agrícola, e vale a pena, em lugar de resumir o que escreveu este homem de sciencia, traduzir esta passagem do seu artigo na «*Revue Economique Internationale*».

«A emigração não é, como o pensam os discípulos de Malthus, o producto d'um excesso natural da populaçao so-

bre as subsistencias; é mais o resultado pathologico d'uma constituição viciada da propriedade territorial que proporciona uma situação intoleravel á mão-d'obra.

«Para o demonstrar, bastaria o facto notavel de que a emigração se tornou especialmente consideravel nos ultimos tempos, em que sensivelmente diminuiu o accrescimo da população.

«Por exemplo, na Inglaterra, ao passo que em 1830 se receava como o peior dos flagellos, o excesso de população, e que se concediam premios aos operarios que attingiam os 25 ou 28 annos sem se casarem ou sem terem filhos naturaes, actualmente vê-se que triumpha a corrente contraria, e adoptam-se todos os meios para augmentar a população»... «Ainda mais, são precisamente os paizes com menor densidade de população que offerecem hoje a mais consideravel emigração.»

«Verificou-se, por exemplo, na Allemanha que a emigração atinge o maximo nos paizes do Ostelbe (¹) onde a população é mais rara. E é simples a razão d'este facto. A raridade de população cria de per si obstaculos á circulação da propriedade rural, e portanto contribue poderosamente para originar uma constituição rural aristocrática, que tira inteiramente ao operario agricola a esperança de adquirir uma courella no seu paiz e por isso o impelle a ir procurá-la álem-mar. No sul da Italia, a constituição feudal e aristocratica da propriedade rural cria o mal-estar crescente dos operarios agricolos obrigando-os a abandonar a patria aos milhares. Na Inglaterra tambem é a base aristocratica da propriedade rural que produziu o despoamento dos campos, o declinar da agricultura, a transformação em pastagens, o abandono do solo, e, para reparar estes males, é que o Sr. W. D. Gentle pede que se contractem operarios italianos para substituir os emigrantes.»

Após um quadro da situação agricola da Gran-Bretanha, o Sr. professor Loria refere a opinião d'uma auctoridade agronomica ingleza, o Sr. Haggard, que muito expressamente declara que a Inglaterra só pôde sahir da situação deprimente da sua agricultura actual, se organizar a pequena propriedade rural. Nesse intuito pede que se concedam emprestimos com juro baixo para os que erigirem *cottages* ou edificios para os proprietarios cultivadores ou para os pequenos proprietarios recentemente instituidos e desprovidos de capital de cultura e de installação.

Os Srs. Meline e Roosevelt pedem o mesmo para a França e para os Estados Unidos.

Na Inglaterra, muitas leis concedem ás auctoridades do condado o direito de expropriação de terras para as cederem por aforamento emphytheutico ou para as vendrem por baixo preço aos lavradores a quem emprestam por taxa minima uma parte do capital de compra. O governo grego resolveu ha pouco por leis semelhantes a questão agraria na Thessalia.

Na Irlanda mais se faz ainda, porque se concede aos rendeiros a aquisição das terras que cultivem.

Na Australia, o imposto progressivo incide sobre a grande propriedade, de modo que incita o seu possuidor a fragmentá-la, e na Russia, o ukasse de 9 de novembro de 1906 procurou transformar a propriedade rural communal e a posse precaria ou hereditaria dos communistas em verdadeira propriedade cultivada.

Certo é que varios meios se teem encontrado para sofismar estas leis, assim como succede com elles todas, e por isso artificialmente se encarece o valor venal dos terrenos na Irlanda e se encabeçam as terras fragmentadas da Australia nos filhos do proprietario, mas o facto é que se observa em todo o mundo o mesmo phenomeno cuja importancia e alcance não pôdem desconhecer-se.

Denota ainda a pequena propriedade uma tendencia a manter o salario elevado, pela menor concorrencia de

pedidos de trabalho, e portanto desaparece assim uma das condições da grande propriedade: o salario minimo.

No entanto, estes factos que se manifestam hoje d'uma maneira clara, foram ha trinta e tantos annos tidos ou como utopias ou como incompativeis com o progresso social, quer pelos grandes proprietarios, quer pelos socialistas.

Conta o Sr. Achilles Loria que, referindo no seu livro a «Renda Rural» o alto valor economico e social da pequena propriedade territorial, e traçando-lhe o papel que lhe estava reservado na renovação das antigas sociedades, a sua these foi tão mal recebida pelos doutrinarios e renovadores sociaes como pelos conservadores, que em unisono preconizavam os primores do latifundio.

«Estava-se então com effeito, escreve, no pleno desenvolvimento da theoria marxista, que proclamava como dogma incontestavel a predominancia progressiva do capital, concentrando na industria e até na agricultura a ruina imminente das ultimas sobrevivencias da pequena propriedade rural.»

«Por seu turno, as classes conservadoras tambem, orgulhosas então mais do que nunca com os triumphos da grande propriedade rural, não estavam animadas por mais benevolos sentimentos a respeito das minhas ideias.»

«Na propria Inglaterra extenda-se a pequena propriedade e viam-se os campos repovoados por cultivadores livres, e mantinha-se na França e na Allemanha, onde se verificava este facto notavel que o preço do trigo é menor na pequena do que na grande cultura, porque em 1902 era de 16,96 marcos na primeira e 17,73 na segunda.»

«Na Dinamarca, a pequena propriedade rural aumenta a producção agricola de modo pasmoso, de maneira que em 1908 este paiz conseguiu exportar generos agricolos no valor de 534 milhões de marcos (120.150 contos).»

«Demais, contrariamente ao que se passa nas outras nações, na Dinamarca, a população rural cresce. 27 por cento da população total em 1890, hoje representa-se pela percentagem de 48, graças ainda ao desenvolvimento da pequena propriedade. Finalmente nos Estados Unidos, à medida que se condensa a população, vê-se que se divulga a pequena propriedade.»

O artigo do Sr. professor Achilles Loria termina por uma serie de referencias muito notaveis a obras recentes de socialistas, que reconhecem a importancia da propriedade fragmentada: O Sr. David, discípulo de Carlos Marx, com o seu livro *O Socialismo e a Agricultura*, o Sr. Vandervelde no *Socialismo agrario* e até o Sr. Kautzky, sentinella inflexivel da fortaleza marxista, acabam todos por concordar que a pequena propriedade rural muito bem satisfaz ás necessidades da cultura intensiva e muito bem pôde subsistir e fructificar ao lado das formas mais aristocraticas da appropriação do solo.

Observemos que o latifundio alemtejano tem sido por certo uma das causas do nosso atraso agricola, e por outro lado as leis de Mousinho da Silveira e das Constituintes de 1820, ainda não libertaram a terra de foro barato e caro laudemio. Valorizar terrenos que por morte do fereiro não podem ser encabeçados n'um só herdeiro e por isso tem que ser vendidos, redundando as vantagens por meio do laudemio, para o directo senhorio, é um dos mais valiosos obstaculos para o aperfeiçoamento cultural do Baixo-Alemtejo.

Assim é que alli se dá fraca natalidade, cultura rudimentar em muitas e muitas freguezias e concelhos, e uma emigração que é para notar, porque se faz muitas vezes sem espirito de regresso.

Convém observar todavia que a fragmentação violenta da propriedade pôde tambem ser causa de emigração quando não tenha a appoiá-la o credito rural.

No norte do paiz assistiu quem isto escreve a uma emigração temerosa, seguidamente á divisão dos baldios municipaes, que eram extensissimos. Foram repartidos en-

(¹) A leste do Elba.

tre os habitantes do concelho e todos foram contemplados. Alguns mais habéis e que tinham sido os instigadores d'aquella medida administrativa, começaram a emprestar dinheiro aos mais pobres para arrotearem. Juro modico, 8 a 10 por cento com hypotheca sobre a propriedade, com a condição de serem elles que vendessem as sementes, os adubos chimicos e os correctivos !!!

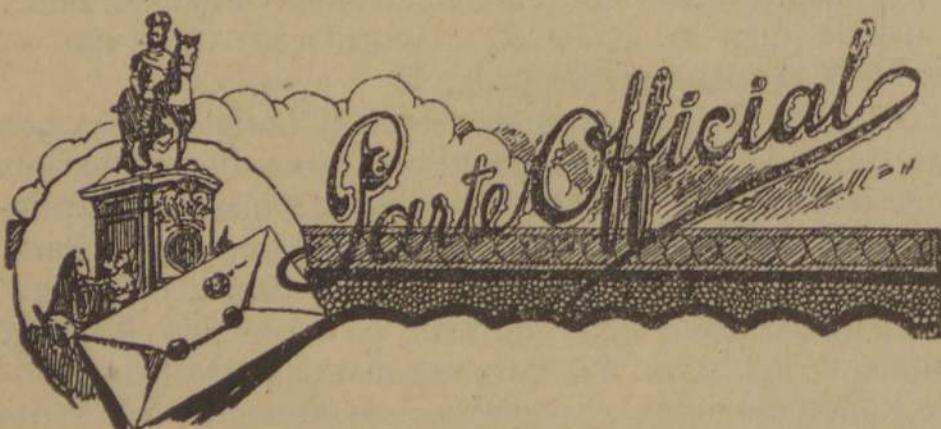
Com tão bons auspicios, os desgraçados que se deixaram cahir nas mãos d'aquelles *benemeritos*, não tardaram a ficar sem terras, a perderem todo o trabalho que alli dispenderam, e, mais condemnados ainda do que na Biblia, não foram os que regaram a terra com o suor do rosto os que comeram o pão que ella produziu.

O resultado foi que, volvidos poucos annos, dois ou tres finorios eram grandes proprietarios ruraes.

Mal cultivados quando na posse do concelho, os terrenos passaram-lhe para as mãos arroteados a preceito; mas a emigração corrigiu-lhes a ambicosa expertise, porque, annos depois, voltando a pisar o que outr'ora estava re-coberto de casaes e onde se fazia agricultura intensiva, viu aquelle que traça estas linhas apenas ruinas de predios e de vedações e terras com estevas e matto, tornando o latifun-dio a predominar, mas agora nas mãos de poucos, em lo-gar de ser de todos os do concelho.

Por isso, quando em 2 de março de 1894 apareceram no codigo administrativo disposições orientando as corporações parochiaes e municipaes no sentido da divisão dos baldios, para deter a emigração, não sei o que foi que mais admirei: se a soez ignorancia do legislador que desconhecia totalmente o despovoamento d'um concelho outr'ora populoso, se o animo com que decretava *a priori* disposições incompletas, para resolver um problema complexo, como é o da emigração, que obedece a causas varia-dissimas, especialmente n'um paiz em que mal se podem exercer quaequer iniciativas, sem que todas dependam de regulamentações governativas.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Por ordem superior se publica o seguinte:

Aos 31 dias do mês de Março de 1913, pelas catorze horas, estando presentes, em uma das salas do Ministério do Fomento, os Ex.^{mos} Srs. Dr. Eduardo José Coelho, juiz árbitro instrutor do processo, com os outros árbitros, engenheiro António Maria Kopke de Carvalho, Senador Dr. José de Castro, árbitro éste de desempate, e estando igualmente presentes o advogado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Dr. Vicente Rodrigues Monteiro, e o representante do Ministério Público, Dr. Alberto Aureliano da Silveira Costa Santos, comigo, Manoel Correia de Mello, Secretário Geral do Ministério do Fomento, servindo de secretário ou escrivão no processo de Julgamento arb.tral na pendência entre aquela Companhia e o Governo por parte do Estado, reunidos em virtude do despacho de 24 do corrente mês, proferido pelo Ex.^{mo} juiz instrutor, a fl. 405, para esta audiência de discussão final e julgamento do processo.

O Ex.^{mo} juiz instrutor declarou aberta a sessão. Expôs em se-guida resumidamente o andamento que tinha tido todo o processo e, fazendo o devido relatório da causa sobre que, em conferência se tomaria decisão, deu em seguida a palavra ao advogado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que d'ela usou, começando por dizer: — que não chegou a saber em que consistira e quais os motivos do empate havido na anterior sessão, resumin-

do em seguida o estado da questão e fundamentos da acção arbitral pendente.

Diz que o Governo, pelo alvará impugnado, mandou em 1909 fazer a inclusão na rede e desde logo decretou a concessão da linha a F. Mercier, que a pedira.

Com essa concessão muda-se a testa da linha do Vale de Vouga de Aveiro e Espinho para Vila Nova de Gaia, sem concurso nem audiência sequer de Augusto César da Cunha Moraes, que primei-ro pedira a primeira das questionadas linhas e autorizou-se assim a construção exploração duma linha férrea, paralela á do norte, dentro da zona de protecção de 40 kilómetros para cada lado de exclusivo de trâfego garantido à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O despacho impugnado do Ministério que mandou incluir, na linha primitivamente pedida por aquele Augusto César da Cunha Moraes, a parte que vai de Crestuma ás imediações da Vila da Feira e fez logo a concessão a Mercier, pôs-lhe a condição suspen-siva de ficar dependente d'este julgamento arbitral, que é demonstração dum verdadeiro rebate de consciência. O Ministro não tinha jurisdição nem competência para decretar a concessão pedida por Mercier, que só ao Poder Legislativo cabia, não estando o Governo autorizado para tanto, visto que as bases 5.^a e 6.^a da lei de 1899, que se invocou, são restritas à concessão sómente das linhas da rede complementar dos caminhos de ferro a que se referem e não a todas, não sendo o texto citado aplicável a este caso.

A autorização limita-se ás linhas da rede, e estas não faziam parte dela.

Em virtude desta concessão, o Governo levou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para o juízo arbitral e outorgou-se o compromesso de folhas 17 a 22.

Segundo o disposto nos artigos 7.^º e 8.^º do decreto de 6 de Outubro de 1898, nenhum caminho de ferro, seja qual for a sua extensão, poderá ser concedido sem prévio inquérito administrativo de utilidade pública, e o inquérito que se fez relativo a este pedido foi viciado. O inquérito de 1904 já por si foi incompleto, e para uma das linhas apenas, e o que se fez para a parte nova foi deficiente, dividido, incompleto e nulo.

O empate parece-lhe que seria só no ponto preliminar e resultante talvez da divergência entre o Governo e a Companhia sobre a redacção do compromisso arbitral, no qual afinal se estabeleceu a forma de organizar o processo para se chegar ao julgamento, deixando aos árbitros apreciar a extensão da sua própria competência quanto á questão preliminar; acedendo assim a Companhia aos desejos do Governo de então de não deixar ele em dúvida a extensão dos seus poderes, sendo assim a primeira questão a tratar a competência do Ministro que fez a concessão, se aos meritíssimos senhores árbitros assim parecer necessário ou deixar de fora, como alheio ao seu chamamento e intervenção essa parte, e limitando-se a conhecer do fundo e ofensa aos direitos da Companhia autora, de que esta se queixa e a que pede remédio pelo provimento da sua acção e a consequente anulação do alvará de concessão em litigio, por contrário ásseus seus direitos.

Referindo-se, por último, aos seus articulados, prova dos autos e alegação final escrita, que lhe juntara em tempo, pediu o donto suprimento do Tribunal, depois de expor que a legitimidade das partes e a regularidade do processo eram inquestionáveis, o que muito facilitava a decisão final, que considera de extrema simplicidade.

Dada em seguida a palavra ao representante do Ministério Pú-blico expôs o ilustre jurisconsulto o estado preciso da questão, dis-cordando da oração precedente tanto na explicação do empate, como no fundo da pendência, estando porém de acordo no reconhecimento da identidade das partes, a Companhia dos Caminhos de Ferro por um lado e o Governo como representante do Estado pelo outro, e ainda da regularidade no processo e condições de nele se proferir decisão final de desempate como fosse de razão e justiça.

Desenvolvendo e apreciando os pontos controvertidos, explica douta e extensamente, que o caso não tinha a simplicidade que se lhe pretendera dar por quanto a linha principal, pedida tanto em 1904 como depois do abandono dessa tentativa em 1909 pelo actual concessionário, F. Mercier, era de Gaia a Sobrado de Paiva e portanto manifestamente divergente e sem colidir com direito algum da companhia reclamante que não era ofendida pela sua concessão, quando feita em condições legais, e que o acrescentamento dum ramal, incidindo em Crestuma sobre essa linha e de todo separado da linha do norte, também não ofendia nem violava direitos da reclamante e tanto assim que ela não se oferecera a construir tal ramal ou como ramal mesmo a linha de Gaia a Crestuma, ou qualquer parte das linhas de que se pedira concessão.

Dissertando sobre o sentido legal e técnico do que deva entender-se por linha paralela e ramal, e sobre a diversidade de direitos reguladores dos casos, quanto a este, quando incide o ramal em linha concedida a companhias particulares, e quanto a nova linha, quando são em zona de protecção e defesa do trâfego alheio, defendeu os direitos do Estado, não esquecendo tratar a arguição feita á falta de intervenção das instâncias militares para a justa defesa territorial da Nação, e as condições da concessão do Vale do Vouga sobre este ponto e todos os mais controvertidos nos articulados e alegação da companhia judiciosa explicação, em defesa

da concessão, concluindo por pedir a confirmação desta e julgamento da improcedência da acção. Finda a discussão e retirados da sala o advogado e representante do Ministério Público; comigo secretário, depois de lavrada esta parte da acta, que afinal será concluída, constituíu-se seguidamente o tribunal em sessão secreta decisão e julgamento, eram quinze horas e doze minutos.

Decorridas três horas e meia, isto é, plas dezóito horas e quarenta e dois minutos, regressei á sala da sessão com os representantes da Companhia e do Estado, sendo referido e relatado por S. Ex.^a o meretíssimo árbitro instrutor, que o tribunal, discutido o feito em todas as suas partes e reconhecida a legitimidade das partes, reguladora do processo, e vistos os termos do compromisso arbitral e do mais dos autos e sua prova, tanto documental, como de exame e testemunhal concluirá e julgará a procedência da acção por maioria, declarando nula e sem efeito a concessão constante do alvará de 22 de Outubro de 1908, publicado no *Diário do Governo* n.º 253, e passado por despacho ministerial de 7 de Setembro anterior, o que por força desta decisão e de conformidade com a condição, que foi proferido, ficava igualmente sem efeito, sentença e decisão essa, que por acórdão do Tribunal Arbitral fôra tomada na devida forma e depois de datada, assinada por todos os dignos árbitros, com a declaração de vencido por dois deles. Do exposto, para constar, fiz lavrar a presente acta, de que fica fazendo parte e a ela adjunto o mencionado acórdão do Tribunal Arbitral, de que conforme o compromisso não há recurso e foi feita publicação neste mesmo acto.

E eu, secretário geral do Ministério do Fomento, subscrevo, assinando comigo o meretíssimo juiz árbitro de desempate e os demais Srs. árbitros, com exceção do Sr. Dr. Eduardo José Coelho, por se ter retirado, assinando igualmente o representante do Ministério Público e o advogado da Companhia. — José de Castro = António Eduardo Vilaça = António Maria Kopke de Carvalho = Bernardo Nunes Garcia = Alberto Aureliano da Silveira Costa Santos = Vicente R. Monteiro = Manuel Correia de Melo.

Acorda o tribunal arbitral que, conhecendo da reclamação constante da petição inicial da Companhia reclamante, e vista a prova dos autos, julgo procedente e provada a mesma reclamação, nos precisos termos a conclusão, e portanto julga sem efeito a concessão efectuada.

Sala da sessão do Tribunal, em 31 de Março de 1912.—Eduardo J. Coelho = Bernardo Nunes Garcia (vencido) = António Maria Kopke de Carvalho (vencido) = António Eduardo Vilaça = José de Castro.

Sendo conveniente resolver por uma forma definitiva as reclamações formuladas perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado por José Maria Parreira Júnior e sua mulher, D. Alice Ermida Parreira, concernentes à propriedade denominada Arrancada, que possuem na freguesia da Conceição, concelho de Tavira, e atravessada pelo lanço de Tavira a Cacela, da linha férrea do sul: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que essas reclamações sejam submetidas a arbitragem, para o que, préviamente, se lavrará o respectivo termo de compromisso, consignando que das suas resoluções não haverá qualquer recurso e devendo os árbitros ser nomeados: um pela respectiva administração, outro pelos proprietários mencionados e se, para a escolha do árbitro de desempate, faltar acordo de ambas as partes, será deferido ao Supremo Tribunal de Justiça a nomeação do referido árbitro.

Paços do Governo da República, em 12 de Maio de 1913 = O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Conselho de Administração

Sob proposta do Ministro do Fomento, hei por bem nos termos do § 2.º do artigo 27.º do regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto de 31 de Janeiro de 1901, conceder a reforma ao chefe de serviço do tráfego dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Marcolino José de Barros Lobo da Torre do Vale, com a pensão estipulada no mesmo parágrafo, devendo a importância da diferença entre a pensão que lhe é concedida pelo presente decreto e a que lhe caberia nos termos do § 1.º do artigo citado ser adicionada á dos subsídios concedidos pela Administração à referida Caixa.

Paços do Governo da República, em 10 de Maio de 1913. = Manoel de Arriaga = António Maria da Silva.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Manda o Governo da República Portuguesa que uma comissão, constituída pelos engenheiros da secção de obras públicas do corpo de engenharia civil, inspector geral Francisco da Silva Bibeiro e engenheiros chefes de 1.ª classe, António José de Albuquerque do Amaral Cardoso e João da Costa Couraça, inspecione a parte do trôco do caminho de ferro do Valle do Vouga, de Sarnada a Viseu, compreendida entre os quilómetros 0 e 4, verificando se se encontram condições de ser aberta à exploração provisória. A mesma comissão informará se deve ser mantida a reversão exis-

tente na linha de Viseu a Espinho ou se deve impor-se à Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger a construção duma linha que estabeleça concordância entre os troços de Espinho a Sarnada e de Sarnada a Viseu, de modo a fazer-se sem reversão o trajecto Viseu-Espinho.

Paços do Governo da República, em 15 de Abril de 1913. = O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo ao pedido feito pela Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation des Chemins de Fer à l'Estranger, concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, para ser aberto à exploração o trôco da linha férrea compreendido entre o quilómetro 0 e proximidades do quilómetro 4, da secção de Sarnada a Viseu: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 15 do corrente, que o referido trôco de linha férrea, da secção de Sarnada a Viseu, entre o quilômetro 0 e proximidades do quilômetro 4, seja aberto à exploração provisória, com as seguintes condições:

1.º A abertura à exploração provisória, de que se trata, não dá direito algum à Companhia concessionária a manter à reversão na linha Viseu-Espinho se fôr encontrada uma solução que a possa evitar e o Governo determinar, nesta hipótese, a sua supressão, como dispõe a portaria de 29 de Novembro de 1911, já citada;

2.º A Companhia fica obrigada à construção das vedações da linha que, nos termos da condição 12.º do contrato, lhe forem ordenadas pelo Governo;

3.º Estabelecerá também a Companhia as indispensáveis linhas telefónicas, bem como os marcos quilométricos e os postes indicadores dos trainéis, no prazo que fôr fixado pela Direcção Fiscal;

4.º A Companhia dotará o trôco, de que se trata, com os respectivos aparelhos e sinais de segurança, aparelhos de manobra e pesagem, também ns prazo que a Direcção Fiscal julgar conveniente.

5.º Finalmente, a Companhia cumprirá quaisquer outras indicações que a respectiva fiscalização indicar para que a abertura do trôco mencionado, à exploração provisória se realize nas melhores condições de segurança para o público.

Paços do Governo da República, em 25 de Abril de 1913 = O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.º Repartição

Sendo necessário dar cumprimento ao decreto com força de lei de 31 de Agosto de 1912, que autorizou o Governo a construir e explorar, ou a contratar, a construção dum caminho de ferro entre a costa de Moçambique e a fronteira de Nyassaland;

Atendendo a que por decreto de 9 de Novembro do mesmo ano foi mandada inscrever no Orçamento para 1912-1913 a verba de 100.000 escudos para os estudos e construção da mesma linha férrea;

Atendendo a que o Conselho Colonial, em seu parecer de 3 de Março de 1913, informou que, estando descrita no Orçamento aquela verba destinada ao caminho de ferro de Moçambique ao Nyassaland, ela deve ser aplicada quanto antes, efectuando-se os estudos da linha e dos trabalhos do pôrto escolhido, o mais rapidamente possível; e que, à medida que se forem fazendo os estudos, devem iniciar-se e prosseguir a construção e assentamento da linha na parte cujo traçado estiver definitivamente aprovado;

Atendendo a que o governo geral de Moçambique informou não ter pessoal técnico disponível para fazer os estudos e construção desta linha férrea;

Atendendo a que é necessário regular a execução dêste serviço: Hei por bem, sobre proposta do Ministro das Colónias, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Em conformidade do decreto com força de lei de 31 de Agosto de 1912, procederá o Governo aos estudos, construção e exploração do caminho de ferro do litoral de Moçambique à fronteira oeste da província.

Art. 2.º O pessoal dos estudos e construção do caminho de ferro será admitido nas condições seguintes:

1.º O pessoal técnico dos estudos e construção do caminho de ferro é eventual e contratado nos termos dos artigos 15.º e 16.º do decreto de 11 de Novembro de 1911, constará de:

Um engenheiro director.

Um engenheiro adjunto (ou condutor de 1.ª classe).

Dois condutores de 2.ª classe.

Um desenhador de 1.ª classe.

Um desenhador de 2.ª classe.

2.º O pessoal auxiliar dos estudos e construção é também eventual e comprehende um apontador de 1.ª classe e um de 2.ª classe convenientemente habilitados.

3.º É permitido ao engenheiro director admitir pessoal eventual auxiliar, como fiscais de obras, capatazes e assentadores de linha, o qual poderá ser despedido quando não seja necessário ao

serviço, tendo em atenção o disposto no artigo 5.^o e § único do artigo 17.^o, do decreto de 11 de Novembro de 1911, e o desenvolvimento sucessivo das obras.

4.^o Para os serviços de secretaria será nomeado um funcionário do quadro dos caminhos de ferro da província, que perceberá uma gratificação, além dos seus vencimentos de categoria e exercício.

5.^o Para o serviço dos armazéns será nomeado um fiel que ficará imediatamente subordinado ao engenheiro director.

6.^o Os serviços de contabilidade serão executados, sob supervisão do engenheiro director por pessoal dos quadros de Fazenda da província.

Art. 3.^o O pessoal eventual, de que tratam os n.^{os} 1.^o e 2.^o do artigo antecedente, poderá ser aumentado ou diminuído pelo Governador Geral da província, conforme as exigências e necessidades de serviço e mediante proposta do engenheiro director.

O engenheiro director poderá também requisitar, em caso de urgência, ao Governador Geral da província, pessoal dos quadros das obras públicas e caminhos de ferro da província, a fim de suprir a falta ou impedimento do pessoal do caminho de ferro do distrito de Moçambique.

Art. 4.^o O pessoal eventual terá preferência no preenchimento das vagas que se derem no quadro, que vier a organizar-se, do pessoal permanente da exploração do caminho de ferro do distrito de Moçambique, tendo-se em vista a competência e zelo de que tiver dado provas.

Art. 5.^o A admissão de todo o pessoal operário d'este caminho de ferro é da competência do engenheiro director, que a poderá delegar nos respectivos chefes de secção.

Art. 6.^o Todos os empregados são obrigados a trabalhar, mesmo em dias feriados, quando por exigência de serviço o engenheiro director assim o determine, sem que por esse facto fiquem com direito a qualquer gratificação especial.

Art. 7.^o O pessoal eventual dos estudos e construção do caminho de ferro poderá ser empregado no serviço de exploração provisória.

Art. 8.^o Compete ao engenheiro director do caminho de ferro:

1.^o Proceder com a maior brevidade aos estudos e dirigir a construção e exploração do caminho de ferro;

2.^o Dirigir os serviços de contabilidade, administrando os fundos do caminho de ferro, e prestando mensalmente contas da sua gerência ao inspector de fazenda distrital;

3.^o Enviar ao governador geral da província, por intermédio do governador do distrito, um resumo mensal dos trabalhos executados e das despesas efectuadas;

4.^o Enviar trimestralmente à Inspecção das Obras Públicas em Lourenço Marques e à Direcção Geral das Colónias um relatório sucinto dos trabalhos executados, acompanhado dos mapas do pessoal, da receita e despesa, e a conta corrente dos fundos de caminho de ferro.

5.^o Aplicar as penas de repreensão e multa até dez dias e propor ao governador geral da província a despedida do pessoal eventual;

6.^o Despedir o pessoal, cuja admissão é das suas atribuições;

7.^o Elaborar, por anos civis, o relatório da sua gerência e fiscalizar as contas respectivas que devem ser organizadas pela secção de contabilidade;

8.^o Fazer requisições dos fundos necessários para os pagamentos segundo os regulamentos em vigor;

9.^o Preparar os processos de concursos de materiais e execução de trabalhos e submetê-los à apreciação superior;

10.^o Levantar ou mandar levantar auto de qualquer acidente ou infracção de regulamentos e enviá-lo ao Ministério Público;

11.^o Fiscalizar o abono das ajudas de custo em harmonia com as disposições do decreto de 12 de Junho de 1907 e os contratos do pessoal.

Art. 9.^o A largura da via do caminho de ferro será de 1^m,067, e o peso do carril não será inferior a 22,5 quilogramas por metro corrente.

Artigo 10.^o A testa do caminho de ferro será provisoriamente na Nochelia, devendo, porém, ser estudada a ligação do caminho de ferro com um ponto da costa fronteiro à ilha de Moçambique.

Artigo 11.^o Os projectos dos diversos troços de caminho de ferro serão submetidos a aprovação do Conselho Técnico das Obras Públicas da província que dentro dum mês tomará deles conhecimento, informando das suas deliberações o governo central.

§ único. Sobre proposta de engenheiro director e autorização do governador geral da província, a construção poderá fazer-se dentro das verbas orçamentais à medida que os estudos se executem e pelos reconhecimentos se verifique não haver dificuldades no prolongamento do traçado que possam influir na directriz estudada à retaguarda.

Art. 12.^o Os concursos para execução de obras e fornecimentos de materiais, que se realizarem na sede do distrito de Moçambique, serão feitos perante uma comissão formada pelo governador do distrito, do engenheiro director e do inspector de fazenda distrital, devendo assistir o delegado do Procurador da República, quando se tratar de obras ou fornecimentos de materiais de importância superior a 500 escudos.

§ único. Quando por motivo de serviço dos estudos o engenheiro director não possa comparecer será substituído pelo seu

adjunto, ou no impedimento d'este por igual motivo, pelo chefe da Repartição das Obras Públicas do distrito de Moçambique.

Art. 13.^o Para a execução de obras e aquisição de materiais serão observadas as disposições do decreto de 11 de Novembro de 1911 e da portaria de 20 de Outubro de 1900, entendendo-se que os limites das importâncias para os fornecimentos de materiais serão os mesmos estabelecidos para a execução de obras no decreto de 11 de Novembro de 1911.

Art. 14.^o Quando se reconheça haver nisso vantagem para a economia e rápida execução das obras e fornecimentos de materiais, o governador geral da província, mediante proposta ou requisição do engenheiro director, ordenará que os concursos sejam feitos perante o Conselho de Administração do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques nos termos dos n.^{os} 16.^o e 18.^o do artigo 13.^o do decreto de 20 de Setembro de 1906.

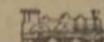
§ único. Em idênticas condições o governador geral da província poderá autorizar que seja fornecido material dos depósitos e serviços do porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, quando a estes não faça falta, e sendo indemnizado pelo caminho de ferro do distrito de Moçambique.

Art. 15.^o A aprovação do projecto de qualquer lanco ou de obras acessórias do caminho de ferro constará de portaria que o governador geral fará publicar no *Boletim Oficial*, ficando desde então as obras consideradas como de utilidade pública e urgente para todos os efeitos.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, em 19 de Abril de 1913. = Manuel de Arriaga = Artur R. de Almeida Ribeiro.

Tendo terminado o prazo para a apresentação de propostas para o fornecimento de carris, travessas e acessórios para o caminho de ferro do Golungo Alto, da província de Angola: Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, determinar que a comissão encarregada de abrir as propostas e dar parecer sobre elas, seja constituída pelo Director Geral das Colónias, pelos Chefes da 3.^a e 4.^a Repartição da mesma Direcção, pelo primeiro oficial da Direcção Geral de Fazenda das Colónias, Abilio Benedito Virgolino da Silva e pelo engenheiro Joaquim Pio Correia de Brito, da 4.^a Repartição da Direcção Geral das Colónias, que servirá de secretário.

Paços de Governo da República, em 8 de Maio de 1913. = O Ministro das Colónias, Artur R. de Almeida Ribeiro,



CAIXEIROS-VIAJANTES

Da Direcção da Associação de Classe dos Caixeiros-viajantes recebemos agora um ofício pedindo-nos a publicação de umas considerações sobre a representação da Fabrica Portuense de Guarda-soes, que publicámos aqui em 1 de março e se referia à concessão de abatimento no transporte d'estes agentes commerciaes, nas linhas ferreas do Estado.

O assumpto está já resolvido pela substituição que as direcções fizeram do «Aviso ao público» que primitivamente haviam publicado, e a processo passado em julgado não se pode, no foro jurídico, fazer appensos.

Mas os nossos principios liberaes conduzem-nos a dar franca entrada nas colunas d'esta *Gazeta* a qualquer discussão sobre matéria dos transportes, quando se trate de interesses publicos e se proceda dentro dos justos limites que não devem ser excedidos na linguagem jornalistica.

E' por este motivo que não publicamos as referidas considerações, em que a associação se dirige especialmente ao Sr. gerente daquella fabrica, em termos que não devemos reproduzir. Limitamo-nos, pois, a respigar d'essas considerações a sua parte mais importante :

Reivindica a Associação para si, ser ella quem desde muito tratou de obter a concessão, em beneficio «da classe que representa, em geral».

Só elogios merece por isso, e estimamos que seja a propria associação que venha declarar que pugnando por este beneficio «não pediu exclusivos» e portanto muito bem andaram as direcções dos caminhos de ferro do Estado tornando extensivos a todos os caixeiros-viajantes as concessões que, no interesse d'elles e do commercio, entenderam dever fazer-lhes.

E, pois, tratando-se do bem da classe, em geral, não vemos razão para que aquella Direcção não esteja d'acordo com quem, tratando-a cortezmente, na sua representação só pediu que a concessão feita fosse generalizada.

VIAGENS E TRANSPORTES

Temporada de banhos e aguas mineraes

Já se acha publicado o cartaz de serviço especial de banhos e aguas mineraes no corrente anno, das linhas do Sul e Sueste, tendo começado hontem a venda dos bilhetes, que são, como de costume, validos por 2 meses a contar do dia da venda.

O ultimo dia de venda, é o de 15 d'outubro e o ultimo de regresso é o de 31 d'esse mesmo mez.

Como nos annos anteriores podem ser ampliados os prazos dos bilhetes por um ou dois periodos de um mez, mediante a compra de senhas de ampliação, que, por cada, custa 10 % do preço do bilhete.

Os preços, bem como as diversas condições do serviço, são eguaes aos do anno passado.

Tambem a Companhia Nacional dos Caminhos de ferro inaugurou hontem a venda dos bilhetes do seu serviço de banhos interno e combinado com as linhas do Minho e Douro, de Porto á Povoa e Famalicão e de Guimarães, cujos preços e condições são eguaes ás dos annos anteriores.

O serviço identico da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, tanto interno como combinado com as demais linhas portuguezas e com as hespanholas, começará conforme dissemos no nosso ultimo numero, em 15 do proximo mez de junho.

Tourada no Barreiro

No proximo domingo, 18 do corrente, deve realizar-se na villa do Barreiro, uma magnifica tourada em que tomarão parte amadores e artistas de reconhecido merito.

Por este motivo a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelece serviço de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, das estações de Lavradio a Setubal e Aldegallega. De Lisboa tambem ha bilhetes especiaes cujos preços são de 180 reis á ré, e 130 á próa.

Festas da Cidade em Santarem

Principia hoje a venda de bilhetes reduzidos do serviço especial que os Caminhos de ferro Portuguezes estabelecem por motivo das festas da Cidade em Santarem a que nos referimos no nosso ultimo numero, e que prometem ser deslumbrantes.

O primeiro dia de festa é amanhã e o ultimo o de 19 do corrente.

Alem do cortejo, concertos, illuminações, fogos d'artificio, batalhas de flôres, etc., no dia 18 deve effectuar-se uma magnifica corrida de touros.

Os preços de Lisboa a Santarem e volta são: 2\$000 reis em 1.^a; 1\$560 em 2.^a e 1\$120 em 3.^a classe.

Alem de Lisboa-Rocio, vendem bilhetes d'este serviço todas as estações desde Campolide até o Entroncamento, e as de Abrantes, Elvas, Paialvo, Figueira, Coimbra, Pampliosa, Aveiro, Campanhã, e as das linhas de Vendas-Novas.

As estações das linhas do Sul e Sueste tambem vendem bilhetes reduzidos para Santarem, via Setil, durante os dias d'estas festas.

E' de esperar que a concorrencia seja numerosissima se... o tempo der licença.

Romaria ao Senhor-da-Pedra

E' nos dias 18 e 19 que se realiza a romaria ao Senhor-da-Pedra, a mais importante, pelo grande numero de pessoas que a ella costumam accorrer, no norte do paiz.

Como nos annos anteriores, a Companhia dos Caminhos

de ferro Portuguezes estabelece nos dois referidos dias um intenso serviço de comboios entre Campanhã e Miramar, apeadeiro que serve o local da romaria, havendo tambem grande numero de comboios só entre Espinho e Miramar.

Todas as estações e apeadeiros desde Porto-Campanhã até Agueda venderão bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Transporte d'accumuladores electricos de Hespanha para Portugal

Espera-se que brevemente seja posta em vigor, pois já foi submetida á approvação do Governo, a tarifa internacional n.^o 207, de pequena velocidade, para o transporte de baterias de accumuladores electricos, procedentes de Saragoça com destino a Lisboa e Porto-Campanhã, e que virá substituir a actual tarifa P. V. n.^o 1.

A diferença principal entre a projectada tarifa e a que está em vigor desde fevereiro de 1904, consiste em attender ás expedições do minimo de 50 kilos ou pagando como tal, em logar de só attender ás de vagões completos, e em os seus preços terem sido accrescidos do imposto de transito em Portugal, pelo que ficam sendo 10\$935 por tonelada quando para Lisboa, e 12\$330 por tonelada quando para Porto.

Estes preços são tambem applicaveis ás estações intermedias.

As operações de carga e descarga das remessas de vagão completo devem ser feitas por conta dos expedidores e consignatarios, não podendo cada remessa ser constituida por mais de um vagão.

Eis em resumo as condições da nova tarifa, que deve beneficiar bastante as industrias electricas.

Transporte de palha nas linhas do Minho e Douro

Segundo um aviso datado de 18 do mez findo, foi annullado o Aviso ao Publico de 9 do mesmo mez, relativo á quebra natural das remessas de palha nas linhas do Minho e Douro, a que aqui nos referimos.

Transporte de peixe secco nas linhas do Sul e Sueste

A partir de hontem é considerado incluido o peixe secco no paragrapo 3.^o da tarifa especial n.^o 1 de grande velocidade da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.



O dynamo mais pequeno do mundo

Foi exposto na Academia Franceza um dynamo tão pequeno, que pôde ser collocado perfeitamente sobre uma moeda de um centimo. Esta minuscula machina, perfeita miniatura de um dynamo vulgar, mede 0,0152 de altura e approximadamente o mesmo nas duas outras dimensões.

Quando funciona, produz um ruido analogo ao de um pequeno insecto; e pôde funcionar não só como machine geradora de força, mas tambem como motor, consumindo n'este ultimo caso dois amperes e 2,5 voltas, sendo accionado por uma pequena bateria.

Este dynamo é mesmo menor, em dimensões e peso, do que o construido por um operario de nome Trevet e apresentado á academia pelo electricista Carpentier, e cujo peso era de 7 grammas.



XXXII

Excursões economicas. — O bairro arabe. — A columna de Pompeu. — As catacumbas. — Guia de lá e de cá. — Arredores de Alexandria. — Os vapores austriacos. — Bakchiche «for ever».

Para os ricos que viajam, as grandes commodidades modernas — o bilhete Cook para as grandes circulatorias; o guia para as excursões; o automovel para as estradas e as cidades — se lhes dão um grande sossego de espirito, na posse do *não te rales*, em que se embalam, tambem, quanto a nós, tiram um pouco do encanto da viagem, que, entendemos, é constituido pela distracção de procurar saber, de buscar orientação, de estudar caminhos e meios de transporte.

Para este ultimo fim servem maravilhosamente, em toda a parte onde se encontram, os carros electricos, como meio de condução dos remedados.

Porque, pelo seu proprio interesse, as linhas electricas servem sempre os pontos mais importantes das cidades e seus arredores; é uma viação rapida, commoda e barata, em que facilmente nos orientamos, pela planta da cidade, para escolhermos o ponto a que temos que ir. E só onde ella não chega, ou, onde não pôde ir, tomamos o trem ou o auto, ou, em alguns casos, preferimos o passeio a pé, que nos permite melhor conhecer os costumes, parar, inquirir, ver demoradamente, o que instrue muito mais do que a rapida passagem no auto de trinta cavallos.

E, pois, em carro electrico que se percorre toda Alexandria, e com a maxima facilidade, porque alli todos fallam francez e facilmente nos tiram de qualquer embaraço.

Que n'este ponto, é nosso habito, filho de um pouco de individualismo que nos caracteriza, perguntar o menos possivel, depender o menos possivel de conselhos alheios, estudando o que queremos saber, nos livros ou nas plantas locaes. E quando nos enganamos (o que é raro) corrigimos o proprio erro com o castigo de o remediar por nós proprios.

Vendo, pois, os lettreiros dos carros, achamos logo que da praça de Mehemed-Ali, centro da cidade, parte um electrico para *Anfuchy*, e n'elle vamos pela margem do mar até ao palacio do governador, que não nos deixam ver; mas temos bem perto, uns tumulos gregos, descobertos em 1901, mas pouco interessantes.

Visitados elles, uma nova linha electrica dá a volta pelo outro lado da estreita lingua de terra que protege o porto do oeste e nos traz ao sim do bairro arabe.

Deixemos ahí o carro, e façamos, a pé, o trajecto d'essas ruas do mercado.

Muito curiosos os doces que se expõem em grandes rosarios, pendurados á porta das originaes pastelarias. Curiosos só, na forma, porque o gosto é detestavel.

O passeio pelas ruas é de um kilometro apenas. Tomaticos, pois, outro carro, que nos leva para o sul.

D'elle, sem nos apearmos (que não vale a pena) vemos a elegante columna chamada de Pompeu, mas que foi levantada em honra de Diocleciano.

Deixemos, pois, andar o carro, ao lado do canal, até ao extremo, onde é a estação d'elles, que nos deixa envidados ao compararmo-la com a nossa de Santo Amaro. Que nem comparação possivel ha entre a vastidão d'esta e aquelle pobre pateo com meia duzia de linhas e alguns carros velhos recolhidos em velhos barracões.

Verdade seja que, para a luxuosa installação da nossa, concorremos todos nós diariamente, como elevado preço das carreiras.

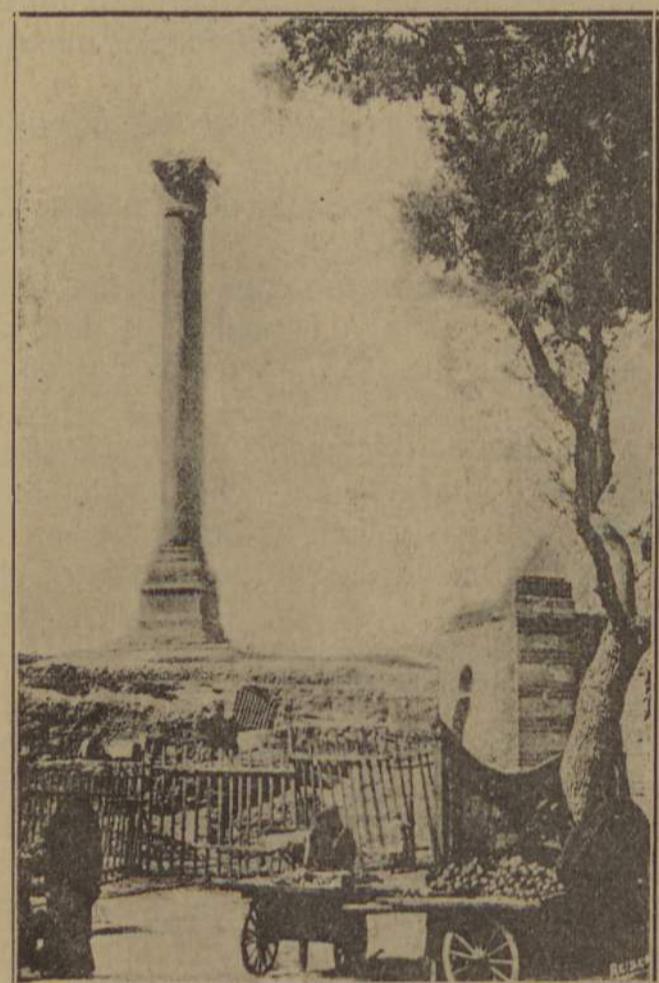
Mas não foi para ver carros electricos que viemos aqui, mas para ir ás catacumbas, as mais importantes, e um dos pontos de visita obrigatoria de toda a gente que vai a Alexandria.

Uma pequena rua conduz lá.

Paga-se 5 piastras pela entrada e um guia acompanha-nos em toda a visita.

Um guia que falla primorosamente francez e que sabe tudo o que mostra.

N'esta occasião tambem nos lembramos do nosso paiz e... compararmos!



Alexandria--Columna de Pompeu

Na nossa egreja de S. Roque estão dois guardas que a mostram e a capella de S. João Baptista. Muito attenciosos, só fallam portuguez; e o visitante que não lhes pergunta o que alli ha, porque, coitados! as syllabadas fazem rir e a descripção das preciosidades é caricata; não sabem nem a epocha em que a capella foi construida, nem os autores dos trabalhos, nem sequer o nome dos materiaes.

Indicaram-nos ha pouco que havia uma balaustrada de abano e pedras de *zaluli*!

Descendo a uma grande profundidade, visitam-se os nichos onde existiam mais de 80 tumulos, ao que parece, de uma grande personagem egypcia do seculo II e de sua familia e servidores.

D'ahi, voltando ao encontro do carro electrico, tomamos bilhete de correspondencia, que nos custa 22 reis, e nos traz, por outros caminhos, ao centro da cidade, onde passamos a outro que vai partir para o outro extremo. E, no total, um trajecto de bons 7 kilometros, por 22 reis, até a porta de Rosette, rodeada de jardins publicos, bairro novo e elegante para passeio da gente fina.

Nota-se que a rua que mais directamente alli conduz, é a rua elegante, a rua do *high-life* da terra.

Pois por isso os carros electricos não passam n'ella, indo por uma outra, parallelia, vulgar. Quer dizer que até na Turquia e n'uma cidade secundaria, os carros electricos não percorrem as ruas principaes, embora estas sejam largas e sem rampa. Com vista aos que pensam em fazê-los passar aqui pelo nosso Chiado.

Vistos os jardins e regressando por essa rua principal, temos, á direita, a uns 300 metros, o museu de antiguidades

des greco-romanos, que é interessantíssimo, e a que se deve consagrar o maior tempo possível.

Um outro dia deve ser dividido em dois passeios: de manhã a *El-Meks*, baía do Mediterrâneo e praia de banhos muito frequentada; de tarde a *Ramé*, a povoação de veraneio dos Alexandrinos, especie dos nossos Estoris, onde vive quasi toda a melhor sociedade, havendo um luxoso hotel-casino, muitas vivendas de boa construção, palacios, *villas* e casas de alojamento particulares em que se está como em familia por um preço assás modico e com todas as commodidades.

Uma linha electrica com bons carros faz hoje serviço para alli por duas linhas, devendo tomar-se á volta pela linha diferente d'aquella que se seguiu á ida, para melhor se ver todo o caminho.

No centro da cidade pouco temos que ver, álem da egreja de Santa Catharina, cathedral importante, e a egreja grega onde nos domingos ha os curiosos officios d'aquele rito que são tudo o que ha de mais theatricalmente phantastico.

Já aqui fallámos d'este ceremonial quando tratámos das egrejas russas; não o repetiremos.

A nossa viagem no Egypto está finda; tratemos de tomar logar n'um vapor que nos conduz á Europa.

Qual? ah! está o que ha que resolver.

A ponta da terra mais proxima é o calcanhar da Italia — visto que está consagrado que esse paiz é nma bota na configuração do seu territorio. Nesse calcanhar está Brindisi, onde fazem escala os vapores austriacos que sobem o Adriatico.

Por ah! iremos, mesmo porque todos nos dizem que são os melhores vapores d'aquele serviço.

Ha duas carreiras semanais: uma de rápidos, verdadeiros vapores de luxo; palacios fluctuantes que fazem a travessia em 2 dias, e n'elles custa o transporte 300 a 400 francos por pessoa.

O outro serviço, chamado postal, é mais economico e todavia muito confortavel; preferimo-lo. Custa o transporte a Brindisi só 200 francos, e gastam-se 3 dias.

Para a partida temos que modificar as nossas ideias: é indispensavel tomar guia porque ha que preencher formalidades sanitarias provando que vamos de perfeita saúde ou que temos umas piastras para pagar; depois, que ir á alfandega apresentar as bagagens, pagando tambem umas piastras; e só depois d'isso nos deixam embarcar.

Advertindo que, embora vamos para bordo com algumas horas de antecedencia, tudo isto é feito precipitadamente, fazendo-nós andar a correr, de um lado para o outro, como se já não houvesse tempo; como se o vapor estivesse a largar.

Isto, comprehende-se, obedece a um fim: desorientar o passageiro; fazer-lhe crer que todos lhe prestaram grandes serviços; que se não fosse tanta sollicitude elle não embarcaria.

Traducção litteral: *bakchiche*, *bakchiche* e mais *bakchiche*, para que, ao deixarmos terras turcas, não esqueçamos esta palavra magica que nos embalou os ouvidos e nos ajudou a despejar o bolso desde que n'ellas entramos.



Uma hora a menos entre Luxemburgo e Paris

Eis como nos conta a possibilidade d'este feito, o *Est Républicain*:

A sociedade do «Prince Henri», que explora no grão-ducal todas as linhas que não foram concedidas á Alemanha, e entre outras as tres que conduzem á fronteira francesa Esch-Pétange, Luxemburgo-Pétange e Kleinbe-

kingen-Pétange, entregou ao governo o projecto de uma linha directa «Luxemburgo-Belvaux-Hussigny». Eis o que os jornaes luxemburguezes nos relatam sobre a genese d'este projecto:

A «Companhia do Leste» sempre pensara em construir uma linha de Briey a Hussigny, e tinha feito um pedido de concessão n'esse sentido. Entretanto, surgiram dificuldades, e não se executou senão a linha Briey-Audun-le-Roman-Tiercelet, bem como um ramal conduzindo de Tiercelet a Micheville. Se a Companhia do Leste não executou o trajecto Tiercelet-Hussigny previsto no projecto primitivo, foi porque os proprietarios das minas situadas no ponto onde teria sido necessário abrir um tunnel, a tal se opuseram. A despeito da sua boa vontade e do seu manifesto desejo de obtemperar aos votos da Sociedade luxemburgueza, que não esperava senão pela execução d'este troço para poder ella própria ligar a sua rede á linha de Hussigny, a Companhia do Leste teve que renunciar á realização do seu projecto.

Eis, porém, agora, todas as dificuldades removidas. Os concessionarios das minas já se não oppõem mais á abertura do tunnel perto de Hussigny. Por outro lado, a construção d'este tunnel dissiparia igualmente os escrupulos da administração militar francesa, cuja aprovação seria preciso obter, pois a linha atravessará a zona militar da fronteira.

Desde que a Companhia do Leste prevenira o «Prince Henri» de que a linha Tiercelet-Hussigny iria ser uma realidade, a Sociedade luxemburgueza tomou logo posições para obter do governo a concessão de uma linha Hussigny-Belvaux (Luxemburgo), que permitisse a ligação da sua rede á rede francesa. A breve trecho, este projecto ganhou uma amplitude que não tinha de começo. Como, na discussão, muitas comunas do cantão de Esch mostrassem desejo de manter com o Luxemburgo uma comunicação mais directa e mais rápida, e como se debatia em todos os jornaes a questão de uma linha electrica que ligasse a capital aos principaes centros da região mineira, a sociedade do «Principe Henrique» concebeu o plano de prolongar o ramal Hussigny-Belvaux e de o transformar n'uma linha directa «Hussigny-Luxemburgo», cujo traçado prevê as estações intermedias de Belvaux, Echelrange, Monderange, Pontpierre, Wickrange, Leudelange e Hollerich-lez-Luxemburgo.

O projecto prevê igualmente um ramal, que ligaria tambem a linha Hussigny-Luxemburgo á capital da região mineira. Mas, quanto a esta parte do projecto, o «Prince Henri» terá guerra com a administração allemã do caminho de ferro da Alsacia-Lorena, que, senhora da concessão directa de Luxembourg-Esch, poderá suscitar dificuldades da ordem jurídica, como já o tem feito em casos analogos. A administração imperial, por seu lado, pensa em acrescentar á dupla via que liga Esch ao Luxemburgo, duas linhas novas, que se tornam necessarias em vista do avançamento da estação de Esch e do aumento extraordinario do tráfego na região mineralifera. Mas, como a estação de Esch não pode ser ampliada, por estar arrumada ao sopé de uma montanha, a administração concebe o plano de construir uma vasta *gare* para mercadorias no outro flanco da cidade, e proximo das grandes fabricas de Gelsenkirchen.

A linha que sirva esta *gare* de mercadorias cortaria então o ramal projectado pelo «Prince Henri», por forma que provirão d'ahi uma serie de dificuldades,

Porém, como quer que seja, ter-se-ha a breve prazo uma linha directa Luxemburgo-Hussigny-Briey, e os jornaes luxemburguezes calcularam já o tempo que se ganha n'esta nova linha. A viagem de Luxemburgo a Nancy poder-se-ha fazer em 2 horas, e como de Nancy se pode alcançar Paris em 3 horas e 30 minutos, o trajecto Luxemburgo-Paris ficará igualmente diminuido de uma hora para os Luxemburguezes.



CARTA FINANCEIRA

CARTERA DOS ACCIONISTAS

Caminho de Ferro Portuguezes. — O Conselho de Administração, na sua sessão de 18 de Abril ultimo, decidiu pagar ás obrigações privilegiadas de 2º grau o saldo do juro do ultimo coupon, como segue:

Frs. 1,02 por obrigação de 3%
” 1,36 ” de 4%
Mks. 1,25 ” de 4 1/2%
” 0,34 ” de 3% privilegiada da Beira-Baixa.

contra entrega respectivamente do coupon n.º 13 para as obrigações de 3%, 4% e 4 1/2% privilegiadas de 2º grau ou do complementar n.º 8 para as obrigações de 3% privilegiadas de 1º grau Beira-Baixa, que servirá de cedula, tudo conforme o annuncio feito em tempo.

Este pagamento será feito na sede da Companhia, nos termos indicados a contar do dia 16 do corrente em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ao meio dia e da 1 às 4 da tarde, pelo cambio do dia com a exempçao do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do que dispõe o Art.º 5º da carta de lei de 29 de Julho de 1899, publicada no Diario do Governo n.º 72 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

— Assembleias Geraes extraordinaria e ordinaria dos Srs. Accionistas. — Em cumprimento dos Estatutos e de harmonia com as resoluções do Conselho de Administração d'esta Companhia, é convocada a Assembleia Geral dos Srs. Accionistas, portadores de 100 ou mais accões, segundo o art.º 28º dos mesmos Estatutos, para se reunir extraordinariamente na sede da Companhia no dia 7 de Junho proximo, pelas 12 horas, devendo nesse mesmo dia, e logo a seguir á conclusão dos trabalhos d'essa Assembleia extraordinaria, ter logar a reunião da Assembleia Geral Ordinaria, na forma do art.º 31º dos mesmos Estatutos.

A Ordem-do-dia de cada uma d'essas assembleias será a seguinte:

Na Assembleia Geral Extraordinaria. — Conhecer da situação da Companhia perante a suspensão judicial das deliberações tomadas nas ultimas Assembleias de 15 e 29 de Junho de 1912; apreciar e resolver ácerca do assumpto d'essas deliberações; — e conhecer do mandato alli conferido aos eleitos para os Corpos Gerentes, podendo proceder-se a novas eleições para aquelles mesmos cargos, nos termos dos art.º 13º e 17º dos Estatutos.

Na Assembleia Geral Ordinaria. — 1º — Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1912, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2º — Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38º dos Estatutos.

3º — Eleger dois vogaes do Conselho de Administração, nos termos dos Art.º 13º e 17º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição nos termos dos Estatutos.

4º — Eleger dois vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art.º 24º, dos dictos Estatutos, podendo haver reeleição.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'estas Assembleias devem as Accões nominativas ter sido averbadas até ao dia 6 d'este mez de maio inclusive, e as Accões ao portador depositadas até ao meio-dia do dia 23 do mesmo mez de Maio.

Em Lisboa, — na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto — no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto.

Em Paris — nas Caixas do «Comptoir National d'Escompte» de Paris, do «Crédit Lyonnais», da «Société Générale de Crédit Industriel et Commercial», da «Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France», e da «Banque de Paris et des Pays-Bas».

Em Londres — nas Caixas dos Banqueiros, Glyn, Mills, Currie & Cº.

Em Berlim e Francfort — nas Caixas do «Bank für Handel und Industrie».

Os documentos legaes estarão patentes na contabilidade central da Companhia desde o dia 23 do corrente mez.

Os bilhetes de admissão á Assembleia serão passados pela Com-

missão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depositos das Accções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Art.ºs 32º, 33º, 36º, 37º e 39º dos Estatutos.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Assembleia geral dos accionistas. — De conformidade com os artigos 39º e 40º dos Estatutos, são convocados os Srs. accionistas, portadores — pelo menos — de vinte accções, em assembleia geral ordinaria, para as 2 horas da tarde de segunda-feira 26 do corrente mez, na sede social da Companhia em Lisboa, rua Victor Cordon, 1-2º.

O deposito das accções ao portador deverá ser feito, conforme o artigo 39º, quinze dias antes da reunião:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & Cº, rua dos Fanqueiros;

No Porto, no Banco Alliança;

Em Paris, no «Comptoir National d'Escompte», 14, rue Bergère. Esta reunião tem por fim:

a) Apresentação do balanço e contas do exercicio de 1912.

b) Discussão e votação do relatorio do Conselho de Administração sobre o mesmo exercicio e parecer do Conselho Fiscal.

c) Fixação da importancia a distribuir ao coupon n.º 8 das obrigações de juro variavel; e

d) Eleição de dois administradores, conforme o artigo 24º dos Estatutos, e de tres membros efectivos e dois supplentes para o Conselho fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal devem ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia.

O recibo do deposito servirá para a admissão na assembleia geral.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Reunem-se no dia 7 de junho as assembleias geraes extraordinaria e ordinaria d'esta Companhia, para tratar:

1º Assembleia extraordinaria — Conhecer da situação da Companhia perante a suspensão judicial das deliberações tomadas nas ultimas assembleias geraes de 15 e 29 de junho findo; — apreciar e resolver ácerca do assumpto d'essas deliberações; — e conhecer do mandado alli conferido aos eleitos para os corpos gerentes, podendo proceder-se a novas eleições para aquelles mesmos cargos nos termos dos estatutos.

2º Assembleia ordinaria — 1º — Contas respectivas ao exercicio de 1912, do relatorio do Conselho de administração e do parecer do Conselho fiscal, e votação sobre essas contas;

2º — Apreciar quaisquer propostas dos accionistas, apresentadas segundo a parte final do art.º 38º dos estatutos;

3º — Eleger dois vogaes do Conselho de administração e dois do Conselho fiscal, podendo haver reeleição nos termos dos estatutos.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Maio de 1913.

Continua arrastando-se no Parlamento a discussão do orçamento, e já se sabe que o Sr. presidente do Conselho desistiu do seu propósito de fazer encerrar as Camaras em 31 do corrente, porque não haveria tempo para se votar aquele documento, a lei eleitoral e varios outros diplomas.

Como consequencia, os nossos legisladores terão assegurado mais quinze dias (se não fôr mais) o seu bello subsidio, de que elles não prescindem, embora fiquem em casa ou vão para passeio, deixando a Camara ás moscas por falta de numero. A discussão da proposta para que o subsidio fosse tirado a quem madraceia, foi hilariante e instructiva para a apreciação do que é o nosso parlamento.

O mesmo ministro apresentou uma proposta de lei para que, de futuro, nenhuma emissão de titulos se faça, ainda que expressamente autorizada por lei, sem que, além de outras formalidades exigidas pela legislação em vigor, seja precedida de decreto fundamentado, em conselho de ministros, por todos assignado e publicado no Diario do Governo.

E' uma disposição honesta que bom seria fosse tornada latitudinaria a outras providencias similares.

O *Économiste Européen* recebeu, do seu correspondente em Lisboa, informação de que se annuncia para o proximo outubro «um grande imposto nacional sobre as fortunas, que deve produzir 20.000 a 30.000 contos de reis.»

Sabido é como e quanto os jornaes extrangeiros são propensos ás noticias à *sensation* sobre os paizes pequenos e especialmente o nosso; e por isso pomos de quarentena a noticia.

Não podemos crer que o titular das Finanças pense em uma medida que teria por fim afastar, quanto possível, as fortunas, do paiz, e o annuncio d'este projecto já é bastante para que muitos vão pondo os seus haveres a coberto de um novo assalto.

Com estes e outros boatos vão-se aggravando a situação económica e a crise de trabalho que ameaça tornar-se tremenda, no que se refere á construcção, começando já por que o ministerio do Fomento vae licenciar 4.000 operarios. Para lhe obtemperar

aos resultados parece intuitivo, pelo contrario, que a todas as fortunas existentes entre nós, e até ás que do estrangeiro aqui viessem empregar-se, se dessem todas as facilidades de exempçao de impostos, etc.

Os cambios melhoraram consideravelmente nos ultimos dias, graças, internamente, ao desafogo da praça por virtude da grande abundância de papel vindo do Brasil e internacionalmente por se ter desannuveado a atmosphera pelo restabelecimento da paz nos Balkans.

A libra já se vendeu hoje a 5\$165 e comprava-se a 5\$125 rs. O Rio-Londres fechou a 15 $\frac{1}{2}$, ou 15\$826 por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MAIO		EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 $\frac{3}{16}$	46 $\frac{7}{16}$	46 $\frac{3}{16}$	46 $\frac{1}{16}$
" 90 d/v.....	47 $\frac{1}{16}$	—	46 $\frac{11}{16}$	—
Paris cheque.....	612	615	617	620
Berlim "	252	253	253 $\frac{1}{2}$	254 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque	424	426	428	430
Madrid cheque	935	945	945	955

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos		ABRIL													-	
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-	
Lisboa:	Divida Interna 3% assentamento	38,45	38,40	—	38,35	38,34	38,34	38,35	38,40	38,60	38,60	38,60	38,60	38,60	—	
Divida Interna 3% coupon	38,45	38,45	—	38,35	38,34	38,34	38,35	38,35	38,45	38,53	38,55	38,55	38,55	38,70	—	
" " 4% 1888, c/premios	20.700	—	—	—	20.700	—	—	—	—	20.650	20.600	20.600	0.600	—	—	
" " 4 1/2% 1888/9.	—	c53.900	—	—	49.200	—	c53.800	—								
" " 4% 1890	c49.000	—	—	—	8.850	8.850	8.850	8.850	—	c49.300	—	—	—	8.800	—	
" " 3% 1905 c/premios	8.850	—	—	—	—	—	—	—	8.850	—	8.850	—	—	—	—	
" " 4 1/2% 1905, (C.os de F.o Est)	—	a82.500	—	—	c79.000	—	—	—	—	—	—	—	c79.400	c79.400	—	
" " 5% 1909, ob. (C.os de F.o Est)	a81.500	66.600	66.600	—	66.700	66.800	66.900	66.900	66.900	66.900	66.900	66.900	66.700	66.700	—	
Externa 3% coupon 1.a série	66.600	—	—	—	—	65.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 3% 2.a série	—	—	—	—	69.200	69.400	69.400	69.400	—	—	69.400	69.400	—	—	—	
" " 3% 3.a série	69.100	69.100	—	—	—	—	—	102.000	—	—	—	—	—	—	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal	153.800	154.000	—	—	154.000	—	153.800	—	—	—	—	153.650	—	—	—	
" " Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134.000	—	—	—	—	—	
" " Nacional Ultramarino	102.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101.000	—	
" " Lisboa & Acores	—	103.000	—	—	—	64.000	63.800	—	64.000	—	64.090	—	—	63.800	—	
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	4.650	—	—	—	4.700	—	—	4.750	—	
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon	c71.100	c71.400	—	—	—	71.000	71.000	70.800	—	70.700	—	70.700	70.700	—	—	
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	c58.800	—	—	—	—	c58.700	—	—	—	—	—	
Obrig Companhia Através d'Africa	89.000	—	—	—	—	89.000	—	—	—	—	88.600	88.700	88.500	88.500	—	
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	63.800	—	—	—	63.800	63.800	63.800	63.800	—	64.000	—	—	64.000	64.000	—	
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	51.400	51.400	—	—	—	51.200	50.900	—	50.800	50.800	—	—	50.950	50.900	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	17.200	17.200	—	—	—	17.200	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	17.200	17.200	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.a série	72.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.000	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.a série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	79.200	79.200	79.200	79.200	79.200	—	—	
" " 5%	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris:	3% portuguez 1.a série	—	—	—	—	—	63,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	35	—	
" Madrid-Caceres-Portugal	—	35	34	34,50	—	35,50	—	35,50	—	—	—	—	35	35	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	474	—	473,50	478	478,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes	—	364	306	—	307	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	—	305	303	305	303	305	305	306	308	—	—	305	305	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	246	246	—	246	246	246	246	—	—	—	246	246	—	—	
" Companhia da Beira Alta	—	279	280	279	273	274	275	—	276	—	—	275	275	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal	—	173	—	170	170,50	173	173	174	175	—	178	176	—	—	—	
Londres:	3% portuguez	—	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	—	63,50	64	—	—	
Amsterdam:	Obrig. Através d'Africa	—	84,87	—	84,75	—	—	—	84,06	—	—	—	84,68	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses 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 Caminhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	29 Abril	1.073	1.970.942.000	1.073	1.954.263.000	+ 16.679.000	1.836.857	1.821.307	+ 15.544
Vendas Novas...	" "		70	42.853.000	70	32.380.000	+ 10.473.000	612.185	462.571	+ 149.614
Coimbra a Louzã.	" "		29	9.494.000	29	9.766.000	- 272.000	327.379	336.758	- 9.379
Sul e Sueste.....	30 "		681	563.714.201	681	581.207.425	- 17.493.224	827.774	853.461	- 25.687
Minho e Douro	20 "		467	534.521.000	467	485.714.804	+ 48.806.196	1.144.584	1.040.074	- 104.510
Beira Alta	1 "		253	137.222.798	253	126.851.196	+ 10.371.602	542.382	501.388	+ 40.994
Companhia Nacional	15 "		185	50.102.918	185	45.235.678	+ 4.867.240	270.826	244.517	+ 26.309
Guimarães	28 Fevereiro		56	19.448.430	.. 56	19.174.180	+ 274.250	347.293	342.396	+ 4.897
Porto á Povoa e Famalicão	" "		64	23.982.785	64	23.558.925	+ 423.860	374.734	368.108	+ 6.623
Hespanholas			Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	31 Abril	3.681	43.834.297	3.681	42.697.051	+ 1.137.246	11.908	11.599	+ 309	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.664	38.126.406	3.664	37.686.656	+ 439.750	10.405	10.285	+ 120	
Andaluzes	10 "	1.083	6.526.757	1.083	7.291.960	- 765.203	6.026	6.733	- 707	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	30 "	777	2.982.159	777	2.991.528	- 9.369	3.838	3.850	- 12	
Lorca a Baza e Aguilas.....	3 Maio	168	1.579.265	168	1.203.936	+ 375.329	9.400	7.166	+ 2.234	

Caixas de reformas

Seguindo o principio de dar a conhecer o que lá por fóra se acha estabelecido sobre reformas do pessoal de caminhos de ferro, extractamos do *Social Engineering*, de um artigo do Sr. William H. Tolman, director do *American Museum of Safety Services*, em que se resume o que se practica nos Estados Unidos, n'este genero de previsão do futuro do pessoal tão enormemente numeroso das suas vias ferreas.

«As instituições de reformas do pessoal dos caminhos de ferro dos Estados Unidos são, geralmente, do tipo adoptado em janeiro de 1900 pela *Pennsylvania Railroad System Est of Pittsburg and Erie*, cujos principios são os seguintes:

«O serviço de reformas é um serviço da Companhia, absolutamente autonomo, possuindo uma individualidade propria nas suas relações com os demais serviços.

«Foi fundado pela administração e em poder d'esta inteiramente se conserva; não tendo o pessoal que contribuir nem que intervir na sua direcção.

«Em geral, o fim da instituição é conceder reformas aos agentes da Companhia, quando attingam a edade de 65 a 70 annos, sendo a reforma obrigatoria ou necessaria, e aos de 61 a 69 annos que tenham que deixar o serviço por motivo de uma impossibilidade permanente de trabalhar; devendo o empregado ou o operario ter 10 a 30 annos de serviço, para ter direito á sua reforma.

«Em muitos regulamentos previram-se tambem os casos de indemnizações facultivas aos operarios impossibilitados para sempre de trabalhar, em qualquer occasião do seu serviço. Em tales casos, considerados como extraordinarios, as medidas a tomar dependem inteiramente da Companhia interessada.

«Em geral estas indemnizações não podem ser reclamadas pelo pessoal das Companhias que possuem serviços de socorros, que prevêem geralmente os casos d'este género.

«Algumas Companhias de caminhos de ferro, não possuindo, embora, Serviços de Reformas, teem por habito conceder, á custa dos seus lucros, reformas ou gratificações aos empregados que d'isso consideram merecedores, quando estes deixam o serviço por motivo da sua edade ou d'uma incapacidade de trabalhar.

«O calculo da pensão de reforma varia, segundo as diferentes redes, e adapta-se ás necessidades e ás condições de cada uma, sendo, em geral, baseado sobre a edade e o tempo de serviço dos interessados.

«A reforma nunca é substituida pela entrega d'uma somma, ou por qualquer outro pagamento ou indemnização.

«A pensão de reforma cessa com a morte do beneficiado.

«O pedido de reforma, para ser attendido, depende, ordinariamente, de aprovação do Conselho de Administração do Serviço, e em todo o caso, do Conselho de Direcção da Companhia.

«As pensões são pagas mensalmente, e a taxa é calculada, em geral, em 1 por cento do vencimento mensal medio dos dez ultimos annos, multiplicado pelos annos de serviço dos interessados.

«Estes annos são contado desde que o empregado entrou para o serviço até que o deixou, deduzindo-se o tempo que elle tenha estado fóra do serviço. Se o total compõe uma fracção de meses, ella é desprezada.

«Exemplo: se um operario esteve ao serviço durante 41 annos e durante este prazo esteve um anno, em total, fóra do serviço, sendo o seu salario medio, dos dez ultimos annos, de 207,20 francos, receberá uma reforma mensal igual a 40% d'esta somma, ou seja francos 82,90».

Por esta noticia que damos simplesmente a titulo de curiosidade, se vê quanto as condições de reforma do

pessoal ferroviario são, n'aquelle paiz, inferiores ás que lhe concedem as administrações europeias.

E' o caso de se aplicar a conhecida paremia: «Cada terra com seu uso». A Europa é muito mais generosa, e digamos mesmo, mais justa com o seu pessoal.



Evora a Reguengos. — Acha-se finalmente ajustado entre a Caixa Geral de Depositos e a Camara Municipal de Reguengos o emprestimo de 500 contos auctorizado pela lei de 27 de janeiro de 1912 para a construcção da linha d'Evora a Reguengos.

E' com vivo prazer que registamos o facto. Vae tornar-se realidade aquelle importante melhoramento que advogámos calorosamente nas suas diversas phases e que bem podia ter sido levado a effeito ha cerca de tres annos.

— Ao Dr. Joaquim Rojão presidente do Syndicato agrícola de Reguengos e tenaz propugnador da construcção do caminho de ferro, as nossas cordiaes felicitações por ver afinal coroados d'exitos os seus esforços e diligencias de tantos annos.

Como é sabido, o rendimento proprio da linha dará o necessário para a annuidade do emprestimo, sem que a Camara Municipal tenha de suprir deficiencias. Os caminhos de ferro do Estado encontram para a despesa de exploração compensação no affluxo do trafego ás linhas actuaes. Sem encargo, pois, se leva a effeito a obra.

Mais uma vez lamentaremos que igual lei não tenha sido promulgada para a construcção da linha do Seixal a Azeitão e Cezimbra, de rendimento certo.

Companhia Portugueza. — Estão já em Irun algumas das novas carruagens que esta companhia adquiriu para os comboios rápidos e tramways, que devem entrar em serviço com o horario de verão.

Sul e Sueste. — Foi auctorizada a construcção de 29 carruagens das de 3.^a classe, nas officinas do Barreiro, destinando-se algumas á nova linha do Valle do Sado.

Em setembro devem chegar para estes caminhos de ferro 6 locomotivas de grande força para os comboios de mercadorias, que poderão rebocar 600 toneladas.

Na estação do Barreiro vae ser construido um guindaste trasbordador para facilitar a descarga do minério, que poderá carregar 2:000 toneladas em 24 horas.

Minho e Douro. — Esta administração adquiriu 3 locomotivas para comboios de mercadorias e mais 3 para as linhas de via reduzida.

Beira Alta. — Estão em construcção nas officinas da Figueira da Foz 2 carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe, tipo moderno, com 7 compartimentos, corredor lateral, retrete, lavatorio, etc. Este novo material destina-se aos comboios-omnibus.

Miranda do Douro. — Tambem vae proseguir a construcção d'esta linha, no troço de Carviães a Mogadouro.

Ermezinde a Leixões. — Já foi entregue no ministerio do Fomento uma proposta para a construcção da linha de Ermezinde a Leixões e um ramal para Contumil.

Pinhal-Novo a Aldegallega. — Foi apresentado pelo deputado Sr. Ramos da Costa, um projecto pelo qual é o governo auctorizado a fazer o estudo e construcção do prolongamento do ramal do caminho de ferro de via larga do Pinhal-Novo a Aldegallega, até à villa de Alcochete, em cumprimento do disposto no art. 7.^º do de-

creto com força de lei de 7 de junho de 1907, visto o rendimento bruto do dicto ramal ter excedido muito os encargos de juro e amortização do empréstimo que a Câmara Municipal de Aldegallega contraiu para esse fim.

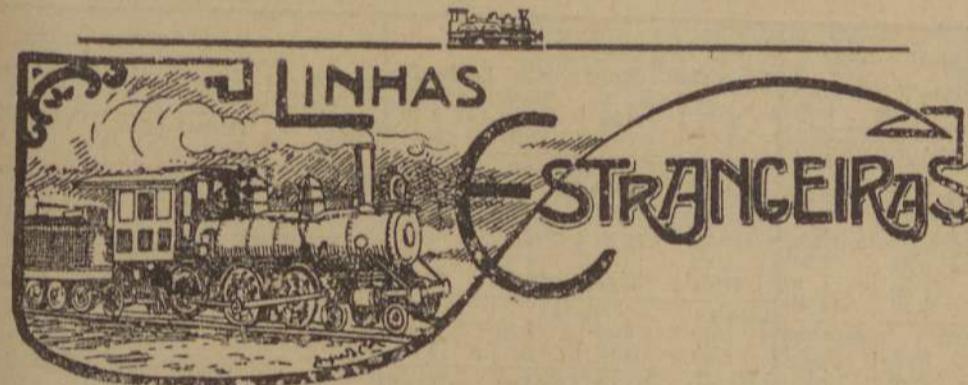
Valle do Vouga. — A Companhia d'este caminho de ferro sollicitou auctorização para estabelecer um novo apeadeiro, em Venda do Travanco.

Vidago a Chaves. — Parece que se vae emprehender desde já o prolongamento do caminho de ferro do Corgo álem de Vidago até Chaves, cujo projecto está aprovado ha muito. Apesar de estar essa linha incluida nas que hão-de ser feitas pelas forças do empréstimo ultimamente auctorizado, não era aguardada a sua realização.

A importancia económica de Chaves e da região de que é centro e a valorização dos 77 kl. em exploração desde a Regua, justificam sobejamente esse prolongamento.

O projecto pela margem direita está aprovado ha muito, restando apenas estudar o lanço de Chaves á fronteira, passando de novo para a margem esquerda, para a ligação com a linha hespanhola que virá de Orense a Verin.

Golungo-Alto. — Reuniu-se, a 12 do corrente, a comissão incumbida de abrir as propostas para o fornecimento do material de via, para o ramal d'este caminho de ferro (Angola) e de sobre ellas dar parecer.



Hespanha

Espera-se para breve o concurso da concessão do caminho de ferro de Ayamonte a Huelva, segundo declaração do ministro do Fomento a uma comissão composta do alcaide de Ayamonte e de representantes da respectiva Câmara de Commercio e de pessoas interessadas na pesca do Guadiana, comissão que procurou o ministro afim de o felicitar pela parte activa que tomou na solução d'este opportuno expediente.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Vascongados submetteu á aprovação do ministro do Fomento, o projecto de uma tarifa especial, V n.º 4, de pequena velocidade, dividida em dois paragraphos, um para as expedições mínimas de 50 kilogrammas, e outro para as de vagões completos ou pagando pelo mínimo de 6.000 kilogrammas, tarifa que comprehende mercadorias de todos os géneros, e segundo a classificação das tarifas geraes.

Também a Companhia dos Caminhos de Ferro de Castella, que explora os secundarios de Palencia-Villalon-Medina de Rioseco-Villada, submetteu á mesma approvação, os seguintes projectos de tarifas: especial combinada n.º 2 bis, para o transporte, em pequena velocidade, de pélles brutas, seccas ou verdes, por vagão completo de 5.000 kilogrammas, e de couros curtidos, por vagão de 10.000 kilogrammas, ou pagando por este peso; primeira adicional a tarifa anterior, applicada a expedições de 1.000 kilogrammas como mínimo; tarifa especial combinada n.º 3 bis, para o transporte, em pequena velocidade, de lã lavada, cardada ou fiada, por vagão completo de 3.000 kilogrammas ou pagando por este peso; primeira adicional á tarifa anterior, applicável a expedições mínimas de 500 kilogrammas; tarifa especial combinada n.º 4 bis, de pequena velocidade, para o transporte de lã em bruto ou em monte, por vagão completo de 3.000 kgr. ou pagando por este peso; e primeira adicional á mesma tarifa, para as expedições mínimas de 500 kilogrammas.

Pela Direcção Geral de Obras Públicas foi remettido ao Governador Civil de Barcelona, o segundo exemplar do projecto do caminho de ferro electrico subterraneo e das estações centraes S., O. e N., apresentado por D. Fernando Reyes Garrido, afim de ser instruido o respectivo expediente approbatorio.

França

Com excepção da linha de Yunnan, os caminhos de ferro indochinezes são todos explorados por conta do Governo colonial. Vae-se-lhes desenvolvendo o tráfego, como se infere do quadro seguinte, onde está indicada a receita kilometrica para cada rede, durante os tres ultimos annos (em francos):

Rede norte	Anño central	Rede sul
1910	3.957	1.233
1911	4.280	1.395
1912	4.840	1.742

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de oleados

No dia 19 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de oleados.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Fornecimento d'oleo de linhaça cru

No dia 21 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 17.000 kilos d'oleo de linhaça cru.

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

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

Caminhos de Ferro do Estado

No dia 27 de Maio de 1913, pelas 13 horas, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada n.º 13, de construção dos encontros das pontes sobre as ribeiras de Farolo e Arão, do ramal do caminho de ferro de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 2:801\$820 réis, e o deposito provisório é de 70\$045 réis.

O concorrente a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisório até á percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

Os depositos provisórios devem ser feitos em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 15 horas do dia 26 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, Largo de S. Roque, n.º 22, 2.º, Lisboa, e na Secretaria da Secção de construção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

Construcção da linha do Sado

No proximo dia 28, pelas treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas abaixo designadas, de construção de terraplenagens, obras de arte, enrocamentos e empredados, edifícios de estações e suas dependencias, da 1.ª secção de Setubal-mar a Alcácer, da linha do Sado:

Designação	Base de licitação	Depositio provisorio
IV—Terraplenagens, obras de arte, empredados e enrocamentos.....	16:149\$255	403\$730
V—Terraplenagens, obras de arte, empredados e enrocamentos.....	24:872\$305	621\$805
VI—Estação de Aguas de Moura, suas dependencias e terraplenagens do recinto.....	5:617\$507	140\$435
VII—Apeadeiros da Mourisca e Algeruz, suas dependencias e terraplenagens dos recintos.....	7:973\$535	199\$340

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

Os depositos provisórios devem ser feitos em qualquer das Direcções dos caminhos de ferro do Estado, até ás quinze horas do dia 27 do corrente mez.

Os programmes do concurso e cadernos de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construções e Estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, e na Secretaria da 1.ª Secção de Construção, em Alcácer, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvade Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transporates.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBODOS EM 16 DE MAIO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Areos	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	11 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 Cascaes, excepto os a

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	11 36
b 2 20	3 28	b 2 15	1 15
b 3 25	f 4 16	3 50	3 2
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7
b 5 15	f 6 36	a 6 36	e 4 34
b 6 15	7 6	b 6 20	7 7
a 6 45	7 21	a 7 30	8 1
b 7 15	8 6	b 7 50	8 6
f 7 25	8 33	8 25	8 10
a 8 15	8 51	a 9	9 35
b 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
b 11 55	w 12 45	12 33	12 55
b 12 50	1 26	—	l 1 55
12 55	2 2	—	—

Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.

11 22	11 55	12 53	1 28
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.

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 12

Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.

f 7 35	7	/ 6 40	6 50
f 5 5	5	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

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
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
-------	-------	-------	-------



Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

7.^a ampliação á tarifa especial interna n.^o 1

GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 26 de Abril de 1913

Desde 15 de Maio de 1913 considera-se incluído o PEIXE SECO, no paragrafo 3.^º da tarifa especial interna n.^o 1 de grande velocidade.

Lisboa, 17 de Abril de 1913.

O Engenheiro Director

Artur Mendes

B. N.^o 232

Exp. n.^o 1393

AVISO AO PUBLICO

Declaração de um Wagon de...

Desde a data do presente Aviso, sempre que os remettentes declarem nas notas de expedição **um wagon de...** e a carga a transportar não attinja o peso exigido para wagon, a taxa será processada como remessa de wagon ou de detalhe, conforme seja mais conveniente para o publico, cobrando-se, porém, na ultima hypothese, além do preço de transporte e manutenção, **1\$000 reis por wagon como estacionamento** do wagon requisitado indevidamente.

Figueira da Foz, 2 de Maio de 1913.

O Director da Exploração

J. Vasconcellos e Sá.

E. 1092